КОНЦЕПЦИЯ ПРОВЕДЕНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ КАМПАНИИ (ДАЛЕЕ КАМПАНИЯ), НАПРАВЛЕННОЙ НА ПРИВЛЕЧЕНИЕ ВНИМАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ К ОСНОВНЫМ ФАКТОРАМ РИСКА В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И ИХ ПРОФИЛАКТИКЕ.

Подготовлено:

Обществом с ограниченной ответственность «Движение без опасности»

(ООО «ДБО»).

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 3

ПРОБЛЕМАТИКА 5

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ 38

ЦЕЛЕВЫЕ АУДИТОРИИ 41

КАНАЛЫ КОММУНИКАЦИИ С РАЗЛИЧНЫМИ ЦЕЛЕВЫМИ АУДИТОРИЯМИ 43

ТВОРЧЕСКИЕ ИДЕИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ В КАНАЛАХ КОММУНИКАЦИЙ 71

ИДЕИ И МЕХАНИКИ ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ В КАНАЛАХ КОММУНИКАЦИЙ ... 82

Приложения к Концепции 109

- Медиаплан размещения видеороликов на телеканалах 109
- Медиаплан размещения аудиороликов и проведения мероприятий на радиостанциях 113
- Тематические планы размещения материалов в печатных СМИ (с онлайн-версией) 120
- Медиаплан проведения мероприятий на Интернет-площадках, включая социальные сети 126
- Подробный сценарий, с текстом коммуникации и алгоритмом взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции. 129
- График проведения ИП-мероприятий кампании 385

Дополнения к концепции 386

- Идеи брендирования раздаточных материалов с учетом фирменного стиля 386

ВВЕДЕНИЕ

В марте 2016 года на заседании Государственного совета президент России Владимир Путин отметил главной задачей в вопросах дорожного движения снижение смертности по причине дорожно-транспортных происшествий. Ключевыми сообщениями прозвучали строгое исполнение правил дорожного движения, следование нормам грамотного, дружелюбного поведения на дорогах и понимание ответственности за свою жизнь и за жизни окружающих.

Информационно-пропагандистская кампания, направленная на привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике (далее – Кампания) в 2019 г.- один из ключевых инструментов выполнения поручений президента в ходе федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги.

Данная Концепция определяет цели, задачи и основные принципы разработки и реализации информационно-пропагандистской кампании в 15 субъектах Российской Федерации, направленной на привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике (далее – Кампания) в 2019 г.

Основополагающие принципы разработки Концепцию кампании:

1. Определение **факторов риска** в области обеспечения безопасности дорожного движения, влияющих на количественные показатели аварийности на дорогах

Российской федерации и обоснование их актуальности на основании социологического исследования.

2. Постановка **целей** и **задач** Кампании на основании анализа факторов риска.

3. Определение **целевых аудиторий** и **проблематик**, формирующих поведение аудиторий в зависимости от роли в качестве участников дорожного движения.

4. Определение **каналов коммуникации** и инструментария для проведения разъяснительной работы с целевыми аудиториями.

5. Разработка **творческой идеи**, **механик** и **инструментария** для проведения информационно-пропагандистских (далее – ИП) мероприятий для достижения поставленных целей и задач.

6. Разработка **графика проведения ИП-мероприятий**.

ПРОБЛЕМАТИКА

На заседании Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения, состоявшемся под председательством президента России в 2019 году, было озвучено, что гибель в ДТП является восьмой по значимости среди причин смертности россиян всех возрастов, и, соответственно, наносит колоссальный ущерб социальной, демографической и экономической сферам.

Тем временем, Всемирная организация здравоохранения назвала превышение установленного ограничения и выбор скорости без учета условий движения одним из пяти ключевых факторов риска, наиболее существенно влияющих на вероятность попадания в аварию, наряду с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, неиспользованием мотошлемов, детских удерживающих устройств, ремней безопасности.

Тема соблюдения скоростного режима уже довольно долго и упорно обсуждается на всех мероприятиях, посвященных безопасности дорожного движения. Скорость транспортного средства, правильность выбора водителем скоростного режима в зависимости от окружающих условий и контроль его соблюдения, остаются одним из самых насущных вопросов в обеспечении безопасности дорожного движения (далее – БДД) на протяжении всей современной истории развития системы дорожного движения.

Различные исследования доказывают негативное влияние увеличения скорости движения транспортных средств на состояние аварийности. Так, согласно данным ВОЗ, результаты исследований, проведенных в разных странах, свидетельствуют, что увеличение средней скорости движения всего на 1 км/ч обычно приводит к росту числа аварий с травматизмом на 3 процента, а со смертельным исходом – на 4-5%.

Увеличение скорости движения влечет за собой рост количества и тяжести травм, полученных в результате ДТП. Существует однозначная зависимость между скоростью транспортного средства и тяжестью ДТП, которая основана на законах физики. Кинетическая энергия движущегося транспортного средства зависит от его массы и квадрата его скорости. При столкновении кинетическая энергия рассеивается за счет трения, выделения тепла и деформации корпуса. В целом, чем больше кинетическая энергии, рассеиваемая при столкновении, тем больше вероятность травм пассажиров транспортного средства. Поскольку кинетическая энергия определяется квадратом скорости транспортного средства, а не просто скоростью, вероятность и серьезность травм

при аварии с увеличением скорости транспортного средства экспоненциально возрастает[1]. Например, для тех, кто находится на передних сиденьях и пользуется ремнями безопасности, вероятность получения серьезных травм возрастает в три раза при скорости 48 км/ч и в четыре раза при скорости 64 км/ч в сравнении с риском при скорости 32 км/ч. При скорости движения в момент столкновения 80 км/ч вероятность смертельного исхода для тех, кто находится на переднем сиденье, возрастает в 20 раз по сравнению со скоростью 32 км/ч.

В обзоре исследований по скорости, сделанном Росдорнии[2], приводится исследование взаимосвязи скорости и аварийности, включившее данные по 10 000 водителям на 970 километрах автомагистралей в сельской местности, в нём было обнаружено, что зависимость между скоростью транспортного средства и аварийностью имеет вид U-образной кривой. Уровень аварийности минимален при скорости, примерно равной средней скорости движения транспортного потока, и значительно увеличивается при скоростях выше и ниже среднего значения. Риск аварий для транспортных средств, движущихся значительно быстрее или значительно медленнее транспортного потока, в шесть раз выше среднего значения. Риск вовлечения в дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) увеличивается в результате потенциальных конфликтов более быстрых догоняющих и более медленных обгоняемых транспортных средств. Чем медленнее движутся автомобилисты по отношению к средней скорости потока, тем больше совершается обгонов и возникает потенциальных конфликтов между транспортными средствами.

То есть для наибольшей безопасности важно, чтобы все участники дорожного движения не только не превышали скоростной режим, но и двигались примерно с одной скоростью, не создавая конфликтных ситуаций!

Причины опасности несоблюдения скоростного режима становятся очевидными, если рассмотреть процесс торможения автомобиля. Путь, пройденный автомобилем с момента распознания «опасности» до полной остановки автомобиля., называется остановочным путем и складывается из расстояния, пройденного автомобилем за время реакции водителя и за время торможения автомобиля после срабатывания тормозной системы. Важно понимать, что время реакции водителя зависит от психофизического состояния и может составлять от 0,5 сек до 1 сек. Это время включает реакцию водителя, перенос ноги и нажатие на педаль тормоза. При увеличении скорости движения увеличивается и

[1] https://rosdornii.ru/perevod/files/368.pdf
[2] https://rosdornii.ru/perevod/files/368.pdf

пройденное автомобилем за это время расстояние. При этом понятно, что чем выше скорость, тем длиннее будет и тормозной путь. Подсчитано, что при увеличении скорости с 50 км/ч до 80 км/ч тормозной путь увеличивается в 2 раза. Соответственно избежать столкновения становится намного тяжелее.

Помимо прочего существует эффект туннельного зрения водителя, когда на высокой скорости угол обзора у водителя значительно меньше, а, значит, заметить опасность и среагировать на неё он сможет позднее, чем при невысокой скорости. Например, на скорости 40 км/ч угол обзора водителя равен 100 градусов; на скорости 130 км/ч угол обзора водителя равен 30 градусов и менее.

По мнению тренеров по вождению, двигаясь на повышенной скорости, водитель рискует дважды:

- уменьшается время для оценки ситуации и реагирования

- увеличивается тормозной путь

В итоге увеличивается остановочный путь автомобиля.

И в итоге 11% ДТП в стране (по данным за 2018 год) происходят по причине превышения скорости или несоответствия скорости условиям движения.

Нарушение скоростного режима входит в ТОП-7 нарушений ПДД, приводящих к ДТП с пострадавшими. По тяжести последствий ДТП с превышением установленной скорости движения стоит на втором месте после ДТП с выездом на полосу встречного движения (2018 г.: 12,6% против 14,9% соответственно).

В 2018 году в ДТП с несоответствием скорости конкретным условиям движения погибло 1 368 человек, в ДТП с превышением установленной скорости движения – 668 человек. В совокупности это 2 036 жизней, проблема соблюдения скоростного режима таким образом является одной из самых неотложных в сфере обеспечения БДД, тем более учитывая цель национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: нулевая смертность в ДТП к 2030 г. и 4 погибших на 100 тыс. населения к 2024 г. (так называемый социальный риск).

Текущая ситуация по погибшим и социальному риску: 18 214 погибших; 12,4 погибших на 100 тыс. населения.

Таблица 1. ДТП и пострадавшие по выявленным в них нарушениям, 2018 г.

Вид нарушений	ДТП	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий
Выезд на полосу встречного движения	11 713	3 813	21 756	14,9
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	14 301	2 001	18 745	9,6
Несоответствие скорости конкретным условиям движения	**10 035**	**1 368**	**13 833**	**9**
Несоблюдение очередности проезда перекрестков	27 932	998	40 484	2,4
Неправильный выбор дистанции	15 878	973	21 862	4,3
Нарушение правил проезда пешеходного перехода	16 000	756	16 197	4,5
Превышение установленной скорости движения	3 505	668	4 615	12,6

Источник: Госавтоинспекции МВД РФ.

По основании статистики[3] собираемых штрафов в 10 самых распространенных нарушений правил дорожного движения в 2018 году на первом месте находится превышение скорости (87,3 млн нарушений, на 26,7% больше, чем годом ранее).

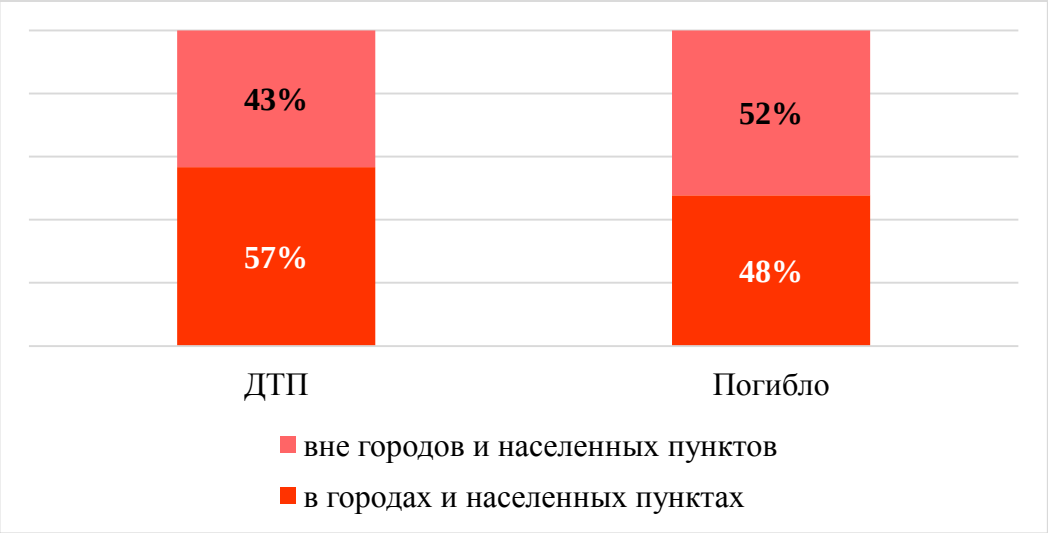
Конечно, в первую очередь рост числа выявленных нарушений скоростного режима объясняется увеличением количества камер фото видео фиксации. Однако сам факт того, в стране фиксируется столько нарушений, и это не финальное их количество (поскольку не все дороги оборудованы камерами), подтверждает то, что фактор скорости является одним из важных вопрос и требует проведения мероприятий с целью разъяснения его влияние на безопасность участников дорожного движения.

Встаёт логичный вопрос – где чаще всего фиксируются ДТП из-за нарушений скорости? Согласно статистике Госавтоинспекции МВД России, чаще ДТП с пострадавшими из-за

[3] https://regnum.ru/news/society/2560841.html

превышения установленной скорости движения происходят в городах и населённых пунктах.

Диаграмма 1. Распределение ДТП и погибших из-за превышения установленной скорости движения по месту происшествия, 2018 г.



Источник: Госавтоинспекция МВД России

Как видно из диаграммы, больше ДТП происходит в городах и населённых пунктах (57%), однако количество погибших немного выше вне городов и населённых пунктов (52%). В городах и населенных пунктах тяжесть последствий равна 11, вне городов и населенных пунктов – 14,6, что объясняется более высокими скоростями.

ДТП с пострадавшими из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения также происходят чаще в населённых пунктах – 60%. Погибших немного больше вне городов и населенных пунктов: 7,6 – такова тяжесть последствий в данных ДТП в городах и населенных пунктов, 10,9 – вне городов и населенных пунктов.

Диаграмма 2. Распределение ДТП и погибших из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения по месту происшествия, 2018 г.

Источник: Госавтоинспекция МВД России

При этом по мнению самих участников дорожного движения нарушение скоростного режима чаще происходит вне населенных пунктов - 65% респондентов встречали автомобилистов, движущихся быстрее установленного ограничения скорости и 55% – в населенном пункте (результаты исследования, проведенного в рамках подготовки социальной кампании «Однозначно»[4]).

Фактически, проблема соблюдения скоростного режима важна, как и для городов и населённых пунктов, так и для местностей вне населенных пунктов. Тяжесть последствий для пострадавших в ДТП выше вне населённых пунктов, что обусловлено бОльшими скоростями, а также сопутствующими нарушениями, в которые часто входит нарушения правил обгона.

В мировой практике скорость в городах чаще всего ограничена 50 км/ч.:

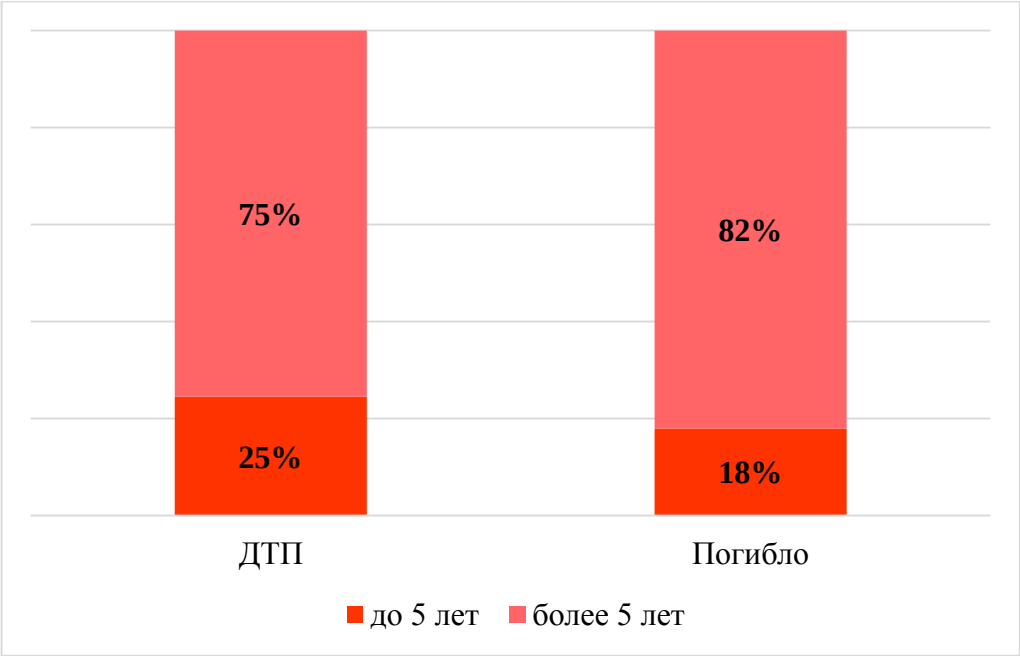
[4]По данным первой волны всероссийского репрезентативного опроса НАФИ в 2019 г. Выборка 2 350 чел.

В Мадриде: ограничение скорости на городских улицах — 50 км/час. На городской магистрали, полностью отделенной от пешеходных потоков, разрешенная скорость составляет до 80 км/час.

- В Берлине: ограничение скорости составляет от 30 км/час до 50 км/час. Сделано это для снижения воздействия на окружающую среду. В исключительных случаях, вне жилой зоны, при отсутствии пешеходных тротуаров, после дополнительного обоснования, допустимая скорость может быть увеличена до 70 км/час — на практике таких участков очень мало. Скорость до 80 км/час может быть установлена на автобанах, то есть магистралях, не имеющих никаких пересечений с пешеходными потоками (ни тротуаров, ни переходов, ни жилых домов вокруг).
- В Париже: скорость ограничивается от 20 км/час до 50 км/час. Причем зоны 30 км/час расширяются, и охватывают уже значительные области в центре города. В основном же, в городской застройке ограничение составляет 50 км/час. На Кольцевой магистрали Парижа ограничение 80 км/час, но она не имеет пересечений с пешеходными потоками, в жилой зоне трассирована тоннелями, пересечения через нее выполнены мостами.
- В Лондоне: ограничение скорости на обычных улицах составляет 48 км/час. При этом в центре города, на значительной части улиц установлено ограничение в 20 миль/час, то есть порядка 32 км/час. В пригороде, в зоне малоэтажной застройки, допускается скорость в 64 км/час. На магистралях, не имеющих пересечений с пешеходными потоками допустимая скорость устанавливается до 96 км/час

Говоря о водителях, которые попадают в ДТП по причине превышения скорости или несоответствия условиям движения, конечно, по статистике таких ДТП больше у водителей со стажем более 2 лет, просто потому что их больше. Если рассматривать статистику аварий с водителями со стажем до 5 лет, картина уже выглядит более интересной: четверть ДТП приходится на таких водителей, однако число погибших больше в категории ДТП с водителями со стажем более 5 лет (82%). Учитывая, что основы безопасного поведения на дороге складываются как раз в начале своего водительского пути, данная категория участников дорожного движения должна являться одной из основных целевых групп для информационно-профилактических мероприятий.

Диаграмма 3. ДТП из-за превышения установленной скорости движения водителями, у которых стаж управления ТС до 5 лет и более 5 лет, 2018 г.



Источник: Госавтоинспекция МВД России

Отметим также, что в 2018 году рост числа ДТП из-за превышения установленной скорости движения водителями, у которых стаж управления ТС менее 2 лет, составил 10,7% по сравнению с 2017 г., число раненых увеличилось на 8,1%.

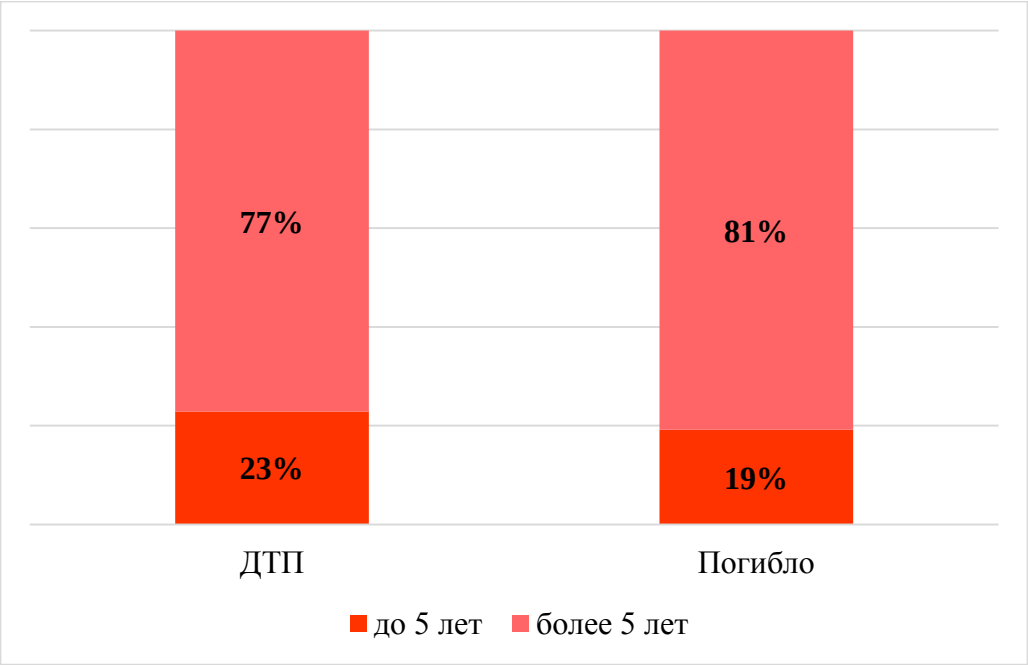
Таблица 2. ДТП из-за превышения установленной скорости движения водителями, у которых стаж управления ТС менее 2 лет, 2018 г.

ДТП	±%АППГ (ДТП)	Погибло	±%АППГ (Погибло)	Ранено	±%АППГ (Ранено)	Тяжесть последствий
300	**10,7**	**37**	**-27,5**	**427**	**8,1**	**8**

Источник: Госавтоинспекция МВД России.

Похожая ситуация складывается по нарушению «несоответствия скорости конкретным условиям»: 23% ДТП происходит с водителями со стажем до 5 лет. 81% погибших приходится на водителей, чей стаж более 5 лет.

Диаграмма 4. ДТП из-за несоответствия скорости конкретным условиям водителями, стаж управления ТС которого менее 5 лет и более 5 лет, 2018 г.



Источник: Госавтоинспекция МВД России.

Учитывая особенности человеческой психики, работа с водителями, чей стаж больше 5 лет, крайне трудоёмка и малоэффективна – низкая обучаемость и безответственное отношение к правилам заставляют людей со скепсисом относиться к предложениям по изменению своего поведения и повседневных практик. Конечно, не стоит отказываться от работы с данной аудиторией, но результат может быть не так заметен.

Зарубежные исследователи отмечают, что молодые водители, водители без пассажиров, водители новых автомобилей, водители, совершающие поездку по делам бизнеса, и шоферы-дальнобойщики с большей вероятностью движутся быстрее средней скорости потока и превышают скоростные ограничения[5].

Нельзя не отметить, что в ДТП с нарушением скоростного режима часто попадают автомобили с детьми-пассажирами. В 2017 г. была изучена подробная статистика по таким ДТП и выявлено, что каждое 10-ое ДТП, где погибает ребёнок – это превышение скорости или несоответствие скорости условиям движения. Согласно исследованию Экспертного центра «Движение без опасности» 2015 года совместно с МВД РФ и Минздравом РФ вероятность гибели ребёнка в ДТП при превышении скорости без использования средств пассивной безопасности увеличивается в 2 раза. Это поднимает такой важный аспект, как

[5] https://rosdornii.ru/perevod/files/368.pdf

роль скоростного режима в обеспечения безопасности детей-пассажиров. В 2018 году в ДТП погибло 380 детей-пассажиров до 16 лет, число ДТП выросло на 4,7%, при этом, это произошло за счёт ДТП, где дети перевозились по правилам. Можно предположить, что 1) новые правила перевозки, позволяющие перевозить детей от 7 до 12 лет с использованием ремней безопасности, не пошли на благо 2) водители-родители считают ремни и автокресла панацеей от ДТП и не соблюдают комплекс мер безопасности, в том числе нарушение скоростного режима.

Таблица 3. ДТП с детьми-пассажирами до 16 лет, 2018 г.

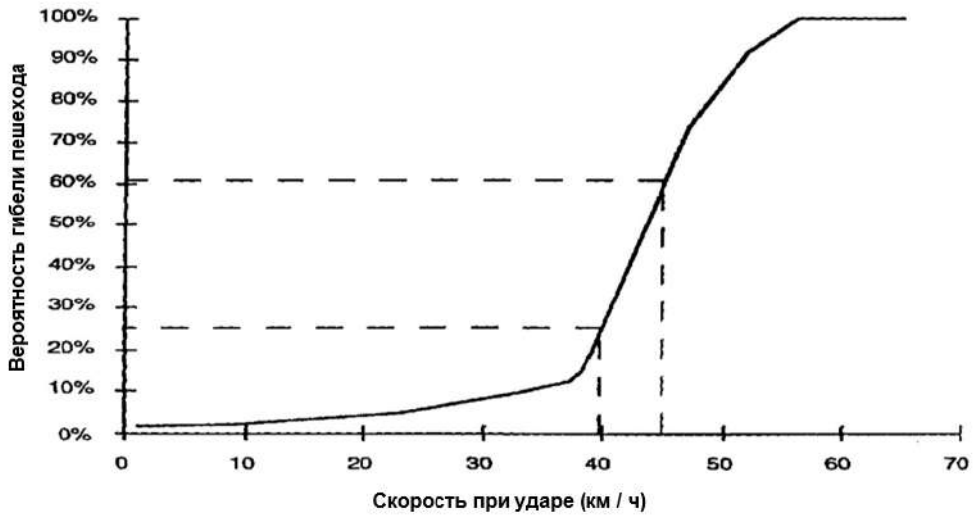
	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть последствий
	абс	± % к АППГ	абс	± % к АППГ	абс	± % к АППГ	
ДТП с детьми-пассажирами	9266	**4,7**	380	-15,6	10860	**6,4**	3,4
- в возрасте до 12 лет	7096	6,0	274	-12,7	8135	8,5	3,3
-- при нарушении водителями правил перевозки детей (без ремней безопасности или удерживающих устройств)	880	-12,8	60	-26,8	1069	-9,5	5,3

Источник: Госавтоинспекция МВД России.

Помимо безопасности водителей и пассажиров внутри транспортного средства остро стоит проблема безопасности пешеходов – наезды на пешеходов крайне травматичны, и по различным исследованиям риск гибели пешехода резко увеличивается уже при наезде на него со скорости 45 км/ч.

По данным ВОЗ вероятность выживания пешехода в ДТП из-за наезда транспортного средства, двигавшегося со скоростью 30 км/ч, составляет около 90 процентов. С ростом скорости риск вероятности гибели пешехода увеличивается по нелинейной зависимости. Так, при скорости наезда 50 км/ч риск получения смертельной травмы достигает 60 процентов, а при 60 км/ч и выше – гибель практически неизбежна.

Рисунок 1. Вероятность гибели пешехода на разной скорости в момент удара



Источник: Междисциплинарной рабочей группы по механике аварий (1986 год) и из исследования Вальца, Хефлигера и Фельмана (1983 год).

При этом, по данным Госавтоинспекции МВД России в 2018 г. 63% наездов произошло по вине водителей, 37% - по вине пешеходов. Т.е. обе стороны халатно относятся к безопасности пешеходов.

Диаграмма 5. Наезды на пешеходов, 2018 г.

Источник: Госавтоинспекция МВД России.

За 12 месяцев 2018 года произошло 48 814 наездов на пешеходов, в которых погибло 5 155 и получили ранения 45 666 человек. Более половины (68,4% или 3 525 чел.) участников

таких ДТП погибло в темное время суток, при этом тяжесть последствий (17,0) в три раза выше аналогичного показателя в светлое время суток (5,4).

Каждый третий (38,6%) наезд на пешеходов совершался на пешеходных переходах. В 18 844 ДТП погибло 966 и ранено 18 910 человек.

На четверть увеличилось число погибших детей-пешеходов в темное время суток. В 1 833 указанных ДТП погибло 76 (+28,8%) и получили ранения 1858 подростков. Девять из десяти (86,8%) погибших детей-пешеходов были без световозвращающих элементов.

Социальное исследование в субъектах РФ для определения основных факторов риска, целевых аудиторий и способов целенаправленного воздействия на них через каналы коммуникации

Для того, чтобы изучить поведение россиян на дорогах страны, в частности их отношение к соблюдению скоростных режимов, в 2019 году совместно с аналитическим центром НАФИ[6] было проведено социологическое исследование.

Цель исследования:

[6] https://nafi.ru/

- Замер первоначального состояния целевой аудитории на предмет отношения к проблеме соблюдения скоростного режима на дорогах, а также в отношении использования ремней безопасности, детских удерживающих устройств, проблеме обеспечения безопасности пешеходов и пассажиров.

Задачи и этапы исследования:

- Выявить отношение участников дорожного движения к соблюдению скоростного режима на дорогах РФ, к штрафам и камерам фото-видео фиксации.
- Оценить уровень соблюдения скоростного режима на дорогах РФ.
- Выявить уровень использования ремней безопасности, в т. ч. в зависимости от скоростного режима.
- Выявить уровень использования детских удерживающих устройств.
- Выявить уровень соблюдения безопасности при перевозке детей в личных автотранспортных средствах.
- Выявить уровень соблюдения пешеходами правил дорожного движения.

Целевая аудитория: постоянные жители регионов старше 18 лет.

Метод сбора информации: исследование проводится методом личного опроса на улицах городов посредством реализации простой случайной выборки.

Инструментарий: стандартизированная анкета. Исследование проводится в два этапа (волны) по единому инструментарию и выборке для обеспечения сопоставимости данных.

Перед исследованием были разработаны гипотезы, которые необходимо было проверить и подтвердить или опровергнуть для того, чтобы получить целостную картину о поведенческих паттернах участниках дорожного движения.

Блоки вопросов	**Гипотезы**
Скоростной режим	• Водители считают превышение скорости на 20 км/ч допустимым нарушением. • Водители часто превышают скорость на 20 км/ч. • Водители читают значение дорожных знаков ограничения максимальной скорости, автоматически прибавляя 20 км.

Блоки вопросов	Гипотезы
	• Водители считают, что, превышая скорость, они значительно экономят время. • Водители знают о рисках превышения скорости, но нарушают скоростной режим из-за того, что считают его неправильным, спешат, самоуверенны и переоценивают тормозные возможности транспортных средств. • Основная причина превышения скорости – желание соответствовать скорости потока, который тоже превышает. • В автошколах не учат методам и способам оценки, выбранной водителями скорости, с точки зрения комфорта и безопасности при движении (чем больше скорость, тем сложнее реагировать на дорожную ситуацию, и увеличивается риск допуска ошибки). • Водители не умеют выбирать скорость в сложных погодных условиях. • Водители не знают, по какому принципу выбираются скоростные режимы для устанавливаемых дорожных знаков на разных участках дороги. • Водители считают, что иногда дорожные знаки, относящиеся к скорости движения, расставлены необоснованно. • Водители ориентируются больше на подсказки навигатора, а не на дорожные знаки, относящиеся к скорости движения. • Водитель и пассажир по-разному ощущают скорость и динамику движения автомобиля, пассажиры чаще испытывают дискомфорт от больших скоростей. • Несогласие пассажира с манерой вождения водителя, в том числе рекомендация выбора скоростного режима, считаются неприличными и недопустимыми.

Блоки вопросов	Гипотезы
Отношение к камерам и штрафам при нарушении скоростного режима	• Водители снижают скорость при виде камер фото-видео фиксации: более плавно при виде дорожных знаков и разметки о стационарных камерах; более резко при виде передвижных камер. • Водители негативно относятся к камерам фото-видео фиксации, в особенности к передвижным. • Водители критически относятся к штрафам за нарушение скоростного режима. • Водители не хотят снижения ненаказуемого порога в +20 км/ч. • Участники дорожного движения считают, что штрафы за нарушения ПДД служат исключительно для пополнения бюджета и не влияют на безопасность на дорогах.
Факторы риска в сфере БДД. **Использование ремней безопасности как часть комплекса безопасности участников дорожного движения**	• Участники дорожного движения считают, что в городах на небольших скоростях и расстояниях ремень безопасности не нужен. • Игнорирование ремней безопасности чаще проявляется в регионах РФ, чем в Москве. • Водители не контролируют пассажиров на заднем сидении на предмет использования ремней безопасности. • Пассажиры редко пристегиваются на задних пассажирских сидениях. Пассажиры не считают обязательным пристегиваться на заднем пассажирском сидении. • Пассажиры недооценивают роль ремней безопасности, особенно на заднем сиденье. • Пассажиры переоценивают роль водителя в вопросах обеспечения своей безопасности в автомобиле.
Факторы риска в сфере БДД.	• Водители основным элементом безопасности ребенка в автомобиле считают детские удерживающие устройства,

Блоки вопросов	Гипотезы
Перевозка детей в личных транспортных средствах	забывая о комплексе мер (соблюдение скоростного режима, отказ от опасных маневров). • Наличие ребенка в автомобиле не является для водителя сдерживающим фактором для превышения заданной скорости. • Водители-родители используют детское автокресло только для перевозки детей до 7 лет. • Водители не уделяют должного внимания правильности установки автокресла в автомобиле. • Водители не уделяют должного внимания фиксации ребёнка в автокресле. • Водители не следят за тем, как сидит в автокресле ребёнок во время поездки (пристёгнут или отстегнулся). • В жилых зонах, внутридворовых территориях водители не считают важным пристегивать ребенка, в т.ч. в ДУУ (автокресла, бустеры, автолюльки).
Факторы риска в сфере БДД. **Пешеходная безопасность**	• Пешеходы не умеют оценивать остановочный путь автомобиля, не осознают, на какой скорости наезд на них может оказаться летальным. • Пешеходы считают, что достаточно переходить по пешеходному переходу, чтобы безопасно перейти дорогу. • Пешеходы считают, что водитель видит и оценивает дорожную среду так же, как они. • Пешеходы считают, что водители обязаны всегда их пропускать на пешеходном переходе. • Пешеходы часто переходят дорогу в месте, неприспособленном для перехода. • Пешеход перейдет дорогу в месте, непредназначенном для перехода, если: до перехода более 50 метров; пункт назначения ровно на противоположной стороне; нет переходов в видимости пешехода.

Блоки вопросов	Гипотезы
	• Пожилые пешеходы чаще переходят дорогу в удобном для них месте, без учета расположения обозначенного пешеходного перехода. • Дети-пешеходы переходят дорогу с нарушениями ПДД: – спонтанно и неожиданно выходят на проезжую часть; – начинают переходить дорогу, не убедившись в безопасности перехода; – выходят из-за припаркованных (стоящих) транспортных средств или предметов, заслоняющих обзор водителю; – на многополосной дороге выходят из-за остановившегося на первой полосе автомобиля, не убедившись в том, что автомобили на других полосах остановились. • Пешеходы редко используют световозвращающие элементы в темное время суток.
Факторы риска в сфере БДД. **Восприятие опасности нарушений участниками дорожного движения**	• Участники дорожного движения не считают превышение скорости на 20 км/ч серьёзным нарушением ПДД.

Краткие итоги исследования приведены ниже.

1. Блок Скоростной режим

Общая ситуация:

- Более половины опрошенных часто встречали автомобилистов, которые движутся быстрее установленного ограничения скорости в населенном пункте (55%), а также вне населенного пункта (60%). Никогда не видели автомобилистов, движущихся быстрее установленного ограничения скорости, в жилых зонах и во дворах 20% граждан; рядом

с образовательными организациями (школами, детскими садами, ВУЗами) – 23% опрошенных.

- Большинство водителей (83%) отметили, что за последний год у них не случалось ситуаций, когда они превысили разрешенную скорость, в результате чего на дороге возникла аварийная ситуация. 2% отметили, что за последний год попадали в ДТП из-за превышения скорости.

- 14% водителей считают недопустимым любое превышение скорости на дороге вне населенного пункта, 21% - в черте городе. Более половины опрошенных считают допустимым превышением скорости на дороге в черте города – превышение до 10 км/ч (55%).

Ответы на поставленные гипотезы.

1. Водители считают превышение скорости на 20 км/ч допустимым нарушением. – частично подтверждено.

   В совокупности 56% опрошенных считают превышение на 20 км/ч допустимым: 30% опрошенных отметили, что превышение скорости на 20 км/ч - это мелкое нарушение ПДД, связанное только с потерей денег; 26% считают, что это обычная практика, не представляющая опасности. 39% респондентов считают, что это серьезное нарушение ПДД, связанное с риском для собственной и/или чужой жизни. Пассажиры и пешеходы чаще водителей согласны с тем, что превышение скорости на 20 км/ч является серьезным нарушением.

2. Водители часто превышают скорость на 20 км/ч. – частично подтверждено.

   47% водителей редко, но превышают установленное ограничение скорости на 20 км/ч в городе, 6% - превышают часто. 50% редко, но превышают вне населённых пунктов. 22% водителей часто превышают установленное ограничение скорости на 20 км/ч вне населенных пунктов. Половина водителей, превышающих скорость, отметили, что превышают, потому что двигаются с транспортным потоком (49%). 36% - спешат, опаздывают, 19% считают, что наши дороги позволяют двигаться быстрее. Каждый десятый (11%) считает, что всегда успеет затормозить.

3. Водители читают значение дорожных знаков ограничения максимальной скорости, автоматически прибавляя 20 км. – подтверждено.

Почти половина водителей (46%) отметили, что, двигаясь по дороге с разрешенной скоростью 60 км/ч и увидев знак «Ограничение максимальной скорости», они поедут со скоростью менее 40 км/ч или снизят скорость максимально, 45% водителей отметили, что поедут со скоростью 40-60 км/ч. 7% поедут со скоростью 60-79 км/ч.

Более половины водителей (53%) считают, что знак «Ограничение максимальной скорости» разрешает двигаться со скоростью не более той, которая указана на знаке, 31% считают, что этот знак разрешает двигаться со скоростью, которая на знаке, прибавив к этому значению 19 км/ч.

4. Водители считают, что, превышая скорость, они значительно экономят время – частично подтверждено.

   В исследовании водителям предлагалось оценить следующую ситуацию: «Представьте, что Вы едете со скоростью 79 км/ч по дороге с установленным ограничением в 60 км/ч, сколько времени Вы примерно сэкономите, если Вам нужно проехать расстояние в 60 км?». Половина водителей отметили, что они сэкономят примерно 10-20 минут (49%). 3% считают, что они не сэкономят время совсем.

5. Водители знают о рисках превышения скорости, но нарушают скоростной режим из-за того, что считают его неправильным, спешат, самоуверенны и переоценивают тормозные возможности транспортных средств – подтверждено.

   80% водителей согласны с тем, что риск попасть в ДТП увеличивается при увеличении скорости движения автомобиля.

   Три четверти водителей считают, что тормозные системы современного автомобиля позволяют остановиться значительно быстрее, чем 20 лет назад (73%).

   62% водителей согласились с утверждением «Мой опыт вождения позволяет превышать установленную скорость движения, если я хорошо знаю дорогу и чувствую свой автомобиль».

   46% опрошенных согласны с утверждением «Превышение скоростного режима на 20 км/ч не ведёт к значительному риску попадания в ДТП».

6. Основная причина превышения скорости – желание соответствовать скорости потока, который тоже превышает – подтверждено.

Половина водителей, превышающих скорость, отметили, что превышают, потому что двигаются с транспортным потоком (49%). 36% - спешат, опаздывают, 19% считают, что наши дороги позволяют двигаться быстрее.

7. В автошколах не учат методам и способам оценки выбранной водителями скорости, с точки зрения комфорта и безопасности при движении (чем больше скорость, тем сложнее реагировать на дорожную ситуацию, и увеличивается риск допуска ошибки) – не подтверждено.

   Лишь 14% водителей согласны с тем, что в автошколе им НЕ рассказывали о зависимости между выбранной скоростью движения и риском попадания в ДТП.

8. Водители не умеют выбирать скорость в сложных погодных условиях – не подтверждено.

   Абсолютное большинство водителей сказали, что при движении вне населенного пункта с разрешенной скоростью 90 км/ч в сильный дождь они снизят скорость (93%), 7% ответили, что не снизят скорость.

9. Водители не знают, по какому принципу выбираются скоростные режимы для устанавливаемых дорожных знаков на разных участках дороги – частично подтверждено, водители знают в целом, для чего знаки, но конкретно сказать не могут.

   44% опрошенных водителей считают, что различные знаки, ограничивающие скорость движения, устанавливаются на дорогах для безопасности дорожного движения, 21% считают, что для предотвращения ДТП, 19% - для предупреждения, информирования водителя (об опасности, о препятствиях на дороге).

10. Водители считают, что иногда дорожные знаки, относящиеся к скорости движения, расставлены необоснованно - подтверждено

    Каждый пятый водитель отметил, что часто видит ничем не обоснованные относящиеся к скорости дорожные знаки (21%). Более половины опрошенных видят такие знаки, но редко (56%).

11. Водители ориентируются больше на подсказки навигатора, а не на дорожные знаки, относящиеся к скорости движения – не подтверждено (для общей выборки).

62% водителей при движении чаще всего смотрят на дорожные знаки, 10% ориентируются на подсказки навигатора, 26% обращают внимание и на дорожные знаки, и на подсказки навигатора. Молодые люди в возрасте 18-24 лет чаще других смотрят на дорожные знаки и на подсказки навигатора (47%), старшее поколение чаще смотрит на дорожные знаки (73%).

12. Водитель и пассажир по-разному ощущают скорость и динамику движения автомобиля, пассажиры чаще испытывают дискомфорт от больших скоростей – подтверждено.

    70% опрошенных считают, что при поездке по загородной трассе вне населенного пункта будут чувствовать себя некомфортно при скорости движения выше 100 км/ч. 7% отметили, что они доверяют водителю, и им комфортно при любой скорости.

    При более высокой скорости водители чувствуют себя комфортнее пассажиров: пассажиры начинают чувствовать себя некомфортно в диапазоне 80-140 км/ч, тогда как водители начинают его ощущать, начиная со 100 км/ч.

13. Несогласие пассажира с манерой вождения водителя, в том числе рекомендация выбора скоростного режима, считаются неприличными и недопустимыми – не подтверждено

    Чаще всего опрошенным приходилось делать какие-либо замечания знакомому водителю частного легкового автомобиля (в том числе, члену семьи) (43%). Треть делали замечания водителю маршрутному такси (32%). Реже всего приходилось делать замечания водителю рейсового междугороднего автобуса (10%).

    Более ¾ водителей отметили, что если бы пассажир попросил их ехать медленнее, то они бы отнеслись к этой просьбе скорее положительно, так как пассажир имеет право высказать свое мнение (76%). 16% водителей отнесутся к подобной просьбе пассажира отрицательно, поскольку, по их мнению, водитель сам может определить оптимальный стиль вождения.

2. Блок Отношение к камерам и штрафам за нарушения скоростного режима

Общая ситуация:

- Более половины водителей отметили, что за последний год они ни разу не получали уведомления о штрафах с камер фото-видео фиксации или не помнят об этом (54%). Каждый третий водитель получал уведомления о штрафах (35%) за несоблюдение скоростного режима, каждый десятый – за неправильную парковку или неоплату парковки (10%).

Ответы на поставленные гипотезы:

1. Водители снижают скорость при виде камер фото-видео фиксации: более плавно при виде дорожных знаков и разметки о стационарных камерах; более резко при виде передвижных камер - подтверждено

   Четверть водителей отметили, что, если они движутся с превышением скорости и видят «треноги», они обычно тормозят быстро и резко, иногда создавая аварийную ситуацию, 9% поступают также, если видят дорожный знак или разметку о находящейся впереди стационарной камере.

   52% респондентов согласны с утверждением, что передвижные камеры заставляют водителей резко изменять скорость движения, приводя к аварийным ситуациям.

2. Водители негативно относятся к камерам фото-видео фиксации, в особенности к передвижным – частично подтверждено, отношение к стационарным камерам более положительное

   Более половины опрошенных отметили, что стационарные камеры (57%) и «треноги» (63%) служат только для взимания штрафов и пополнения бюджета. ¾ водителей ответили, что стационарные камеры повышают безопасность на дороге, укрепляют дисциплину (75%), 46% считают, что такую же функцию выполняют передвижные камеры «треноги».

   43% респондентов считают, что передвижные камеры никак не влияют на безопасность.

3. Водители критически относятся к штрафам за нарушение скоростного режима – частично подтверждено

   60% водителей отметили, что штрафы за нарушение ПДД заставляют их ездить более дисциплинированно, 31% не согласны с этим. Лишь 21% респондентов считают, что

штрафы со стационарных камер идут на ремонт и строительство дорог (14% для передвижных камер).

4. Водители не хотят снижения ненаказуемого порога в +20 км/ч - подтверждено

   Почти ¾ водителей (72%) высказались против введения более строгих штрафов за нарушение скоростного режима (превышение скорости более чем на 10 км/ч).

5. Участники дорожного движения считают, что штрафы за нарушения ПДД служат исключительно для пополнения бюджета и не влияют на безопасность на дорогах – не подтверждено

   60% водителей отметили, что штрафы за нарушение ПДД заставляют их ездить более дисциплинированно, 31% не согласны с этим.

   Более половины водителей оценивают штраф за нарушение скоростного режима на 20 км/ч, но не более 40 км/ч как «оптимальный» (57%), четверть считают его слишком высоким (24%).

3. Блок Использование ремней безопасности

Общая ситуация:

Большинство граждан согласны с утверждениями: «Ремни безопасности могут уменьшить число травм и снизить смертность» (81%), «Большинство моих знакомых на заднем сиденье не используют ремень безопасности» (70%).

Фактически видны 2 противоречащие друг другу позиции – что ремень спасает жизнь и здоровье, но на заднем сидении им не пользуются.

Ответы на поставленные гипотезы:

1. Участники дорожного движения считают, что в городах на небольших скоростях и расстояниях ремень безопасности не нужен – частично подтверждено.

   24% респондентов считают, что на небольших расстояниях ремень безопасности не нужен. 73% считают, что нужен. 28% считает, что ремень не нужен на маленькой скорости, 68% считают, что нужен.

Более половины опрошенных отметили, что:

- На скорости более 60 км/ч ремень безопасности наиболее эффективен (65%)
- Непристёгнутый пассажир на заднем сиденье при аварии может нанести вред пассажирам передних сидений (54%)
- Пассажир на заднем сиденье автомобиля более защищен, чем впередисидящий пассажир (53%).

2. Игнорирование ремней безопасности чаще проявляется в регионах РФ, чем в Москве - подтверждено

   Более ¾ опрошенных от всегда используют ремень безопасности на переднем пассажирском сиденье (79% в России, 93% в Москве), на водительском сиденье (74% в России, 90% в Москве). Реже всего граждане пристегиваются на сиденье в междугороднем автобусе (только 17% используют).

3. Водители не контролируют пассажиров на заднем сидении на предмет использования ремней безопасности – подтверждено

   75% водителей просят перед поездкой своих пассажиров пристегнуться на переднем пассажирском сиденье, 29% - на заднем пассажирском сиденье.

4. Пассажиры редко пристегиваются на задних пассажирских сидениях. Пассажиры не считают обязательным пристегиваться на заднем пассажирском сидении – подтверждено.

   23% по России и столько же по Москве всегда пристёгиваются на заднем пассажирском сидении. 40% по РФ никогда не пристёгиваются, 49% - в Москве. 35% респондентов согласны с утверждением, что пристёгиваться на заднем пассажирском сидении не обязательно.

5. Пассажиры недооценивают роль ремней безопасности, особенно на заднем сиденье – частично подтверждено. 53% считают, что пассажир на заднем сиденье автомобиля более защищен, чем впередисидящий пассажир.

   54% респондентов считает, что непристёгнутый пассажир на заднем сиденье при аварии может нанести вред пассажирам передних сидений, 29% не согласны с этим утверждением, 17% затруднились с ответом.

При этом 70% респондентов ответило, что «Большинство моих знакомых на заднем сиденье не используют ремень безопасности».

6. Пассажиры переоценивают роль водителя в вопросах обеспечения своей безопасности в автомобиле - подтверждено

   Более ¾ опрошенных вне зависимости от статуса участника дорожного движения согласны с тем, что «ответственность за безопасность пассажиров полностью лежит на водителе транспортного средства» (78%), 18% - не согласны с этим утверждением.

4. Блок Перевозка детей в личных транспортных средствах

Общая ситуация:

• Среди водителей, имеющих детей до 12 дет, подавляющее большинство за последние полгода перевозили детей в салоне автомобиля - 91%.

• Детское автокресло есть у подавляющего большинства водителей, имеющих детей до 12 лет – 89%. 1% отметили, что кресла пока нет, но планируют приобрести. 9% водителей с детьми до 12 лет не имеют автокресла.

• В собственном автомобиле большинство водителей-родителей детей до 12 лет используют детское автокресло (81%), в то время как в чужом автомобиле – половина опрошенных в данной группе (50%). Практически в равной степени в собственном автомобиле и в такси для перевозки детей используется регулирующая накладка на ремень безопасности – 27% и 25% соответственно, а также бустер – 16% и 12%. В такси и автомобиле родственников и друзей почти треть водителей пристегивают детей ремнем безопасности (29%), в собственном автомобиле этим ограничиваются 15% опрошенных водителей с детьми. 7% не используют никакие средства пассивной безопасности в автомобиле других людей.

Ответы на поставленные гипотезы:

1. Водители основным элементом безопасности ребенка в автомобиле считают детские удерживающие устройства, забывая о комплексе мер (соблюдение скоростного режима, отказ от опасных маневров) – частично подтверждено.

   При перевозке ребенка до 12 лет практически все водители пристегивают его или перевозят в автокресле или бустере (97%), а также отказываются от опасных маневров,

в т.ч. обгона (94%). Снижают скорость 84% водителей, не отвлекаются на мобильный телефон – 82%. Женщины реже мужчин отвлекаются на мобильный телефон.

Тем не менее, 15% родителей ответили, что не снижают скорость и отвлекаются на мобильный.

Кроме того, среди различных потенциально опасных ситуаций, в которые попадали водители-родители, чаще всего при перевозке детей в автомобиле водители выезжали на полосу встречного движения для обгона в месте, где это разрешено (28%). Кроме того, 17% отметили, что превышали скорость.

2. Наличие ребенка в автомобиле не является для водителя сдерживающим фактором для превышения заданной скорости – не подтверждено частично

   При перевозке ребенка до 12 лет снижают скорость 84% водителей.

   Однако, отметим, что 17% респондентов ответили, что при перевозке ребёнка, попадали в ситуацию превышения скорости.

3. Водители-родители используют детское автокресло только для перевозки детей до 7 лет – частично подтверждено.

   Детское автокресло (автолюльку) в собственном автомобиле родители-водители чаще используют для детей до 7 лет, чем для детей 8-12 лет (93% против 66%). Детей 8-12 лет родители чаще перевозят, используя регулирующую накладку на ремень безопасности (41%), бустер (30%) или просто пристегивают ремнем безопасности (23%).

4. Водители не уделяют должного внимания правильности установки автокресла в автомобиле – частично подтверждено (для автомобилей друзей, родственников, такси).

   Среди водителей, которые перевозят детей в автокреслах в собственном автомобиле, подавляющее большинство всегда проверяет надежность установки автокресла (89%). При перевозке детей в такси и автомобиле друзей и родственников надежность автокресла проверяют меньше – 66%. Почти каждый десятый из тех, кто пользуется автокреслом для перевозки детей, никогда не проверяет надежность его установки в такси, автомобиле друзей или родственников (9%).

5. Водители не уделяют должного внимания фиксации ребёнка в автокресле – не подтверждено.

   Перед началом движения 90% родителей обязательно проверяют, был ли щелчок при вставлении ремней, когда ребенка сажали в автокресло. Удобство расположения ремня, не давят ли ремни на ребенка, всегда проверяют 87% водителей, еще 9% - проверяют это иногда, но не всегда. Вставлены ли ремни безопасности в прорези автокресла, всегда проверяют 82% водителей. 35% не проверяют, отключена ли передняя подушка безопасности, при перевозке ребёнка на переднем пассажирском сидении.

6. Водители не следят за тем, как сидит в автокресле ребёнок во время поездки (пристёгнут или отстегнулся) – не подтверждено.

   Подавляющее большинство водителей с детьми обращают внимание на то, пристегнут ли ребенок, не отстегнулся ли он (92%).

7. В жилых зонах, внутридворовых территориях водители не считают важным пристегивать ребенка, в т. ч. в ДУУ (автокресла, бустеры, автолюльки) – не подтверждено.

   Лишь 3% опрошенных попадали в ситуацию, когда перевозили ребёнка в жилых зонах, внутридворовых территориях без использования ДУУ или ремней безопасности.

5. Блок Безопасность пешеходов

Общая ситуация:

Подавляющее большинство респондентов осматриваются при переходе дороги, чтобы убедиться, что водители их видят и пропускают (88%) и переходят дорогу только в разрешенных местах (72%). Более половины опрошенных в темное время суток стараются переходить дорогу только по освещенным пешеходным переходам (56%) и стараются переходить дорогу только по подземным или наземным пешеходным переходам (51%).

Ответы на поставленные гипотезы:

1. Пешеходы не умеют оценивать остановочный путь автомобиля, не осознают, на какой скорости наезд на них может оказаться летальным – частично подтверждено

38% граждан считают, что для пешехода любой движущийся автомобиль представляет опасность, вне зависимости от скорости его движения. Каждый десятый опрошенный считает, что столкновение автомобиля с пешеходом при скорости автомобиля до 20 км/ч может закончиться для пешехода смертельным исходом (9%). Столкновение на скорости от 21 км/ч до 40 км/ч назвали опасной 16% опрошенных, от 41 до 60 км/ч – 19%. Смертельно опасным столкновение пешехода с автомобилем на скорости выше 61 км/ч назвали 11% опрошенных. 43% водителей считают, что столкновение с пешеходом может при любой скорости закончиться смертельным исходом для пешехода, такого же мнения придерживаются 34% пешеходов и 37% пассажиров.

Опрошенные считают, что, чем ниже скорость движения автомобиля, тем меньше метров необходимо для остановки автомобиля на сухом асфальте. По мнению 45% опрошенных, автомобилю, движущемуся со скоростью 20 км/ч, необходимо до 10 метров для того, чтобы совершить остановку на сухом асфальте. Для автомобиля, движущегося со скоростью 40 км/ч, по мнению 28% опрошенных, необходимо также менее 10 метров для полной остановки. 17% опрошенных считают, что до 10 метров достаточно автомобилю, движущемуся со скоростью 60 км/ч, 9% - со скоростью 80 км/ч.

2. Пешеходы считают, что достаточно переходить по пешеходному переходу, чтобы безопасно перейти дорогу - подтверждено

   Абсолютное большинство опрошенных согласны с тем, что водитель обязан уступить дорогу в случае, если пешеход идет по пешеходному переходу (91%). Более половины респондентов знают, что водитель притормаживает перед пешеходным переходом перед тем, как проехать через него (57%). 40% респондентов считают, что водитель всегда успеет остановиться у пешеходного перехода при движении со скоростью 40 км/ч.

   36% респондентов считает, что водитель должен пропустить их, даже если они идут на запрещающий сигнал светофора.

   30% опрошенных считает, что, переходя по пешеходному переходу, они находятся в безопасности.

3. Пешеходы считают, что водитель видит и оценивает дорожную среду так же, как они – частично подтверждено.

Более половины граждан считают, что водителю очень сложно остановиться перед пешеходным переходом в случае внезапного появления пешехода (57%). Треть опрошенных считают, что это очень сложно, поскольку водителю нужно среагировать вовремя (31%). 8% отметили, что такая остановка не представляет особой сложности.

Водители чаще чем пешеходы отмечают, что водителю непросто среагировать в случае внезапного появления пешехода, поскольку ему нужно суметь отреагировать на ситуацию и успеть нажать на тормоз (63% против 53% соответственно).

Доля мужчин, согласных с тем, что водитель всегда успеет остановиться у пешеходного перехода при скорости 40 км/ч выше, чем доля женщин (44% против 36%).

4. Пешеходы считают, что водители обязаны всегда их пропускать на пешеходном переходе – подтверждено.

   Абсолютное большинство опрошенных согласны с тем, что водитель обязан уступить дорогу в случае, если пешеход идет по пешеходному переходу (91%).

   36% респондентов считает, что водитель должен пропустить их, даже если они идут на запрещающий сигнал светофора.

5. Пешеходы часто переходят дорогу в месте, неприспособленном для перехода – подтверждено.

   48% опрошенных встречают пешеходов, переходящих дорогу в неположенном месте практически каждый день. Еще треть встречает таких пешеходов несколько раз в неделю (31%). 26% женщин и 17% мужчин не станут переходить дорогу в неположенном месте ни при каком случае. 29% граждан старше 55 лет отметили, что не станут переходить дорогу в неположенном месте. За последние 3 месяца переходили дорогу в месте, не предназначенном для перехода, 70% граждан. Не замечали автомобиль, двигающийся во второй полосе движения, из-за концентрации внимания на ближайшем к себе автомобиле, 26% опрошенных; выходили из-за стоящих у пешеходного перехода транспортных средств, не удостоверившись в безопасности перехода - 25%.

6. Пешеход перейдет дорогу в месте, непредназначенном для перехода, если: до перехода более 50 метров; пункт назначения ровно на противоположной стороне; нет переходов в видимости пешехода – частично подтверждено.

78% граждан готовы переходить дорогу в неположенном месте в зависимости от ситуации. Более половины опрошенных перейдут дорогу, если поблизости не будет машин (59%), 42% - если нет перехода в зоне видимости. Каждый десятый перейдет дорогу в неположенном месте, если до ближайшего пешеходного перехода более 50 метров (11%), а 15%- если пункт их назначения находится ровно на противоположной стороне дороги. Пятая часть опрошенных не будут переходить дорогу в неположенном месте ни в одном из перечисленных случаев (22%).

7. Пожилые пешеходы чаще переходят дорогу в удобном для них месте, без учета расположения обозначенного пешеходного перехода – не подтверждено.

   29% граждан старше 55 лет отметили, что не станут переходить дорогу в неположенном месте. Чаще, напротив, молодые люди отвечали, что стали бы переходить в неположенном месте.

8. Дети-пешеходы переходят дорогу с нарушениями ПДД: подтверждено.

   - спонтанно и неожиданно выходят на проезжую часть;
   - начинают переходить дорогу, не убедившись в безопасности перехода;
   - выходят из-за припаркованных (стоящих) транспортных средств или предметов, заслоняющих обзор водителю;
   - на многополосной дороге выходят из-за остановившегося на первой полосе автомобиля, не убедившись в том, что автомобили на других полосах остановились.

   Каждый пятый опрошенный за последние 3 месяца часто видел, как дети неожиданно перебегают дорогу (20%). 72% граждан были свидетелями того, что дети переходят дорогу, не убедившись в безопасности перехода (19% - видели такое часто, 53% - редко). 70% опрошенных видели детей, выходящих из-за припаркованных автомобилей или предметов, заслоняющих обзор водителю (13% - часто, 41% - редко).

9. Пешеходы редко используют световозвращающие элементы в темное время суток - подтверждено

   Лишь 13% респондентов использует световозвращающие элементы для обозначения себя на дороге в темное время суток и стараются выходить в более светлой одежде в темное время суток (13%).

Старшее поколение реже всего используют световозращающие элементы для обозначения себя на дороге в тёмное время суток (9%).

Среди тех, кто использует световозвращающие элементы, менее половины отметили, что они носят световозвращающие элементы на верхней одежде (48%), треть – на аксессуарах (32%). Часть опрошенных носит сигнальный жилет со световозвращающими элементами (17%), 13% - обувь с такими элементами, 12% опрошенных отметили наличие световозвращающих элементов на такой одежде как брюки, юбки, рубашки, пиджаки. Столько же носит отдельные брелоки, подвески, наклейки или браслеты (12%).

6. Блок Восприятие опасности нарушений участниками дорожного движения

Общая ситуация:

- Наиболее грубыми и опасными правонарушениями, по мнению большинства опрошенных, являются проезд на красный сигнал светофора и управление автомобилем в состоянии опьянения.
- Около половины россиян считают выезд на полосу встречного движения (52%) и превышение скоростного режима на 40-80 км/ч (50%) грубыми и опасными правонарушениями. Более трети респондентов выделили как опасные правонарушения «опасное вождение» (37%) и «нарушение правил обгона» (33%). Переход дороги пешеходом вне зоны пешеходного перехода и перевозку детей без использования детских удерживающих устройств считают грубым и опасным нарушением правил пятая часть опрошенных (21% и 19% соответственно).
- Наименее опасными правонарушениями считается неиспользование ремней безопасности: неиспользование ремней безопасности водителями отметили 12%, пассажирами – 11%.
- Вне зависимости от статуса участника дорожного движения, наиболее грубыми и опасными правонарушениями считаются проезд на красный сигнал светофора, управление автомобилем в состоянии опьянения, выезд на полосу встречного движения, превышение скоростного режима на 40-80 км/ч, а также «опасное вождение».

Ответы на поставленные гипотезы:

1. Участники дорожного движения не считают превышение скорости на 20 км/ч серьёзным нарушением ПДД – частично подтверждено.

   30% опрошенных отметили, что превышение скорости на 20 км/ч - это мелкое нарушение ПДД, связанное только с потерей денег; 26% считают, что это обычная практика, не представляющая опасности. 39% респондентов считают, что это серьезное нарушение ПДД, связанное с риском для собственной и/или чужой жизни.

Таким образом, по итогам проведённого социологического исследования и анализа статистики, можно выделить несколько факторов риска для работы в рамках кампании:

1. Превышение скоростного режима

- Водители считают превышение скорости на 20 км/ч допустимым нарушением и, в целом, часто превышают скорость на 20 км/ч. При этом, они читают значение дорожных знаков ограничения максимальной скорости, автоматически прибавляя 20 км.
- Водители знают о рисках превышения скорости, но нарушают скоростной режим из-за того, что спешат, самоуверенны, переоценивают тормозные возможности транспортных средств. Основная причина превышения скорости – желание соответствовать скорости потока, который также превышает разрешенную скорость.
- Водители считают, что иногда дорожные знаки, относящиеся к скорости движения, расставлены необоснованно, нет полноценного понимания, для чего стоят знаки, ограничивающие максимальную скорость.
- Водитель и пассажир по-разному ощущают скорость и динамику движения автомобиля, пассажиры начинают испытывать дискомфорт, начиная с 80 км/ч, тогда как водители чувствуют себя более уверенно и начинают волноваться со скорости 100 км/ч.
- Водители резко снижают скорость при виде передвижных камер фото-видео фиксации, провоцируя аварийные ситуации.

2. Неиспользование ремней безопасности, в особенности на заднем сиденье

- Большинство граждан согласны с утверждениями: «Ремни безопасности могут уменьшить число травм и снизить смертность» (81%), «Большинство моих знакомых на заднем сиденье не используют ремень безопасности» (70%).

Фактически видны 2 противоречащие друг другу позиции – что ремень спасает жизнь и здоровье, но на заднем сидении им не пользуются.

- Участники дорожного движения считают, что в городах на небольших скоростях и расстояниях ремень безопасности не нужен.
- Игнорирование ремней безопасности чаще проявляется в регионах РФ, чем в Москве.
- Водители не контролируют пассажиров на заднем сидении на предмет использования ремней безопасности, а сами пассажиры редко пристегиваются на задних пассажирских сидениях. При этом, пассажиры не считают обязательным пристегиваться на заднем пассажирском сидении.

3. Небезопасная перевозка детей в личных транспортных средствах

- Водители основным элементом безопасности ребенка в автомобиле считают детские удерживающие устройства, забывая о комплексе мер: отказ от выезда на полосу встречного движения, превышение скорости.
- Детское автокресло (автолюльку) в собственном автомобиле родители-водители чаще используют для детей до 7 лет, чем для детей 8-12 лет, а детей 8-12 лет чаще перевозят, используя регулирующую накладку на ремень безопасности, бустер или просто ремень безопасности.
- При перевозке детей в такси и автомобиле друзей и родственников надежность установки автокресла проверяют реже, чем при перевозке в собственном автомобиле.

4. Небезопасный переход дороги пешеходами

- Пешеходы не умеют оценивать остановочный путь автомобиля и не осознают, на какой скорости наезд на них может оказаться летальным, при этом они считают, что достаточно переходить по пешеходному переходу, чтобы безопасно перейти дорогу, и что водители обязаны всегда их пропускать на пешеходном переходе.
- Пешеходы часто переходят дорогу в месте, неприспособленном для перехода, и в дальнейшем готовы переходить дорогу в необорудованном месте в зависимости от ситуации.
- Дети-пешеходы часто переходят дорогу, нарушая ПДД.
- Пешеходы редко используют световозвращающие элементы для обозначения себя на дороге в тёмное время суток, особенно это касается старшего поколения.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Целью Кампании является предупреждение причин возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий, привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике, повышение уровня правосознания граждан и законопослушного поведения на дорогах.

Условиями достижения цели в рамках текущей Кампании является решение следующих **задач**:

При работе с водителями, в том числе с водителями, осуществляющими перевозку детей:

- Донесение основной идеи Кампании – важность выбора правильного скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий, включая разъяснение, какие факторы влияют на установку дорожных знаков «Ограничение максимальной скорости»;
- Донесение до участников дорожного движения информации о важности правильного прочтения дорожных знаков, ограничивающих скоростной режим, а именно, что дорожные знаки указывают максимально возможную скорость;
- Донесение до водителей информации об опасности нарушения скоростного режима с проработкой основных заблуждений водителей при выборе скоростного режима;
- Изменение поведения участников дорожного движения (водителей) в части соблюдения скоростного режима через информирование о способах и методах выбора скоростного режима с учетом окружающих условий и с целью обеспечения безопасности дорожного движения;
- Формирование ответственного отношения участников дорожного движения к выбору скоростного режима, как фактора влияющего на обеспечение безопасности дорожного движения, в том числе при перевозке детей, в комплексе поведенческих норм безопасного поведения водителей, таких как использование пассивных средств безопасности в автомобиле (ремни безопасности, детские удерживающие устройства), отказ от опасных маневров и отвлечения внимания водителя;
- Инициация и дальнейшее повышение общественного интереса к проблеме соблюдения скоростного режима водителями;

- Разъяснение и доведение до водителей важности использования ремней безопасности;
- Изменение отношения к использованию ремней безопасности.
- Изменение отношения к использованию автокресел для перевозки детей-пассажиров.

При работе с пешеходами, в том числе с пожилыми пешеходами, родителями детей-пешеходов:

- Разъяснение и доведение до пешеходов важности соблюдения правил перехода дороги, в том числе важности взаимодействия пешеходов и водителей, как фактора, влияющего на безопасность пешеходов.
- Информирование пешеходов о необходимости оценки остановочного пути автомобиля на разных скоростях движения.
- Изменение отношения пешеходов к использованию световозвращающих элементов.

При работе с детьми-пешеходами:

- Формирование безопасного поведения в дорожной среде через рассмотрение ключевых вопросов, влияющих на безопасность детей: безопасный переход дороги, в том числе с двухколесным транспортом, использование световозвращающих элементов.
- Информирование детей-пешеходов о необходимости оценки остановочного пути автомобиля на разных скоростях движения.

При работе с детьми-пассажирами:

- Разъяснение детям правил безопасного поведения в личном автотранспорте и при организованной перевозке автобусами

При работе с педагогическими работниками:

- Информирование педагогических работников образовательных организаций о важности и способах внедрения темы безопасного поведения в дорожной среде, как составляющей комплекса безопасности ребенка, в образовательный процесс.
- Информирование о возможностях определения остановочного пути автомобиля на разных скоростях движения.
- Разъяснение правил безопасности при организованной перевозке групп детей автобусами.

ЦЕЛЕВЫЕ АУДИТОРИИ

Соблюдение скоростного режима – это обязанность водителя, при этом пешеходы, в том числе и пешеходы-дети, одновременно зависят и сами влияют на уровень безопасности дорожного движения, связанный с темой Кампании. Так понимание пешеходами влияния скорости на тормозной и остановочный путь позволит повысить безопасность пешеходов при переходе дороги.

Поэтому для достижения целей и задач Кампании необходимо проводить информационно-пропагандистские мероприятия, как с водителями, так и с пешеходами.

Помимо роли участников дорожного движения, важно учитывать при проведении мероприятий, возраст и связанные с этим психофизические особенности участников дорожного движения, что особо актуально при проведении информационно-пропагандистских мероприятий с детьми разного возраста.

Дети разных возрастов являются одной из ключевых аудиторий для проведения информационно-пропагандистских мероприятий, так как уровень культуры водителей в будущем, закладывается и зависит от работы с детьми в настоящем.

В этой связи сложно недооценить роль педагогических работников и важности их вовлечения в мероприятия Кампании, как проводников философии безопасного поведения в дорожной среде через внедрение в образовательный процесс.

Основная целевая аудитория:

- Водители, в том числе будущие водители.
- Пешеходы.
- Пешеходы-дети 3 возрастные группы: 5-6 лет (воспитанники старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций, 7-11 лет (учащиеся начальных (1-4-х) классов общеобразовательных организаций), 12-15 лет (учащиеся средних (5-8-х) классов общеобразовательных организаций).
- Педагогические работники образовательных организаций.

Дополнительная целевая аудитория:

- Органы государственной власти Российской Федерации и местного самоуправления.
- Средства массовой информации (СМИ).
- Политические партии и движения; общественные активисты, а именно: граждане, которые предпринимают (по собственной инициативе, независимо от государственной власти) действия, направленные на социальные изменения.

КАНАЛЫ КОММУНИКАЦИИ С РАЗЛИЧНЫМИ ЦЕЛЕВЫМИ АУДИТОРИЯМИ

Для достижения поставленных целей и задач в области профилактики нарушений ПДД и повышения уровня правосознательного поведения участников дорожного движения необходим комплекс мероприятий и активностей, охватывающий широкий круг аудиторий с использованием максимального количества средств коммуникаций. В основе выбора каналов коммуникации – определение целевых аудиторий и проблематик в области БДД, а также стремление к максимальному и качественному охвату населения информационно-пропагандистскими мероприятиями Кампании.

Одновременное использование медиаканалов коммуникации и персональной работы с участниками дорожного движения позволит формировать устойчивый и долгосрочный поведенческий эффект у большего количества населения.

1. МЕДИЙНЫЕ КАНАЛЫ КОММУНИКАЦИИ:

   Обеспечивают максимальных охват населения, что позволит донести тему Кампании до наибольшего числа жителей РФ во всех субъектах.

К перечню медийных каналов коммуникации относятся: телевизионные каналы, радиостанции, Интернет-площадки (включая социальные сети), электронные и печатные СМИ.

1.1. Телевизионные каналы:

На сегодняшний день в России вещает 10 федеральных каналов среди которых: Первый канал, Россия-1, Матч ТВ, НТВ, Пятый канал, Россия-Культура, Россия-24, Карусель, Общественное телевидение России, ТВ Центр. Есть несколько межрегиональных. И в каждом регионе есть свои региональные каналы. Поэтому на сегодняшний день аудитории можно охватить как федеральными каналом, так и местным (региональными).

Критерию «не менее 2 федеральных каналов, имеющих уровень технического охвата аудитории не менее 99%, входящих в первую тройку федеральных каналов, ориентированных на широкие массы населения с наибольшим охватом» по данным компании Mediascope7 (TV Index, 2018) соответствуют:

1. Первый канал (уровень технического охвата 99,3%)
2. НТВ (уровень технического охвата 99%)

Критерию «не менее 1 федерального новостного канала, имеющего уровень технического охвата аудитории не менее 95% населения» по данным компании Mediascope[1] (TV Index, 2019) соответствует:

1. Россия-24 (уровень технического охвата 96,2%).

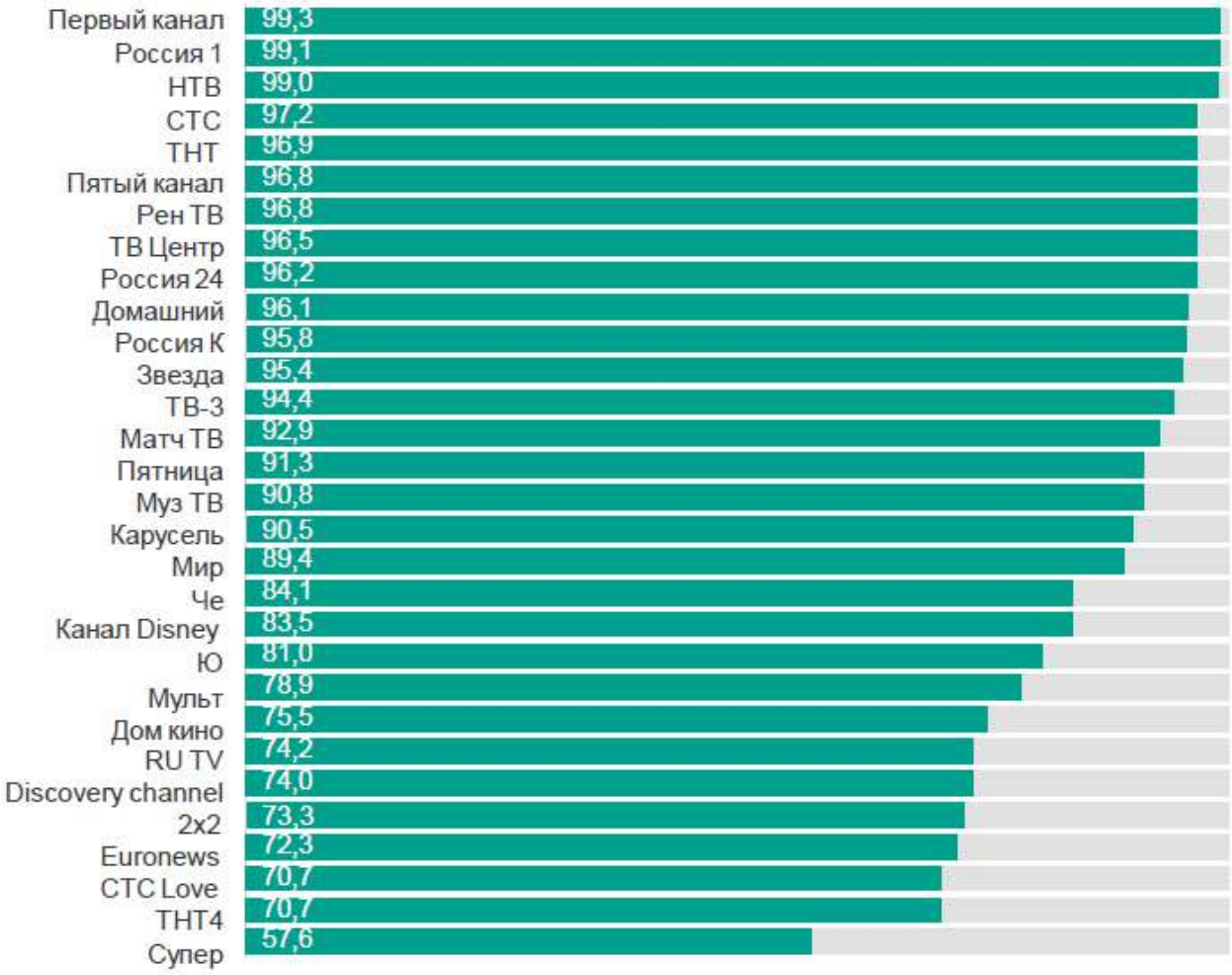
Данные компании Mediascope[1] (TV Index, 2018) из открытых источников о рейтингах телеканалов, источник: http://mediascope.net (см. далее):

Рисунок 2. Установочное исследование (февраль –апрель, сентябрь-ноябрь 2018года). Россия и города.

[7] Mediascope – компания, осуществляющая полный цикл работ в области медиа-измерений и мониторинга рекламы СМИ.

2.1.5 Прием каналов

Возможность приема национальных и сетевых телекомпаний в домохозяйствах: на графике показан процент домохозяйств, принимающих перечисленные телеканалы, не зависимо от качества приема[2].



Установочное исследование, февраль-апрель, сентябрь-ноябрь 2018

[1] Вопрос с множественным вариантом ответа, % домохозяйств.
[2] С 1 волны 2017 года вопрос по приему телеканалов был задан в 50% выборки каждой страты.
С 1 волны 2017 года исключены вопросы про приемы тематических каналов-маркеров

14

1.2. Радиостанции:

Для достижения целей и задач кампании важно использование радиостанции обеспечивающих наибольших охват аудитории.

Также приветствуется наличие рубрик, посвященных тематикам: автомобили, автодороги, обеспечение безопасности дорожного движения. Также для донесения информации по основной проблематике кампании возможно использование информационно-разговорных радиостанций, которые дают возможность своим слушателям послушать и поучаствовать в дебатах с интересными людьми на разные предлагаемые темы в том числе и по вопросам обеспечения БДД.

Таблица 4. Мониторинг объема аудитории ТОП 14 радиостанций в РФ за период Октябрь 2018 - Март 2019г. ([8]Источник: http://mediascope.net/)

Название	[9]Reach Dly, %
Европа Плюс	17.6
Авторадио	**15.2**
Дорожное Радио	**14.7**
Русское Радио	12.8
Ретро FM	12.7
Радио Дача	10.2
Радио Шансон	9.9
Юмор FM	8.0
Вести FM	**7.7**
Радио ENERGY	7.6
Радио России	7.2
Love Radio	6.5
Наше Радио	5.9
DFM	5.0

Рисунок 3. Данные по аудитории радио мониторинговой компании Mediascope (Radio Index), 2018 г.

[8] Mediascope – компания, осуществляющая полный цикл работ в области медиа-измерений и мониторинга рекламы СМИ.
[9] Reach Daily - среднесуточный охват аудитории радиостанций в процентах

Radio Index – Россия Июль – Декабрь 2018

Аудитории радиостанций в России в целом
(города с населением 100 000 человек и больше)

	AQH		Reach Daily		Reach Weekly		TSL Daily	TSL Weekly	AQH Share
	`000	%	`000	%	`000	%			
All Radio	**7 392.5**	**11.64**	**39 927**	**62.9**	**54 883**	**86.4**	**267**	**1 358**	**100.0**
Авторадио	446.5	0.70	10 621	16.7	24 041	37.8	61	187	6.0
Business FM	75.5	0.12	1 799	2.8	3 946	6.2	60	193	1.0
Вести FM	300.6	0.47	5 419	8.5	10 576	16.7	80	287	4.1
DFM	173.4	0.27	3 400	5.4	7 695	12.1	73	227	2.3
Детское Радио	61.7	0.10	1 497	2.4	4 024	6.3	59	154	0.8
Дорожное Радио	470.7	0.74	10 368	16.3	23 599	37.2	65	201	6.4
Европа Плюс	654.0	1.03	11 938	18.8	24 599	38.7	79	268	8.8
Comedy Radio	114.1	0.18	2 400	3.8	6 243	9.8	68	184	1.5
Комсомольская правда	76.6	0.12	1 464	2.3	3 419	5.4	75	226	1.0
Love Radio	202.1	0.32	4 235	6.7	10 413	16.4	69	196	2.7
Maximum	60.9	0.10	1 284	2.0	3 764	5.9	68	163	0.8
Маяк	228.9	0.36	4 649	7.3	11 455	18.0	71	201	3.1
Наше Радио	228.9	0.36	3 768	5.9	8 904	14.0	87	259	3.1
Новое Радио	105.1	0.17	1 937	3.1	4 277	6.7	78	248	1.4
Радио 7 на семи холмах	139.1	0.22	2 747	4.3	6 912	10.9	73	203	1.9
Радио Дача	448.3	0.71	7 221	11.4	17 641	27.8	89	256	6.1
Радио Звезда	64.3	0.10	1 263	2.0	3 156	5.0	73	205	0.9
Радио Мир	49.3	0.08	863.94	1.4	2 329	3.7	82	213	0.7
Радио Рекорд	150.0	0.24	2 309	3.6	5 248	8.3	94	288	2.0
Радио России	408.7	0.64	4 892	7.7	9 406	14.8	120	438	5.5
Радио Шансон	355.1	0.56	6 806	10.7	16 604	26.1	75	216	4.8
Радио ENERGY	254.7	0.40	4 867	7.7	10 792	17.0	75	238	3.4
Ретро FM	435.9	0.69	8 654	13.6	19 858	31.3	73	221	5.9
Русское Радио	426.4	0.67	8 722	13.7	20 080	31.6	70	214	5.8
Серебряный Дождь	45.3	0.07	1 063	1.7	3 529	5.6	61	129	0.6
Studio 21 / Спорт FM	36.6	0.06	896	1.4	2 396	3.8	59	154	0.5
Хит FM	141.1	0.22	3 411	5.4	8 536	13.4	60	167	1.9
Эхо Москвы	204.7	0.32	3 034	4.8	6 552	10.3	97	315	2.8
Юмор FM	219.0	0.34	5 287	8.3	13 609	21.4	60	162	3.0

Представленная таблица №4 содержит данные по объемам аудитории радиостанций, измеряемых в проекте [10]Radio Index;

- Вышеуказанная таблица №4 и рисунок №3 содержат сведения об объеме аудитории в возрасте от 12 лет и старше;
- **Все радиостанции имеют не менее 1-го новостного блока;**

[10] Проект Radio Index посвящен измерению объемов аудитории радиостанций, изучению и анализу характеристик и предпочтений аудитории радио в России.

- Радио «Европа Плюс», несмотря на самый высокий рейтинг, не имеет рубрик, посвященных безопасности дорожного движения (далее – БДД).

На основании данных открытого источника «Mediascope», а также требований для действенных каналов коммуникации были отобраны следующие радиостанции для размещения информационных материалов:

1. **«Авторадио»** (Охват: ежедневно - 10,6 млн, еженедельно - 24 млн)**:**

Данная радиостанция имеет следующие рубрики:

- Новости
- Вместе за безопасность
- Автоликбез
- Право руля
- Тест драйв
- Большое путешествие

На радиостанции Авторадио идёт включение новостного блока каждый час, также есть рубрика Народные новости, где проходит обсуждение наиболее актуальных тем дня.

В рамках размещения предполагается выход 6 аудиороликов. Медиа-планы размещения аудиороликов согласно техническому заданию предоставляются на согласование отдельно.

2. **«Дорожное радио»** (Охват: ежедневно – 10,4 млн, еженедельно – 23,6 млн):

Данная радиостанция имеет следующие рубрики:

- Новости
- Запаска
- Дорожная хроника
- Общественный транспорт
- Путешествие с удовольствием

Радиостанция имеет в сетке вещания 2 новостных блока:

1. С утра пораньше. Утреннее шоу в Москве.
2. Вечернее направление-Вечернее шоу в Москве

В рамках размещения предполагается выход 6 аудиороликов. Медиа-планы размещения аудиороликов согласно техническому заданию предоставляются на согласование отдельно.

3. **Вести ФМ** (Охват: ежедневно – 5,4 млн., еженедельно – 10,6 млн.)

Данная радиостанция имеет следующие рубрики:

- Автодетали
- Авторазборки
- Народный тест-драйв

Позиционируется как информационная радиостанция. Информационные выпуски каждые полчаса.

В рамках размещения предполагается проведение мероприятий с приглашением экспертов (представителей профильных министерств и ведомств, осуществляющих координацию деятельности по вопросам БДД). Медиа-планы проведение мероприятий согласно техническому заданию предоставляются на согласование отдельно.

1.3. Печатные СМИ (с онлайн-версией):

Важную роль в формировании общественного мнения по различным вопросам играют и печатные средства массовой информации (далее - СМИ). Печатные издания распространяются по всей территории РФ в кратчайшие сроки и проникнуть в любую социальную среду. Особенно явно это проявляется в отношении электронных СМИ. С развитием сети Интернет роль электронных СМИ также возрастает.

Тематические планы размещения материалов в печатных СМИ (с онлайн-версией), представлен в Приложении №3.

В качестве **2 федеральных печатных изданий, имеющих максимальный уровень охвата аудитории одного номера**, рекомендованы к задействованию в кампании:

1. Комсомольская правда (второе месте по федеральному охват, аудитория одного номера – 2 947 900 чел.)
2. Аргументы и Факты (наибольший федеральный охват, аудитория одного номера - 4 557 600 чел.)

Согласно данным NRS отчета компании Mediascope (читательская аудитория России 2019/2):

Рисунок 4. Данные по аудитории еженедельных газет мониторинговой компании Mediascope, 2019 г.

		Аудитория одного номера (AIR)				Аудитория за полгода			
		2019/II		2019/I		2019/II		2019/I	
		'000	%	'000	%	'000	%	'000	%
777									
	Россия	2393.3	3.9	2490.7	4.1	9529.5	15.6	10081.4	16.5
	Москва	419.8	4.0	411.1	3.9	1276.7	12.2	1377.2	13.1
	СПб	145.3	3.2	142.6	3.1	681.4	15.0	682.2	15.1
*Metro (Weekly)***									
	Россия	308.3	0.5	335.0	0.5	945.6	1.5	1172.4	1.9
Аргументы и факты									
	Россия	4557.6	7.4	4461.5	7.3	16352.1	26.7	16426.1	26.8
	Москва	941.7	9.0	912.3	8.7	2582.9	24.6	2589.9	24.7
	СПб	395.9	8.7	393.7	8.7	1520.5	33.6	1436.1	31.7
Вечерняя Москва									
	Москва	1290.9	12.3	1315.3	12.5	3363.6	32.1	3434.9	32.7
КП - "Толстушка"									
	Россия	2947.9	4.8	2969.1	4.8	10440.6	17.0	10897.4	17.8
	Москва	491.8	4.7	463.6	4.4	1431.0	13.6	1562.6	14.9
	СПб	272.2	6.0	261.8	5.8	1084.2	23.9	1014.4	22.4
МК-Регион/МК в Питере									
	Россия	931.9	1.5	993.8	1.6	3552.3	5.8	3717.2	6.1
	СПб	101.7	2.2	108.5	2.4	322.7	7.1	328.6	7.3
Московский комсомолец – МК плюс ТВ									
	Россия	1042.2	1.7	977.6	1.6	3262.3	5.3	3374.4	5.5
	Москва	603.6	5.8	548.8	5.2	1492.0	14.2	1590.2	15.2
	СПб	80.1	1.8	68.6	1.5	338.4	7.5	349.5	7.7
Моя семья									
	Россия	1225.5	2.0	1232.4	2.0	5053.8	8.3	5103.5	8.3
	Москва	271.0	2.6	223.5	2.1	738.8	7.0	716.3	6.8
	СПб	78.3	1.7	77.7	1.7	276.1	6.1	304.4	6.7
Народный совет									
	Россия	399.0	0.7	384.8	0.6	1610.1	2.6	1544.5	2.5
	Москва	101.7	1.0	86.7	0.8	259.1	2.5	263.7	2.5
	СПб	73.6	1.6	60.0	1.3	212.2	4.7	192.0	4.2

В качестве **1 печатного издания, имеющего общеполитическую направленность**, в том числе предполагающего публикацию официальных документов рекомендованы к задействованию в кампании:

1. «Российская газета» (наибольший охватов аудитории в своей категории изданий – 801 400 чел., уступая только газете Metro и Москва Вечерняя).
2. «Российская газета» является официальным изданием - после публикации здесь вступают в силу государственные документы.

Статус официального публикатора нормативных правовых актов определен Федеральным законом Российской Федерации № 5-ФЗ от 14 июня 1994 года "О порядке опубликования и вступления в силу федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов палат Федерального собрания", " и Указами Указом Президента РФ от 23 мая 1996 года N 763 "О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти".

В статье 4 закона о порядке опубликования законов и актов сказано: "Официальным опубликованием Федерального Конституционного закона, Федерального закона, акта палаты Федерального Собрания считается первая публикация его полного текста в "Российской газете" или "Собрании Законодательства Российской Федерации". В связи с этим номер "Российской газеты" с опубликованным текстом государственного документа сам становится официальным документом.

Решениями Президента и Правительства Интернет-портал «Российской газеты» также наделен статусом официального публикатора. Тексты размещаемых на Портале нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, решений Суда Евразийского экономического сообщества, решений Совета и Коллегии Евразийской экономической комиссии, являются официальными.

Сетевое издание Интернет-портал "Российской газеты" зарегистрировано в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) 21 июня 2012 г. Свидетельство о регистрации ЭЛ № ФС 77 – 50379[11].

Издания сравнивались согласно данным NRS отчета компании Mediascope (читательская аудитория России 2019/2):

[11] https://rg.ru/about/

Рисунок 5. Данные по аудитории ежедневных газет мониторинговой компании Mediascope, 2019 г.

		Аудитория одного номера (AIR)**				Аудитория за полгода**			
		2019/II		2019/I		2019/II		2019/I	
		'000	%	'000	%	'000	%	'000	%
*Российская газета**									
	Россия	801.4	1.3	762.7	1.2	7156.8	11.7	7369.4	12.0
	Москва	238.6	2.3	196.6	1.9	1179.6	11.2	1167.7	11.1
	СПб	70.1	1.5	83.5	1.8	520.6	11.5	582.1	12.9
Спорт-Экспресс									
	Россия	414.7	0.7	431.7	0.7	3541.0	5.8	3766.5	6.1
	Москва	150.9	1.4	154.8	1.5	945.5	9.0	994.5	9.5
	СПб	42.4	0.9	38.0	0.8	293.9	6.5	337.0	7.4

В качестве **2 печатных изданий, имеющих деловую направленность и максимальный уровень охвата аудитории одного номера,** были выбраны:

1. Газета Коммерсантъ (наибольший федеральный охват, аудитория одного номера – 247 500 чел.).

Газета Известия позиционируется как общественно-политическая ежедневная газета, поэтому не была выбрана в качестве газеты для публикации материалов.

2. Газета РБК (второе месте по федеральному охвату, аудитория одного номера – 346 200 чел.)

Газета РБК специализируется на анализе ситуации в различных отраслях российской экономики, бизнесах и компаниях, основываясь на информации, полученной из первых рук. Ежедневная деловая газета РБК — одна из ведущих **деловых** газет Москвы для аудитории 20-45 лет[12].

Издания сравнивались согласно данным NRS отчета компании Mediascope (читательская аудитория России 2019/2):

[12] https://www.rbc.ru/newspaper/about/

Данные по аудитории ежедневных газет мониторинговой компании Mediascope, 2019 г.

		Аудитория одного номера (AIR)**				Аудитория за полгода**			
		2019/II		2019/I		2019/II		2019/I	
		'000	%	'000	%	'000	%	'000	%
Metro									
*Metro (Daily)****	***Россия***	1449.0	2.4	1487.0	2.4	7079.2	11.6	7349.5	12.0
	Москва	841.3	8.0	876.5	8.4	4099.1	39.1	4398.3	41.9
	СПб	558.2	12.3	570.9	12.6	2406.2	53.1	2347.6	51.8
Ведомости									
	Россия	178.0	0.3	170.6	0.3	1379.4	2.3	1372.2	2.2
	Москва	122.7	1.2	120.4	1.1	744.3	7.1	784.2	7.5
	СПб	15.9	0.4	13.1	0.3	188.1	4.2	172.7	3.8
Известия									
	Россия	431.3	0.7	410.4	0.7	4682.2	7.6	4725.2	7.7
	Москва	150.5	1.4	124.6	1.2	861.2	8.2	840.5	8.0
	СПб	36.6	0.8	32.6	0.7	275.5	6.1	328.3	7.2
Коммерсантъ									
	Россия	247.5	0.4	209.6	0.3	4044.3	6.6	4331.8	7.1
	Москва	132.1	1.3	107.2	1.0	1237.6	11.8	1277.0	12.2
	СПб	27.7	0.6	19.2	0.4	331.3	7.3	347.1	7.7
Москва Вечерняя									
	Москва	870.0	8.3	829.1	7.9	2409.1	23.0	2407.8	22.9
Московский Комсомолец									
	Россия	647.1	1.1	645.5	1.1	7418.7	12.1	7912.8	12.9
	Москва	373.4	3.6	359.3	3.4	2239.3	21.3	2260.9	21.5
	СПб	16.9	0.4	16.6	0.4	430.0	9.5	461.3	10.2
РБК (газета)									
	Россия	346.2	0.6	274.2	0.4	2531.5	4.1	2558.5	4.2
	Москва	166.0	1.6	135.5	1.3	877.6	8.4	901.9	8.6
	СПб	15.2	0.3	14.7	0.3	174.9	3.9	171.7	3.8

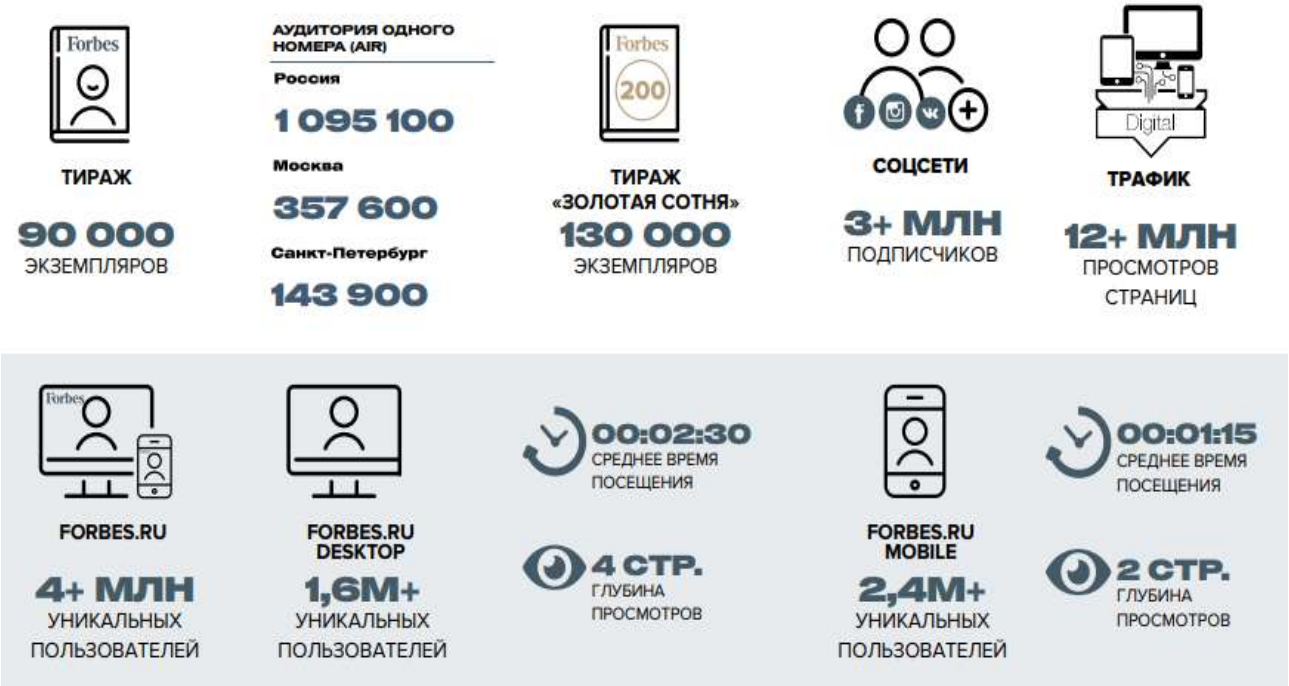
Помимо этого, в августе предлагается разместить публикации в зависимости от даты выходов материалов по согласованию с ГУОБДД МВД РФ в следующих печатных изданиях:

1. Журнал «Форбс» (аудитория одного номера составляет 1 095 100 человек[13]).

13 http://cdn.forbes.ru/sites/default/files/mediakit_FORBES_2019.pdf?_ga=2.80272723.533659592.1563871151-882381163.1563871151

«Форбс» – финансово-экономический журнал. Forbes занимает лидирующую позицию в конкурентной группе ведущих бизнес-изданий, привлекая постоянное внимание наиболее влиятельной и деятельной аудитории.

Рисунок 6. Аудитория журнала и сайта Forbes.



Для ежемесячного журнала Forbes характерно преобладание мужской аудитории. В основном журнал Forbes читают женатые люди с высшим образованием в возрасте 25-34 лет. Социально-экономический профиль аудиторий журнала Forbes - это руководители с доходом выше среднего[14].

2. Журнал «Эксперт» (аудитория одного номера составляет 144 000 человек)

   Журнал «Эксперт» — одно из самых влиятельных еженедельных деловых аналитических изданий России. Это единственный в России деловой еженедельник, глубоко и профессионально изучающий экономику, российский и международный бизнес, общественно-политические процессы, науку и инновации[15].

Журналы входят в ТОП-10 самых цитируемых журналов в СМИ по данным компании Медиалогия[16].

---

[14] http://www.mediageo.ru/fedpressa/ezhemes/forbes.html
[15] https://expert.ru/about/
[16] https://www.mlg.ru/ratings/media/federal/5946/

Рисунок 7. ТОП-10 самых цитируемых журналов, Медиалогия, 2018.

Журнал	ИЦ в СМИ
1. Forbes	587,09
2. Star Hit	156,10
3. Сноб	31,64
4. SNC	14,27
5. Esquire	13,61
6. Playboy	12,17
7. Эксперт	10,76
8. Караван историй	7,28
9. HELLO!	6,25
10. Tatler	4,72

1.4. Интернет-площадки, включая социальные сети.

Роль интернета в формировании общественного мнения колоссально, поэтому для достижения целей и задач кампании важно использовать данный канал через размещение информации с учетом интересов целевых и форматов, присущих той или иной площадке. Особую роль играют социальные сети, что особенно актуально для работы с молодой аудиторией. Многие люди заходят в социальные сети каждый день и по нескольку раз. В этом канале важно учитывать потребность посетителей к быстрой и постоянно новой информации. С одной стороны, через социальные сети можно быстро донести необходимую информацию, но в тоже время новости и мнения также быстро устаревают.

Как и с традиционными печатными СМИ, телеканалами и радиостанциями, важно учитывать при размещении информации направленность (тематику) материала и аудиторию, для которой она предназначена.

При выборе интернет-площадок важно учитывать не только посещаемость ресурсов, но и тип информации, который планируется к размещению.

В качестве площадки с большой аудиторией и охватом рекомендованы к задействованию в кампании:

1. Сайт Kp.ru
2. Сообщества КП в социальных сетях:
   - Вконтакте (далее – VK) vk.com/@Kpru,
   - Фейсбук (далее - FB) facebook.com/ @onlinekpru,
   - Инстраграм instagram/Kp

Медиапоказатели посещаемости и охвата предложенных интернет-площадок представлены далее.

Рисунок 8. Медиапоказатели посещаемости и охвата сайта Kp.ru:

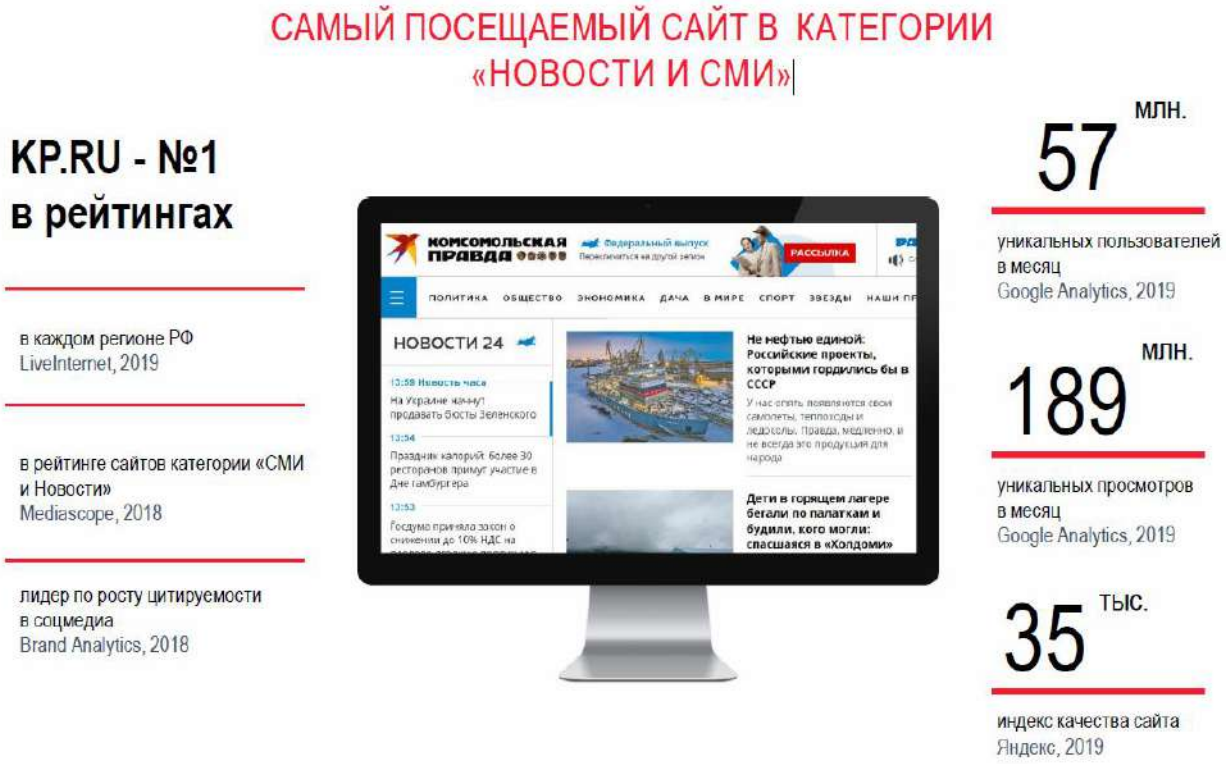


Рисунок 9. Аудитория сайта KP.ru

Рисунок 9. Освещение темы «Безопасность дорожного движения».

Медиапоказатели посещаемости и охвата сообщества «КП» в социальных сетях:

Рисунок 10. Сообщества «КП» в социальных сетях.

Для размещения информации об информационно-пропагандистских мероприятиях предлагается использовать сайт Экспертного центра «Движение без опасности» (bezdtp.ru). Экспертный центр «Движение без опасности» широко известен в среде специалистов по БДД и представляет собой профессиональную структуру по экспертной аналитике, информационным кампаниям и общественно-значимым инициативам в области безопасности и дорожного движения. Таким образом, сайт bezdtp.ru является профильным по теме безопасности дорожного движения.
В год сайт просматривают более 300 тыс. раз.

Медиапоказатели посещаемости и охвата сайта bezdtp.ru:

Рисунок 11. Статистика посещения сайта bezdtp.ru

Статистика посещаемости bezdtp.ru

Посещаемость

Информация о посетителях и просмотрах сайта.

	За день	месяц	год
Просмотры	899	26 970	323 640
Посетители	225	6 744	80 928

Примерные данные, вычисленные на основе информации с сервиса Alexa.

Источник: https://a.pr-cy.ru/tools/traffic/?domain=bezdtp.ru

Ключевые слова, по которым находят сайт в сети Интернет, относятся непосредственно к теме безопасности дорожного движения.

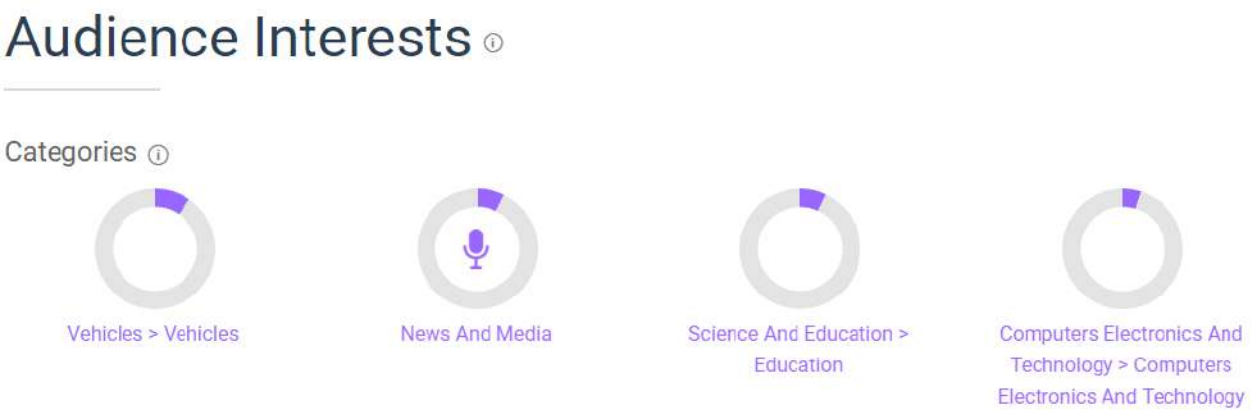
Рисунок 12. Ключевые слова, по которым находят сайт bezdtp.ru пользователи Интернет.

TOP KEYWORDS BY TRAFFIC	Search Traffic	Share of Voice
тормозной путь	12.22%	2.44%
1 июня день защиты детей	10.15%	1.35%
ремень безопасности	5.2%	1.28%
пешеход	2.57%	1.76%
шлем	2.15%	0.23%

Источник: https://www.alexa.com/siteinfo/bezdtp.ru

Основными интересами пользователей сайта являются автомобили, новости и медиа, образование.

Рисунок 13. Интересы пользователей сайта bezdtp.ru



Источник: https://www.similarweb.com/website/bezdtp.ru#alsoVisited

В качестве социальных сетей для размещения информационно-пропагандистских мероприятий предлагаются:

- страница Экспертного центра «Движение без опасности» в социальной сети Facebook
- страница Экспертного центра «Движение без опасности» в социальной сети Instagram

- страница Экспертного центра «Движение без опасности» в социальной сети Vkontakte

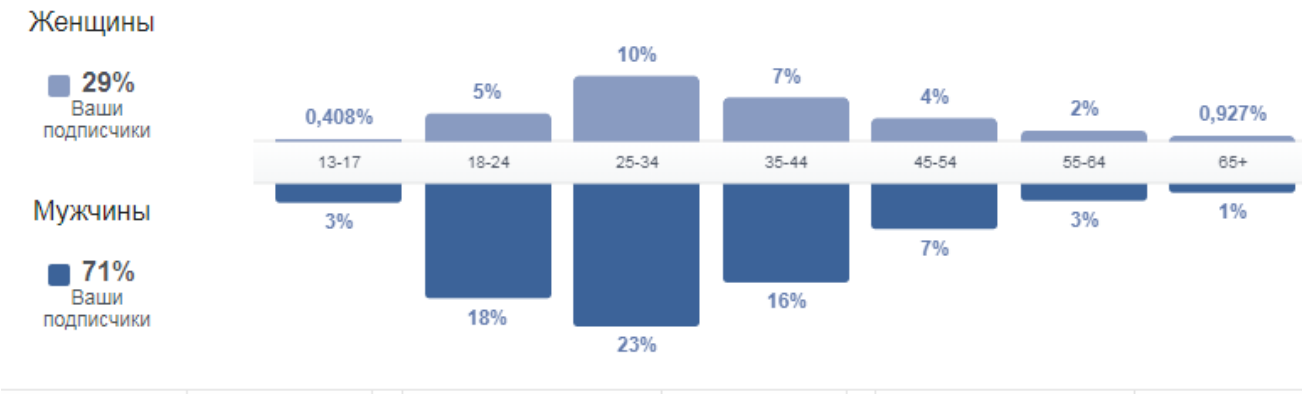
Страницы Экспертного центра «Движение без опасности» во всех социальных сетях имеют своей направленностью тему безопасности дорожного движения.

Число подписчиков страницы Экспертного центра «Движение без опасности» в социальной сети Facebook: 31 424 чел. (на июль 2019 г.)

Рисунок 14. Подписчики страницы Экспертного центра «Движение без опасности» в социальной сети Facebook.

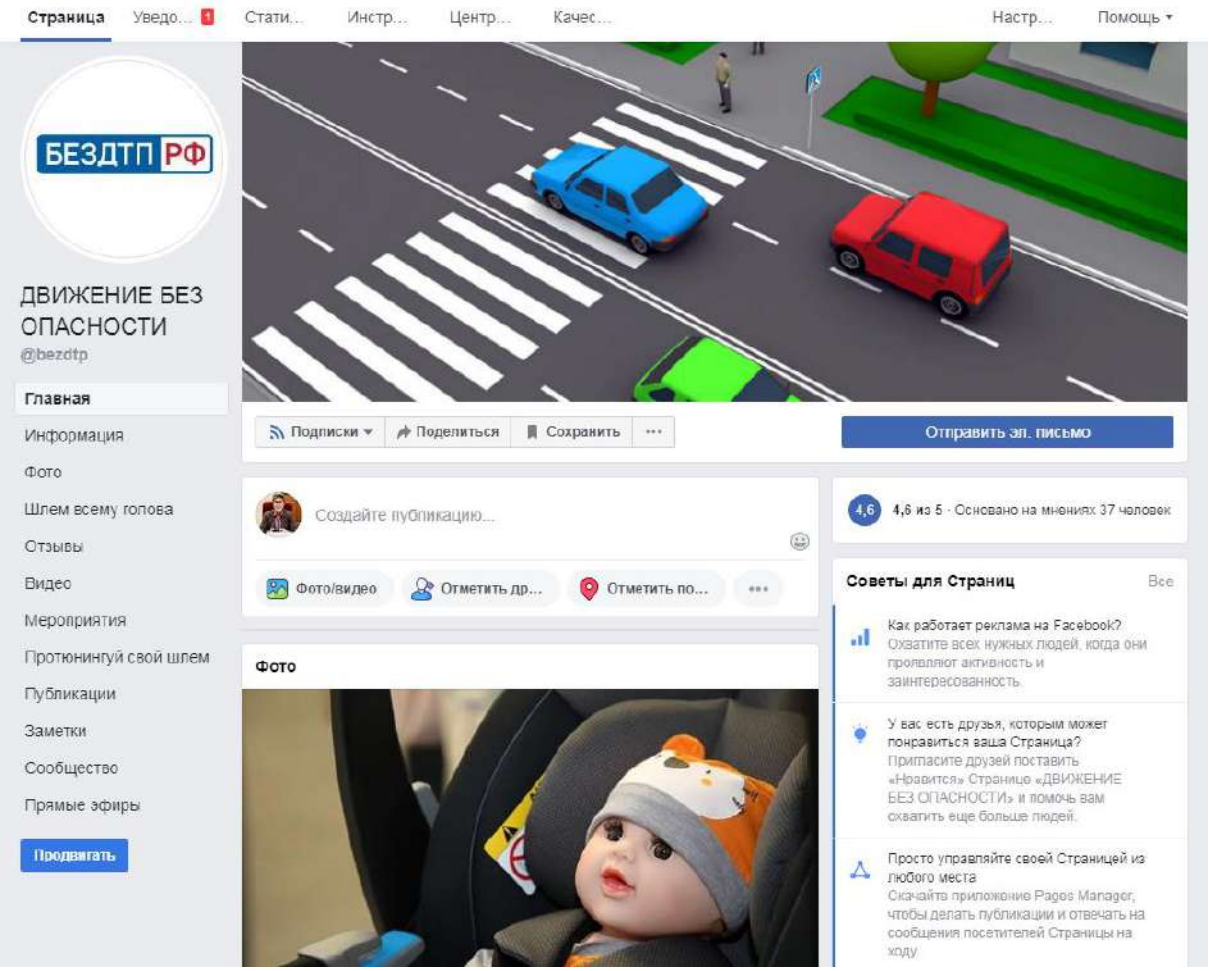
Источник: Facebook

Рисунок 15. Профиль подписчиков страницы Экспертного центра «Движение без опасности» в социальной сети Facebook.



Источник: Facebook

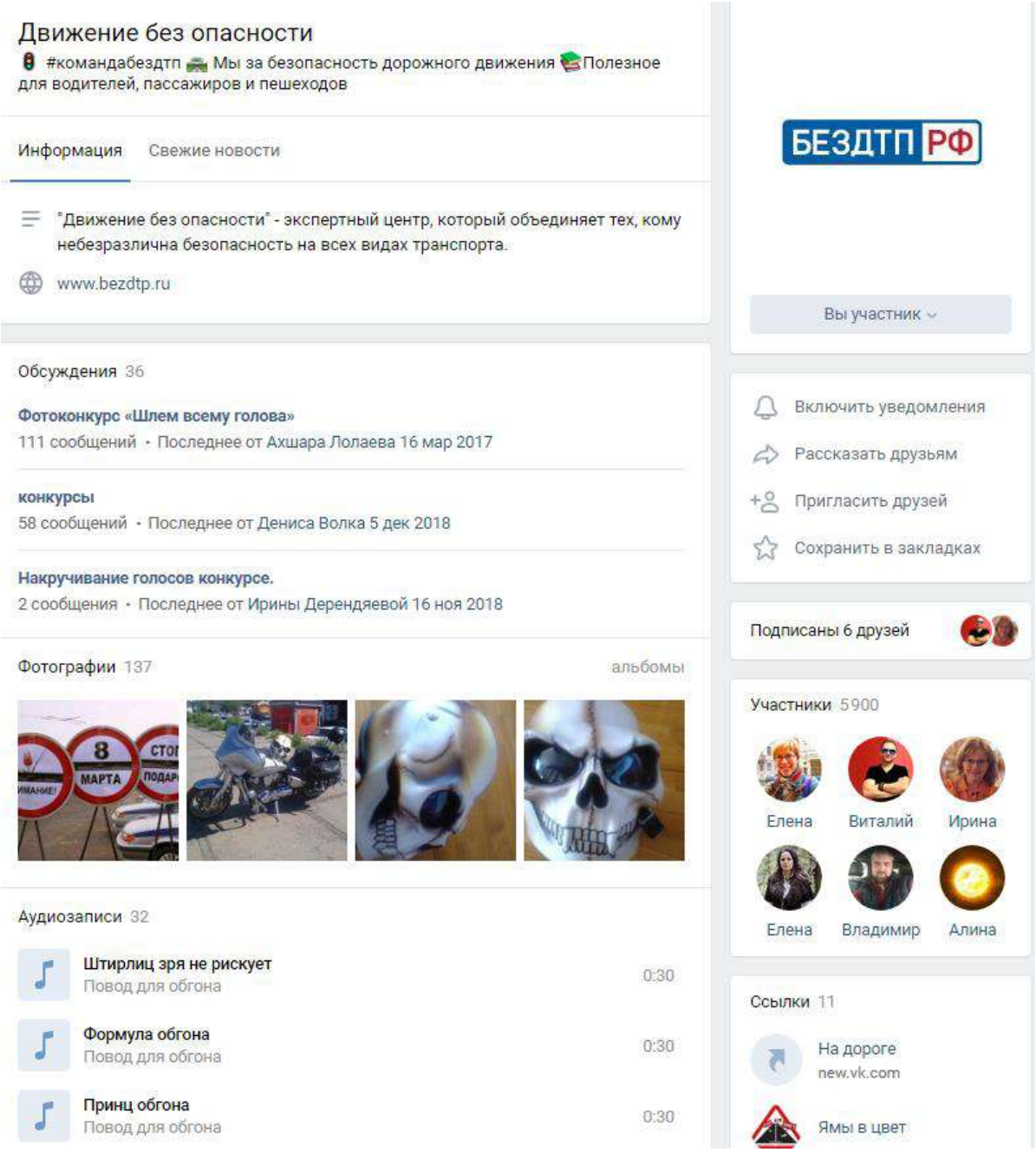
Рисунок 16. Вид страницы Экспертного центра "Движение без опасности" в социальной сети Facebook.



Источник: Facebook

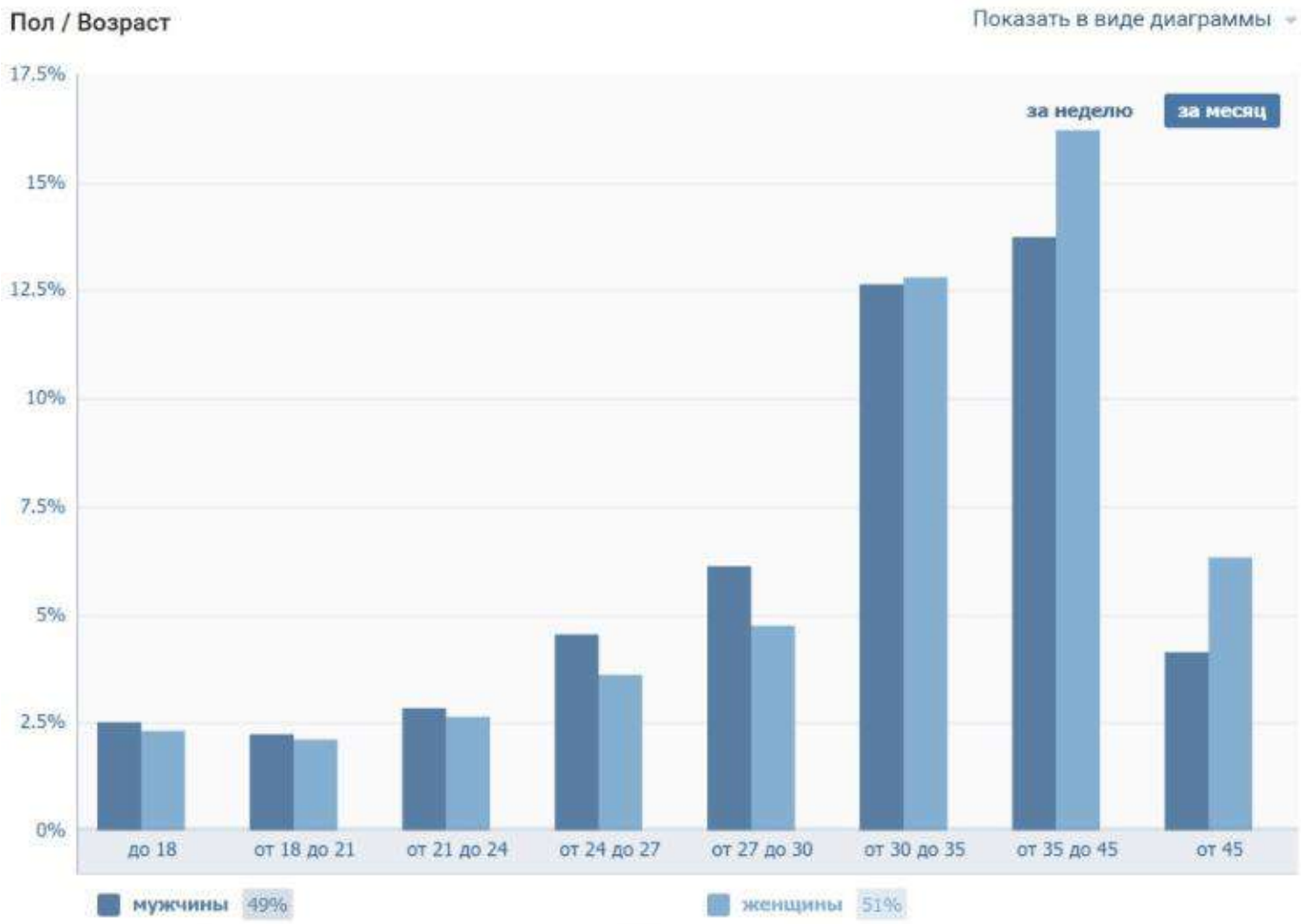
Число подписчиков страницы Экспертного центра «Движение без опасности» в социальной сети Vkontakte: 5 900 чел. (на июль 2019 г.)

Рисунок 17. Вид страницы Экспертного центра "Движение без опасности" в социальной сети Vkontakte.



Источник: Vkontakte

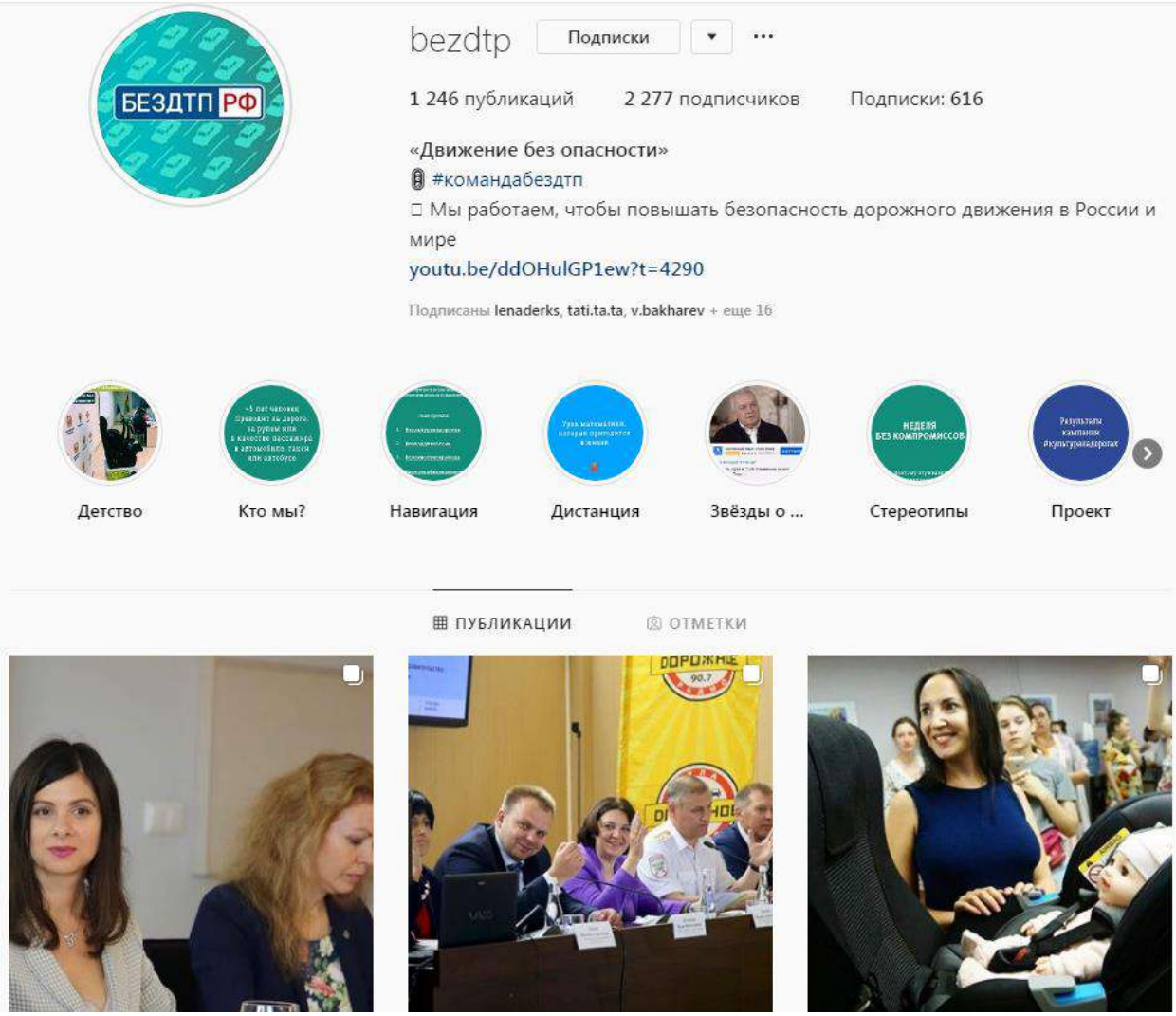
Рисунок 18. Пол и возраст подписчиков страницы Экспертного центра "Движение без опасности" в социальной сети Vkontakte.



Источник: Vkontakte

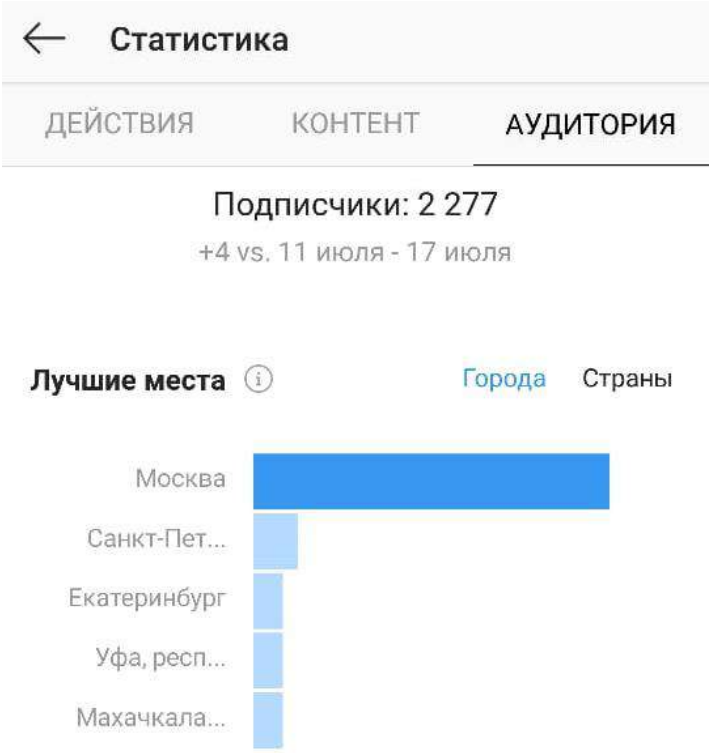
Число подписчиков страницы Экспертного центра «Движение без опасности» в социальной сети Instagram: 2 277 чел. (на июль 2019 г.)

Рисунок 19. Вид страницы Экспертного центра "Движение без опасности" в социальной сети Instagram.



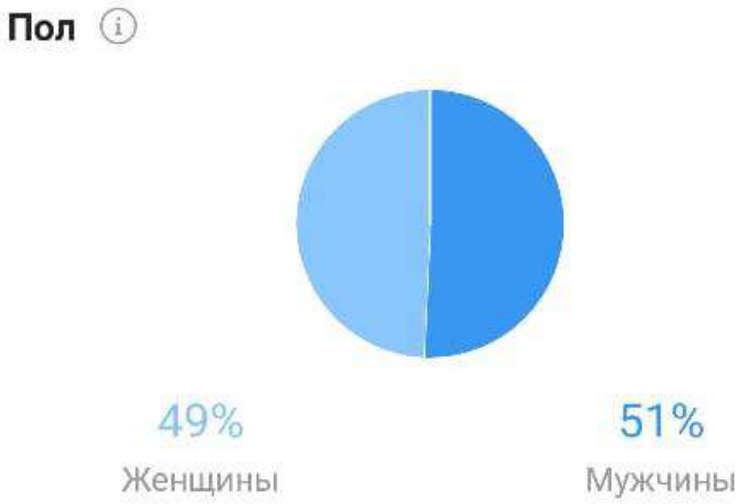
Источник: Instagram.

Рисунок 20. Число и география подписчиков страницы Экспертного центра "Движение без опасности" в социальной сети Instagram.



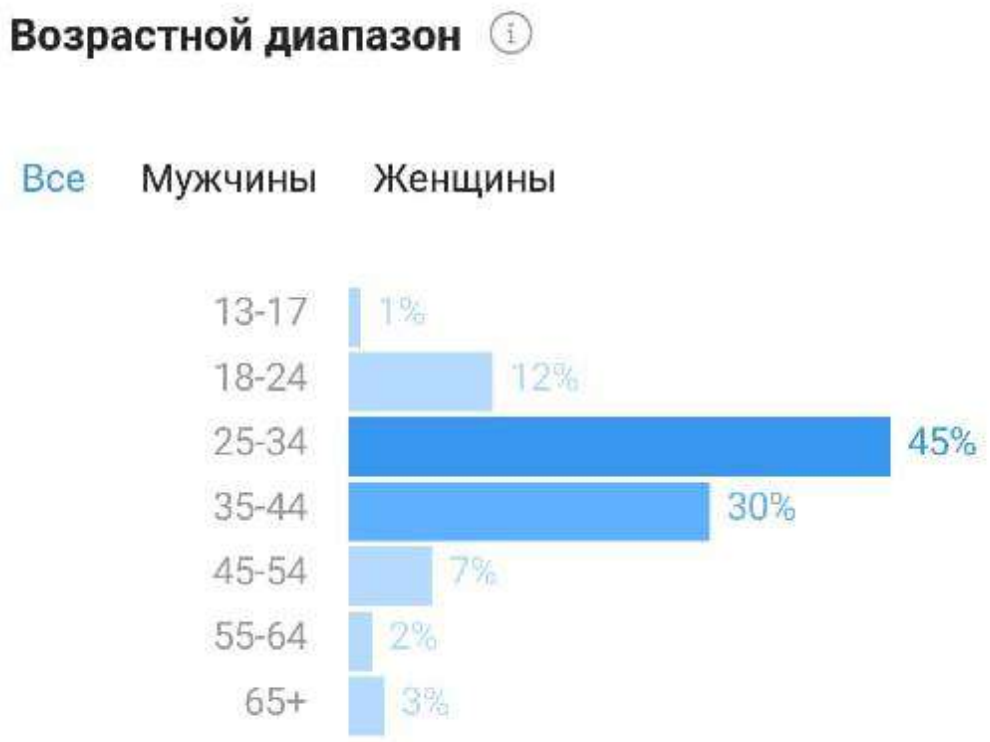
Источник: Instagram.

Рисунок 21. Пол подписчиков страницы Экспертного центра "Движение без опасности" в социальной сети Instagram.



Источник: Instagram.

Рисунок 22. Возраст подписчиков страницы Экспертного центра "Движение без опасности" в социальной сети Instagram.



Источник: Instagram.

Все указанные сайты и страницы в социальных сетях обладают технологическими ресурсами для:

- обеспечения показов информационно-пропагандистских роликов, ориентированных на различные целевые аудитории;
- организации и проведения творческих конкурсов;
- размещения новостных и аналитических материалов о проблематике и ходе проведения Кампании в 15 субъектах РФ.

2. РЕГИОНАЛЬНЫЕ КАНАЛЫ КОММУНИКАЦИИ:

Позволяют вести прямую и персонализированную коммуникацию с участниками дорожного движения их барьерами и ошибками путем проведения занятий, тренингов, лекций и бесед.

К перечню региональных каналов коммуникации относятся площадки взаимодействия с целевыми аудиториями:

Для реализации Кампании подходят следующие площадки взаимодействия с целевыми аудиториями:

2.1. **Автозаправочные станции (далее – АЗС).** Водители являются одной из главных целевых аудиторий, поэтому предлагаем для рассмотрения АЗС ввиду наибольшей концентрации в нем водителей, осуществляющих заправку автотранспорта. Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), места расположения относительно потоков транспорта, ценовой политики и качества предоставляемого топлива. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

2.2. **Регистрационно-экзаменационные подразделения Госавтоинспекции (далее – РЭП).** Предлагаем для рассмотрения ввиду наибольшей концентрации в данном канале участников дорожного движения – водителей, посещающих данные канал для решения вопросов, связанных с:

- регистрацией транспортных средств и прицепов, которые ездят по дорогам общего пользования, с выдачей номерных знаков;
- сдача экзаменов для получения водительских «прав» и получения готовых «корочек»;
- и др.

Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), места расположения. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

2.3. **Многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг (далее – МФЦ).** Предлагаем для рассмотрения данный

канал, так как вовремя посещения данных организаций участники дорожного движения готовы воспринимать и изучать информацию по вопросам общественного порядка. Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), места расположения. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

2.4. **Организации отдыха и оздоровления детей** (далее – детские лагеря).

Данный канал предлагаем использовать при реализации только летнего этапа кампании, как места нахождения учащихся начальных (1-4-х) классов общеобразовательных организаций, учащихся средних (5-8-х) классов общеобразовательных организаций. Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), тип и профиль организации. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

Образовательные организации, в том числе дополнительного образования:

2.5. **Дошкольные образовательные организации (далее – детские сады).** Данный канал предлагаем использовать, как место нахождения воспитанников старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций. Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), тип и профиль организации. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

2.6. **Начальные классы общеобразовательных организаций (далее – начальные классы школ).** Данный канал предлагаем использовать, как место нахождения учащихся начальных (1-4-х) классов общеобразовательных организаций. Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), тип и профиль организации. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

2.7. **Средние классы общеобразовательных организаций (далее – средние классы школ).** Данный канал предлагаем, как места нахождения учащихся средних (5-8-х) классов общеобразовательных организаций. Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), тип и профиль организации. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

2.8. **Организации высшего, профессионального и дополнительного профессионального образования (далее – вузы, сузы, автошколы).**

Данный канал предлагаем, как места нахождения будущих водителей. Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), тип и профиль организации. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

2.9. **Места массового скопления людей – городские парки (далее – парки) или торговые центры (далее – ТРЦ).**

Данный канал предлагаем, как место скопления пешеходов. Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), тип и профиль организации. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

2.10. **Места массового скопления людей – тротуары вблизи пешеходных переходов (далее –. пешеходные переходы).**

Данный канал предлагаем, как места скопления пешеходов. Проходимость в данном канале зависит от многих факторов, в числе которых наименование субъекта РФ (его численность и региональные особенности), тип и профиль организации. График работы будет предоставлен отдельно с учетом согласованной механики.

2.11. **Пресс-центры, пресс-залы и другие площадки, обладающие функционалом проведения пресс-мероприятий.**

Данный канал предполагается для проведения пресс-мероприятий с участием журналистов, представителей органов исполнительной власти и экспертного сообщества.

ТВОРЧЕСКИЕ ИДЕИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ В КАНАЛАХ КОММУНИКАЦИЙ

Описание идеи:

Тема кампании была выбрана вследствие структурированного анализа статистики и характера совершаемых дорожно-транспортных правонарушений. В 2018 году из-за «несоответствия скорости конкретным условиям» произошло 10 035 дорожно-транспортных происшествий. В них пострадало 13 833 человека, а для 1 368 – ДТП стали смертельными. Исследования показывают – водители забыли, что дорожные знаки называются «Ограничение максимальной скорости».

Как показывает практика, даже опытные водители не всегда имеют адекватное представление о законах ПДД в отношении выбора скорости движения. Выезжая на дорогу, они руководствуются не собственно законами, а некими субъективными представлениями о них. По данным всероссийского опроса, каждый 3 водитель знаком с заблуждением, что к числу на дорожном знаке можно прибавлять 5-19 км/час без наказания и штрафа.

Решению проблем понимания дорожных знаков и посвящена социальная кампания «Однозначно». Она сконцентрирована на проблематике нарушений скоростного режима, опасности не штрафуемого превышения, которое представляет угрозу здоровью и жизням граждан. Кампания создаст культуру поведения всех категорий участников дорожного движения, и в частности водителей, которые не считают нарушение скоростного режима на 5-19 км/ч опасным. Кампания станет инструментом, формирующим однозначную трактовку дорожных знаков «Ограничение максимальной скорости».

Коммуникационная цель: скорость движения должна быть выбрана с учетом окружающих условий. Знаки ограничения скорости говорят водителям о том, что на этом участке дороге максимально возможная скорость.

Основное сообщение:

Понимай знаки однозначно!

Творческая идея реализации кампании – это создание различных инструментов (ключевых элементов кампании) для донесения информации о важности правильного прочтения дорожных знаков для обеспечения собственной безопасности и безопасности других участников дорожного движения. Учитывая анализ мнений аудиторий в отношении скоростного режима разрабатываются инструменты кампании, работающие с определенными проблематиками.

Ключевые элементы кампании:

1) **Логотип кампании:**

Формат №1.

Формат №2.

Формат №3.

Идеи брендирования раздаточных материалов с учетом фирменного стиля представлен в Дополнении №2.

2) **ТВ ролики:**

Идея видеоролика «Знаки»:

Не нужно быть шаманом, чтобы читать дорожные знаки!

Многие водители неправильно читают знаки и не понимают, что на них указана максимально возможная скорость. Поэтому мы пригласим специалиста по чтению знаков. В ролике мы покажем шамана. Он умеет читать сложные знаки с двойным смыслом. С дорожными знаками ему еще проще — ведь в них заложен только один смысл.

Ключевое сообщение видеоролика – «У дорожных знаков нет двойных смыслов – они показывают максимально скорость».

Сценарий видеролика «Знаки», хронометражем 30 секунд:

Мы видим шамана, одетого в этнический костюм. Наклоняется к траве, срывает немного, изучает. Говорит в камеру:

— Я вижу знаки. Знаки повсюду.

Встает на ноги. Ветер сдувает траву из его рук.

Кат. Камера отдаляется. Мы видим, что шаман стоит в городском парке.

Кат. Шаман пробирается вглубь парка и видит муравейник прямо посреди дороги. Садится на корточки, чтобы разглядеть муравьев, занятых своими делами:

— Это знак. В недрах холмов найдешь истинный путь.

Делает паузу, задумывается и глубокомысленно говорит:

— Или пустое движение по кругу.

Кат. Шаман идет дальше и видит дерево. На ветке сидит сова.

— Это знак. Мудрость озарит тебя...

Сова отворачивает голову на 180 градусов.

...или отвернется насовсем.

Кат. Шаман выходит из парка, садится в автомобиль. Едет за рулем и натыкается на знак ограничения скорости «60». Смотрит на него.

— Это знак. Не больше шестидясити. Однозначно!

На спидометре стрелка сдвигается со 80 километров на значение между 55 и 60.

Вступает голос за кадром:

VO: У дорожных знаков нет двойных смыслов – они показывают максимально скорость. Даже небольшое превышение ставит безопасность под угрозу.

Видишь ограничение скорости? Это знак.

Сценарий видеролика «Знаки», хронометражем 15 секунд:

Мы видим шамана, одетого в этнический костюм:

— Я вижу знаки.

Кат. Шаман идет дальше и видит дерево. На ветке сидит сова.

—Мудрость озарит тебя...

Сова отворачивает голову на 180 градусов.

...или отвернется насовсем.

Кат. Шаман едет за рулем и натыкается на знак ограничения скорости «60». Смотрит на него.

— Это знак. Не больше шестидясити. Однозначно!

На спидометре стрелка сдвигается со 80 километров на значение между 55 и 60.

Вступает голос за кадром:

VO: У дорожных знаков нет двойных смыслов – они показывают максимально скорость. Даже небольшое превышение ставит безопасность под угрозу.

Видишь ограничение скорости? Это знак.

3) **Информационный фильм:**

Описание идеи «Прощенные километры»:

В России превышение скорости до 20 км/ч не является нарушением правил.

Это так называемый не штрафуемый порог скорости или «прощённые километры». В последнее время в стране активно обсуждается законопроект, который либо уменьшит допустимое превышение до 10 км/ч, либо в шесть раз ужесточит наказание за выход из существующих «прощенных километров».

Законопроект часто вызывает максимальную долю скепсиса у водителей, которым активно делятся интернет-пользователи и автомобилисты. Но если отбросить эмоциональную сторону, то, по большему счету, всех интересует один резонный вопрос:

«*Правда ли существует четкая граница, превышение которой даже на 10 км/ч может что-то значить?*»

Есть люди, для которых эти 10 километров сыграли самую значительную роль.

Прощенные километры – это кино, в основе которого лежат настоящие истории участников ДТП, чья жизнь сильно изменилась после аварии с превышением скорости. Очень важно, что герои сохраняют волю к жизни и готовы поделиться своими историями, где те самые 5-10 км/ч имели значение.

Тем не менее, истории участников ДТП – это скрепляющая основа для образовательной части фильма. Мы покажем экспертов (или эксперта), который объяснит не самые очевидные вещи:

- как скорость влияет на тормозной путь

- как можно неправильно прочитать знак
- как влияют погодные условия на выбор скорости, что мы можем не учитывать и т.п.

Прощенные километры – это не кино про инвалидность.

Это кино про волю к жизни. Просто героям есть что сказать по поводу этих 5-10 км/ч. Авария, в которой был герой, или происшествия, которые упоминаются экспертами, не будут воссоздаваться буквально.

Наша задача – не напугать зрителей, а дать им пищу для ума и закрепить важные тезисы. Поэтому реконструкции будут работать максимально образно.

4) Аудиоролики:

1) «Кино «Кавказская пленница», 20 сек

Направление: Донесение до участников дорожного движения важности выбора правильного скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий, с акцентом на усталость.

Текст аудиоролика:

Саахов: Ну что там? *(1 сек)*

Женский голос: Усталость и сонливость. *(1 сек)*

Саахов: Да-да. Усталый и совсем сонливый. *(2 сек)*

Женский голос: Да вы не волнуйтесь, сейчас скорости прибавит и минут через 20 уже будет дома. *(3 сек)*

Саахов: Э, нет, торопиться не надо, торопиться не надо. Важно доехать безопасно. Если устал, нужно остановиться и отдохнуть. Торопиться не надо. *(8 сек)*

Ролик разработан Госавтоинспекцией МВД России в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения».

(5 сек)

2) «Родительская скорость», 20 сек

Направление: Формирование ответственного отношения участников дорожного движения к выбору скоростного режима, как фактора влияющего на обеспечение безопасности дорожного движения, в том числе при перевозке детей, в комплексе поведенческих норм безопасного поведения водителей, таких как использование пассивных средств безопасности в автомобиле (ремни безопасности, детские

удерживающие устройства), отказ от опасных маневров и отвлечения внимания водителя.

Текст аудиоролика:

Женщина, запыхавшись: Удивляюсь, как он, такой маленький, да так быстро бегает. (3 сек)

Мужской голос: Да, от родителей иногда требуется скорость. Но есть место, где забота **ОДНОЗНАЧНО** в том, чтобы не торопиться. [Шум заводящегося двигателя]. *(4 сек)*

Мужской голос: Соблюдайте скоростной режим, используйте ремни безопасности, перевозите детей пристегнутыми и в детских автокреслах. *(4 сек)*

Ролик разработан Госавтоинспекцией МВД России в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения». *(4 сек)*

3) «Скорость звука», 20 сек

Направление: Формирование ответственного отношения участников дорожного движения к выбору скоростного режима, как фактора влияющего на обеспечение безопасности дорожного движения, в том числе при перевозке детей, в комплексе поведенческих норм безопасного поведения водителей, таких как использование пассивных средств безопасности в автомобиле (ремни безопасности, детские удерживающие устройства), отказ от опасных маневров и отвлечения внимания водителя.

Текст аудиоролика:

Скорость звука — странная вещь. Водитель, слышит нас уже через 0,0015 секунды после того, как звук вылетел из радиоприемника. Но иногда сообщения доходят намного дольше. Возможно пройдут дни, недели, годы, пока водитель по-настоящему услышит нас. Когда раздадутся другие звуки — грохот столкновения, плач, а может, и тишина. *(10 сек)*

Соблюдайте скоростной режим, используйте ремни безопасности, перевозите детей пристегнутыми и в детских автокреслах. По законам физики, эти меры могут обезопасить вас и ваших близких. *(6 сек)*

Ролик разработан Госавтоинспекцией МВД России в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения». *(4 сек)*

4) «Трон принцессы», 20 сек

Направление: Формирование безопасного поведения в дорожной среде у детей, через донесение важности использования детского удерживающего устройства в автомобиле.

Текст аудиоролика:

Девочка: Мам, а я принцесса?

Мама: Конечно!

Девочка: Платье и корона у меня есть. А где же мой трон?

Мама: В машине, солнышко! У тебя самый красивый и удобный трон — автокресло. К тому же оно волшебное и защищает тебя от всех опасностей. *(10 сек)*

Девочка: Точно! В автокресле я как принцесса на троне! В нем мне ничего не страшно, потому что оно очень крепкое и безопасное! *(5 сек)*

Ролик разработан Госавтоинспекцией МВД России в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения». *(5 сек)*

5) «Загадка», 20 сек

Направление: Формирование безопасного поведения в дорожной среде у детей, через донесение важности использования детского удерживающего устройства в автомобиле.

Текст аудиоролика:

Мама: Где встречается такое, что земля над головою? *(3 сек)*

Ребенок: Не знаю! Где? (*2 сек)*

Мама: В метро! А что это за место, где двенадцать идет раньше одиннадцати? *(3 сек)*

Ребенок: Где? *(1 сек)*

Мама: В словаре. Двенадцать на букву «д», а одиннадцать — на «о». По алфавиту, «д» раньше, чем «о». А где в машине самое безопасное место? *(4 сек)*

Ребенок: О, это я знаю! В детском автомобильном кресле! *(3 сек)*

Ролик разработан Госавтоинспекцией МВД России в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения». *(4 сек)*

6) «Мультфильм», 20 сек.

Направление: Формирование безопасного поведения в дорожной среде у детей, через донесение правил перехода дороги.

Текст аудиоролика:

На мотив песни Василис из мультфильма «Вовка в Тридевятом царстве» три девичьих голоса:

Поработаем неплохо —
И ответим на вопрос:
Как переходить дорогу,
Чтобы плохо не пришлось?
Переход найди сначала,
На машины посмотри,
Пропускают ли, гляди.
Остановятся — иди!
(16 сек)

Ролик разработан Госавтоинспекцией МВД России в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения».
(4 сек)

А также дополнительно для использования региональными отделениями ГУОБДД МВД России аудиоролик 30 секунд:

7) «Внутренний голос», 30 сек.

Направление: Донесение до участников дорожного движения важности выбора правильного скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий, с акцентом на усталость.

Текст аудиоролика:

Лиричная музыка. Мужской уставший голос:

Ночь, улица, фонарь, аптека,

"Езжай 60," — твердит мне знак,

Но ехать так я буду четверть века,

Давлю на газ. Исхода нет.

Да, поэт писал: «Начнешь опять сначала»,

Но шанс второй дорога не дает,

Остановись, передохни, когда устал ты,

Не ускоряй прекрасной жизни ход.

(15 сек)

Ролик разработан Госавтоинспекцией МВД России в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения». *(5 сек)*

5) Видеоматериалы для размещения на интернет-площадках (включая социальные сети):

6 видеороликов с участием широко известных персон РФ и блогеров

на тему «Выбор скорости движения на авто - это прежде всего демонстрация силы личности, уровня развития и культуры».

Привлекаем топовых персон, которых принимает прежде всего целевая аудитория (мужчины, 25-35 лет): артисты кино и музыкальной индустрии.

Идея: интеллектуальные, самодостаточные и успешные люди не нуждаются в самоутверждении через нарушение скоростного режима.

Нарушать правила скоростного режима - не круто!

Нам хватает экстрима на работе, в обычной жизни мы выбираем безопасное вождение, присоединяйся и ты – однозначно понимай знаки и участвуй во челлендже #однозначно #21деньбезнарушений»

6) Дизайн-макеты материалов для дальнейшего распространения в рамках проведения ИП-мероприятий для целевых аудиторий:

1) Буклет в формате А4 «Групповые автобусные перевозки детей»:

Содержат правила и механику подготовки и организации групповых автобусных перевозок детей для сотрудников образовательных организаций, и родителей учащихся.

2) Плакат формата А2 «От чего зависит скоростной режим на различных участках дороги»:
   Содержит информацию объясняющую причину установки ограничения скоростного режима на различных типах дорог.

3) Плакат (формат А2) «Какие дорожные знаки подскажут о необходимости снижения скорости»;
   Помимо дорожного знака «Ограничение максимальной скорости» другие дорожные знаки могут подсказать водителю о возможной необходимости снижения скоростного режима. Например, дорожный знак 5.23.1. «Начало населенного пункта» указывает водителю, что он должен снизить скорость до разрешенных 60 км/ч, потому что он въехал в «настоящий» населенный пункт.

4) Инфографика «Ремни безопасности»:
   Содержит информацию почему необходимо пользоваться ремнями безопасности.

ИДЕИ И МЕХАНИКИ ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ В КАНАЛАХ КОММУНИКАЦИЙ

При разработке стратегии проведения коммуникационных кампаний, в число которых входит и широкомасштабные социальные кампании важно не только правильно выбрать каналы коммуникации, но учесть способы воздействия на целевые аудитории с учетом поставленных целей и задач, интересов целевых аудиторий и возможностей самих каналов коммуникации.

1) **Телеканалы:**

Для донесения информации и формирования мнения о проблематике скоростного режима для большего количества людей в рамках кампании рекомендовано использовать видеоролики хронометражем 30 и 15 секунд.

При использовании чередования двух форматов 30 секунд и 15 секунд достигается цель по большему охвату населения. Формат 30 секунд позволяет донести 1 ключевую мысль (сообщение) до зрителя. А формат 15 секунд увеличивает частоту показов, а значит напоминаний основной тематики кампании.

Медиаплан размещения видеороликов на телеканалах представлен в Приложении №1.

2) **Радиостанции:**

В рамках реализации кампании планируется проведение мероприятий, включая размещение 6 аудио роликов по теме безопасности дорожного движения на двух федеральных радиостанциях, имеющих наибольший охват населения:

- 80 выходов в августе на «Авторадио»,
- 60 выходов в сентябре на «Авторадио»,
- 110 выходов в августе на «Дорожном Радио»,
- 105 выходов в сентябре на «Дорожном Радио».

За время размещения ролики выйдут в эфир 355 раз. Хронометраж аудиороликов составляет 20 секунд. Время размещение роликов в течение двух месяцев: август-сентябрь 2019.

На информационно-разговорной радиостанции Вести ФМ предполагается проведение 8 выпусков 20 минутной передачи по теме безопасности дорожного движения с приглашёнными спикерами от ведомственных организаций, экспертного сообщества. В каждой передаче принимают участие 1 ведущий и 1 спикер.

Предложение тем для обсуждения (возможны изменения):

1. **Старт и ключевые аспекты информационной социальной кампании «Однозначно» в рамках выполнения федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».**

Возможный список спикеров: М.Ю. Черников (ГУОБДД МВД России), В.В. Кузин (ГУОБДД МВД России).

2. **Отношение населения к соблюдению скоростного режима и вниманию к дорожным знакам. Результаты социологических исследований.**

Возможный список спикеров: О.Е. Понарьин (ГУОБДД МВД России), Д.В. Митрошин (НЦ БДД МВД России), Г.Р. Имаева (НАФИ).

3. **Профилактика и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма. Формирование культуры безопасного поведения на дороге у несовершеннолетних**

Возможный список спикеров: С.В. Хранцкевич (ГУОБДД МВД России), О.В. Позднякова (ГУОБДД МВД России), представитель Минпросвещения России.

4. **Роль автошкол в формировании у будущих водителей навыков безопасного участия в дорожном движении.**

Возможный список спикеров: Н.А. Гиляков (ГУОБДД МВД России), А.В. Ачкасов (Союз автошкол).

5. **Инфраструктурные решения, принимаемы в целях снижения уровня аварийности**

Возможный список спикеров: О.Е. Понарьин (ГУОБДД МВД России), представитель Росавтодора.

6. **Высокоавтоматизированные транспортные средства – будущее российских дорог.**

Возможный список спикеров: Р.С. Мишуров (ГУОБДД МВД России), представитель НАМИ.

7. **Безопасность при осуществлении таксомоторных перевозок и краткосрочной аренде транспорта (каршеринг)**

Возможный список спикеров: Р.С. Мишуров (ГУОБДД ПМВД России), представитель Департамента транспорта Правительства г. Москвы.

8. **Развитие системы фотовидеофиксации в целях контроля за соблюдением ПДД.**

Возможный список спикеров: А.И. Быков (ГУОБДД МВД России), Р.В. Помыкалов (ГУОБДД МВД России), представитель Росстандарта.

9. **Предварительные результаты первых месяцев реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения».**

Возможный список спикеров: М.Ю. Черников (ГУОБДД МВД России), О.Е. Понарьин (ГУОБДД МВД России).

Медиаплан размещения аудироликов и проведения мероприятий на радиостанциях представлен в Приложении №2.

3) **Интернет-площадки, включая социальные сети.**

Идею проведения Кампании, включает использование 2 интернет сайтов: KP.ru и Bezdtp.ru, а также 6 сообщества KP (КП) и БЕЗДТП в 3 социальных сетях.

АКТУАЛЬНОСТЬ ПРОЕКТА:

Нарушение водителями скоростного режима остается одной из самых актуальных проблем, приводящих к ДТП и большому количеству пострадавших. И несмотря на негативное отношение общества в отношении норм и правил, ограничивающих скоростной режим водителей, статистика говорит о том, что выбор водителями правильного скоростного режима в соответствии с условиями остается существенной проблемой.

ЦЕЛИ ПРОЕКТА:

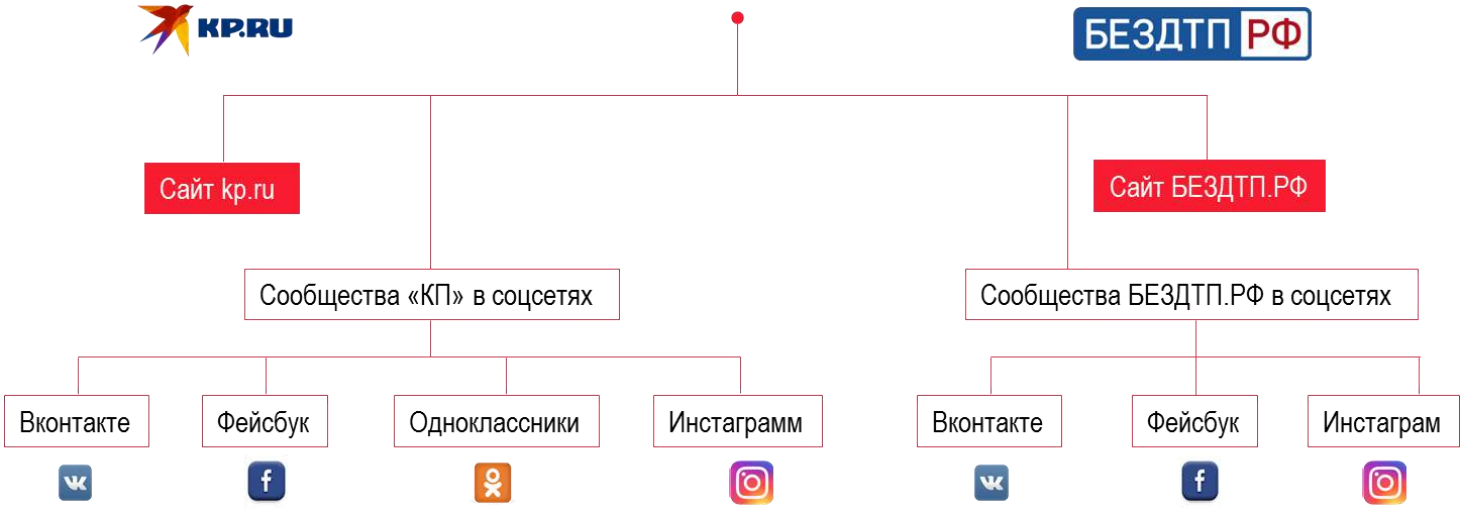
- Обратить внимание целевой аудитории на то, что скорость движения должна быть выбрана с учетом окружающих условий. Знаки ограничения скорости

говорят водителям о том, что на этом участке дороге максимально возможная скорость.

- Мотивировать через онлайн активности водителей (прежде всего мужчины 25-35 лет) соблюдать правильный скоростной режим на дорогах.
- Сформировать у широкой аудитории отношение к привычке правильно читать знаки как к общепринятой норме, модному тренду и в целом как к части современного формата жизни - экологичному и осознанному.

РЕСУРСЫ ПРОЕКТА:

Рисунок 23.



РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА

Этап 1.

Июль-август 2019.

- Привлечение внимания аудитории за счет видеообращений известных персон и блогеров, разъясняющих материалов в форматах тестов и карточек.
- Организация интернет-челленджа.

Количество публикаций: 136

Охват взаимодействия: 2 179 200 чел.

Общий охват с анонсированием: 9 400 000 показов

Этап 2.

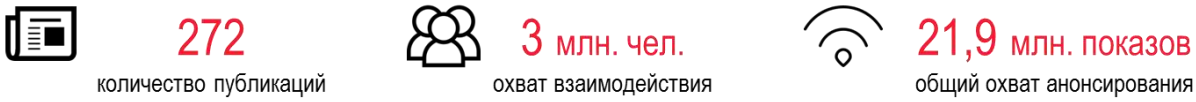
Сентябрь-ноябрь 2019.

- Образовательная часть проекта в формате статей, карточек, обзоров, комикса, мотивирующих историй.

Количество публикаций: 136

Охват взаимодействия: 779 000 чел.

Общий охват с анонсированием: 12 506 000 показов.



ЭТАП 1. РЕАЛИЗАЦИЯ

Период: июль-август 2019.

Создание и оформление специального раздела на сайте kp.ru «Скорость. Однозначно понимай знаки!» и подключение площадок самых посещаемых групп «КП» в соцсетях.

Раздел сайта аккумулирует все материалы по теме в течение периода реализации проекта, а также является посадочной страницей для проведения интернет-челленджа

Последовательность размещения:

- Видеоролики с селебрити и блогерами, которые призывают соблюдать скоростной режим и участвовать в интернет-челлендже.

- Проходит интернет-челлендж и параллельно с ним размещаются разъясняющие статьи, карточки, видео.

1. Видеоролики «Однозначно понимай знаки»

6 видеороликов с участием широко известных персон РФ и блогеров
на тему «Выбор скорости движения на авто - это прежде всего демонстрация силы личности, уровня развития и культуры».
Формат: видео с титрами, чтобы смотреть без звука.
Хронометраж каждого видео: 60 сек.
Период: август 2019. Можно пролонгировать продвижение видеоформатов на осень.
Интеграция логотипа кампании «Однозначно понимай знаки»: логотип в середине ролика, заставка после каждого ролика.

2. Творческий конкурс: интернет-челлендж «21 день без нарушений».

Из исследований ученых известно, что любая новая привычка формируется у человека за 21 день. Также психологи утверждают, что превышение скорости вождения, лихачество и игнорирование знаков на дорогах на самом деле основано на стремлении человека самоутвердиться в следствии неуверенности в себе.
Идея: формируем у аудитории новую, модную привычку — соблюдение скоростного режима. Правильно читать знаки - новая норма жизни и показатель здоровой уверенности в себе.

Сообщение: мы уверены в том, что, проведя #21деньбезнарушений, тебе больше не захочется возвращаться к старым привычкам, а ты уверен, что сможешь выдержать 21 день, не нарушая правила дорожного движения? Брось себе вызов!

Механика участия:

1. Пользователь должен сделать репост[17] записи с официальной страницы «КП» в социальной сети VK, OK (Одноклассники) или FB, и написать в комментарии к репосту, почему, на его взгляд важно соблюдать скоростной режим.
2. Участники в течение 21 дня должны каждую неделю выкладывать отчетное фото или видео с описанием. Запись сопровождается хэштегами #однозначно и #21деньбезнарушний.

[17] Это быстрый способ поделиться статьей или другой заметкой в социальные сети.

Определение победителей:

По итогам жюри выбирает 21 победителя (критерии: соответствие правилам дорожного движения и творческий подход).

Призовой фонд:

1-3 место получают смартфоны с предустановленными программами для безопасного передвижения пешеходов и водителей (навигаторы).

4-8 место получают брендированные согласно фирменному стилю кампании футболки.

9 – 21 места получают брендированные автоакссесуары: обложка для автодокументов и рюкзак со световозвращающим элементом.

Сроки проведения творческого конкурса:

1 этап: 14 дней анонсирование и сбор участников конкурса. Далее прием участников закрывается.

2 этап: 21 день участие в акции.

3 этап: 5 дней выбор и объявление победителей.

Популяризация в социальных сетях:

1. Запуск в официальных сообществах КП в социальных сетях.

2. Поддержка блогеров и селебрити.

Положение конкурса, содержащие сроки, призовой фонд, номинации, требования к участникам и др. дополнительно согласовывается с ГУОБДД МВД России.

3. Научно-популярные карточки «Ограничения,
которые однозначно сделают вашу жизнь лучше»

Цель — дать участникам дорожного движения научно выверенные нормы в конкретных цифрах.

Владея цифрами, человек и себе, и другим сможет объяснить, почему стоит придерживаться ряда ограничений и почему это полезно для здоровья и качества жизни.

Количество публикаций: 1.

Месяц публикации: август 2019.

Содержание карточек:

«Все хорошо, что в меру», - говорил великий врач Гиппократ.Однако как часто мы игнорируем эту истину, когда речь идет о чем-нибудь очень приятном – о занятиях спортом или оавтомобильных прогулках по вечернему городу «с ветерком». Адреналин зашкаливает, мимо пролетают огни большого города, а ты мчишься навстречу светлому будущему – на всех парах. На самом деле у этой «романтики» никакого будущего нет. Забывая о мере, нарушая скоростной режим, мы подвергаембольшой опасности и себя, и других людей. А ведь как полезны иногда ограничения! В самых разных сферах нашей жизни. Рассмотрим по отдельности несколько случаев, когда ограничения однозначно делают жизнь лучше.

1. Спорт: не переборщи!

Вы удивитесь, но много заниматься спортом – не полезно. Мы заблуждаемся, полагая, будто тренировки на износ сделают нас привлекательнее и здоровее. На самом деле мы держим себя не в тонусе, а в стрессе, истощая организм. Раньше считалось, что это вредно людям старше 45 лет. Новые исследования показали: молодым – тоже! Ученые из университета Лозанны изучили параметры самочувствия 1200 молодых людей в возрасте 16-20 лет, активно занимающихся спортом. Выяснилось, что средние нагрузки действительно улучшают общее состояние, настроение, повышают самооценку. Однако те, кто занимался более 14 часов в неделю, приобретали не здоровье, а травмы, растяжения, воспалительные процессы. Во время физической активности у человека выделяется кортизол. Этот гормон помогает снять мышечное напряжение и уменьшить отеки при травмах. Долгое время в кортизоле видели только пользу. Однако свежие исследования

показывают, что он ослабляет иммунитет: мы становимся уязвимы для инфекций. Какое уж тут здоровье! Словом, в результате разных исследований, проводившихся по всему миру, ученые пришли к выводу: лучше всего чередовать типы тренировок и однозначно ограничивать время занятий. Предаваться спорту полезно не более 2 часов в день 3-5 раз в неделю.

2. Прибирайся, но не перестарайся

Кто бы мог подумать: «Золушки», каждый день наводящие чистоту, рискуют здоровьем, как… курильщики! Ученые из Университета штата Джорджия провели исследование и доказали: частички пыли и грязи, которые поднимаются в воздух во время уборки и попадают на кожу, агрессивно влияют на нашу иммунную систему. Учёные из Бергенского университета в Норвегии добавили «масла в огонь» с другого боку. На протяжении 20 лето ни отслеживали 6 235 добровольцев, средний возраст которых составлял 34 года. Выяснилось: не только пыль вредна, но и все эти благоухающие средства из баночек, которыми мы эту пыль убираем. Состояние легких тех участников, которые часто использовали при уборке химические чистящие средства, соответствовало состоянию легких курильщиков. У уборщиков и у тех, кто часто убирается дома, за 20 лет функции легких ухудшились так же сильно, как у курильщиков, которые ежедневно «высмаливали» по 20 сигарет. Окончательный вердикт ученых: уборку дома однозначно нужно ограничить1 разом в неделю, а генеральную проводить 1 раз в 3-4 месяца.

.

3. Витаминов много не бывает? Бывает!

Ученые давно проверяют действие витаминов на больших группах людей. И каждый раз доказывают: избыток этих полезных веществ может стать опасным. В 1994 году NewEnglandJournal опубликовал результаты наблюдений за 29 000 курящих мужчин. Их поделили на группы, которые в течение нескольких лет должны были ежедневно принимать витамин Е, бета-каротин (витамин А), а также плацебо. У тех, кто принимал витамины, через 5-8 лет повысился уровень смертности от рака легких и болезней сердца. Через два года исследование повторили, но не на курильщиках, а на работниках асбестовых производств. И снова бета-каротин повысил риск получить рак легких. В 2004 и 2005 г. сразу несколько независимых исследований показали: избыток витаминов А, С, Е, бета-каротина, а также селена, принимавшихся для профилактики рака кишечника, привел к противоположному результату. Еще позже выяснилось, что витамин Е повышает риск не только онкологии легких, но и простаты, а также сердечной недостаточности.

Вывод ученых такой: прием витаминов однозначно нужно ограничивать, а именно – пить курсами по три месяца один раз в год. Многие российские ученые вообще высказываются против витаминов в таблетках, если вы живете не за полярным кругом. По их мнению, полезные вещества в достатке люди получают из сезонных овощей и фруктов.

4. Зеленый чай – не больше 3 чашек в день.

Положительные свойства зеленого чая неисчислимы – от витаминов до аминокислот. Однако врачи предупреждают: употребление этого целебного напитка нужно ограничивать тремя чашками в день. Кардиологи из Университета Торонто (Канада) обнаружили, что любой крепкий чай может вызвать тахикардию – учащение и сбой сердечного ритма. Причем зеленый чай – сильнее, чем черный (в нем больше биоактивных веществ, действующих на стенки сосудов).

Медики из Государственного университета Нью-Джерси обнаружили, что в больших дозах зеленый чай увеличивает количество полифенолов в организме – антиоксидантов растительного происхождения, которые вызывают негативные изменения в тканях печени и почек.

У подопытных собак и грызунов передозировка полифенолами приводила к летальному исходу. Человека вряд ли ждет подобный результат, но соблюдать осторожность надо однозначно нужно.

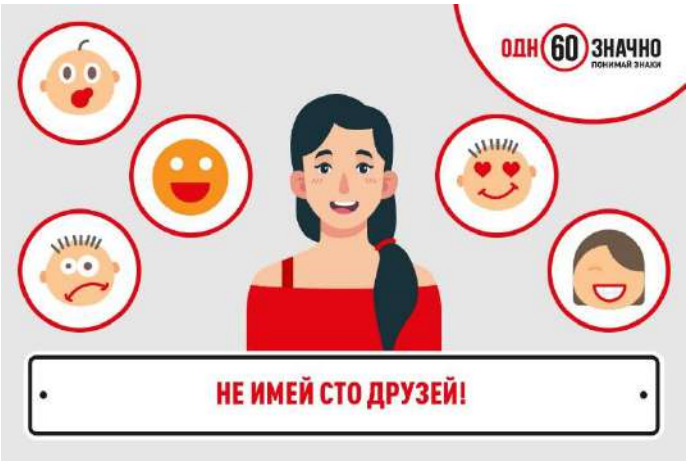
5. Думаем по расписанию?

Кто бы сомневался, что думать полезно? Все достижения нашей цивилизации созданы думающими людьми. Однако существует такое понятие, как чрезмерность размышлений (своего рода «горе от ума»).

Ученые Гарварда провели исследование, в котором было задействовано 2250 добровольцев в возрасте от 18 до 88 лет. На их смартфоны было установлено специальное приложение: время от времени телефон обращался к испытуемым с просьбой описать их текущее состояние: чем они заняты, о чем думают, как себя чувствуют. В результате выяснилось, что 46,9% времени участники теста тратили на размышления. Они обдумывали свои проблемы и строили планы на будущее. И чаще всего в момент этих раздумий люди признавались, что не чувствуют себя счастливыми. При этом психологи выяснили, какие занятия доставляют людям максимальную радость: это секс и активные развлечения.

К тому же, если вы хотите расширить возможности мозга - бытовые мысли совершенно бесполезны. Мозг развивается, когда мы овладеваем какими-либо новыми знаниями и навыками. То есть, иностранные языки учить полезно, а размышления над «текучкой» давайте ограничивать – однозначно!

6. Не имей сто друзей!



Казалось бы, не имей сто рублей, а имей сто друзей. Ан нет! И в дружбе однозначно полезны ограничения. Психологи из Рочестерского университета (США) обнаружили, что после 30 лет человеку не нужно так много друзей, как в 20. С возрастом на первый план выходит качество отношений. Один старый, преданный друг лучше пяти приятелей. Ученые наблюдали за 133 студентами на протяжении 30 лет, отслеживая их взаимодействие с друзьями. Когда участники исследования достигали 50-летнего возраста, ученые сравнивали показатели их физического и психического состояния с предыдущим периодом. Выяснилось: те, кто сократил свой круг общения после 30 лет, чувствуют себя счастливее по достижении пятидесятилетнего возраста.

7. Тише едешь - целее будешь

Кто из нас не любит быстрой езды? Скорость приятно бодрит и повышает настроение. Однако нужно помнить о соблюдении правил дорожного движения. По данным Всемирной организации здравоохранения, нарушения скоростного режима усугубляют тяжесть ДТП и увеличивают риск гибели водителей, пассажиров и пешеходов. Увеличение средней скорости на 1 км/ч влечёт за собой рост автокатастроф со смертельным исходом на 4-5%. С выводами ВОЗ согласен специалист в области транспортной безопасности, шеф-тренер Экспертного центра «Движение без опасности» Владимир Бахарев: «Когда появились первые автомобили, впереди должен был бежать глашатай, чтобы предупреждать людей о приближении машины. Люди считали, что любая скорость выше той, которую может развивать человек, является опасной. И сегодня мы знаем: чем выше скорость, тем труднее водителю контролировать дорогу. Чем выше скоростной режим на трассе, тем лучше инфраструктура – ограждения, знаки, качество асфальта, разделительные полосы. К сожалению, в населенном пункте наладить такую инфраструктуру невозможно. Лучший способ предупредить водителя об опасности – однозначно ограничить скоростной режим. Поэтому максимальная скорость в городе - 60 км / ч. Это максимально разрешенная скорость в городе во всем мире. Но также есть много ограничений и на 40, и на 20 км /ч. И если не обращать на них внимания, можно лишиться всех инструментов сохранить свою и чужую жизнь. Один мой коллега подсчитал, во сколько раз автомобиль опаснее для пешехода, чем пешеход для автомобиля. Получалось – более, чем в 3000 раз. Мы также недавно провели исследование и рассчитали длину остановочного пути на нерегулируемом переходе. Выяснилось, что при внезапном появлении пешехода водитель в состоянии полностью остановиться перед ним, только если двигался со скоростью 59,7 км / час. Выводы делайте сами. И берегите себя».

4. Серия образовательных мини-форматов с каточками «Это не обсуждается. Однозначно!»

Цель: дать аудитории интересную интеллектуальную основу для осознания, что скоростной режим - это выверенные в соответствии с физическими законами нормы безопасности движения. Такие же точные и неопровержимые, как таблица умножения, и т. д.

Идея: через визуализацию общепринятых аксиом, с которыми никому не приходит в голову спорить (таблица умножения, таблица Менделеева, число ПИ, темпоритм произнесения диктором радио текста и т.д.), транслируем аудитории, что есть **научные факты о скорости**, которые также являются абсолютно однозначными.

Подключаем к обоснованию **комментарии экспертов-ученых точных и гуманитарных наук**, рассказывающих, ПОЧЕМУ в конкретной ситуации скорость должна быть именно такая, а никак не иная.

«Карточки» брендированы логотипом кампании «Однозначно».

ЭТАП 2. РЕАЛИЗАЦИЯ КОНЦЕПЦИИ

Период: сентябрь-ноябрь 2019.

5. Творческий конкурс мини-историй «Поспешишь – всех насмешишь»

Идея: как превышение скорости в разных сферах мешает жить себе
и окружающим. Например, прибавил огонь на плите – сгорела яичница или побежал за трамваем – упал в лужу.

Механика участия:
Конкурс проходит в соцсети в VKontakte
Участники должны сделать репост публикации с анонсом конкурса на свою страницу и разместить в комментариях к публикации о конкурсе свою историю.

Определение победителей: выбирает жюри конкурса (критерии: творческий подход). Пользователи, разместившие 5 самых интересных историй, получают призы.

Призовой фонд:
Связан с дорожной тематикой и зависит от категории участника дорожного движения (водитель, пешеход, пассажир).
Положение конкурса, содержащие сроки, призовой фонд, номинации, требования к участникам и др. дополнительно согласовывается с ГУОБДД МВД России.

6. Комикс «Не будь зомби»

Пешеходы зачастую ведут себя, как «Зомби» при переходе дороги. Многие не осматриваются перед переходом, продолжают свое движение погруженные в свои мысли, телефоны, социальные сети, мессенджеры, не снимают капюшоны и наушники, не берут детей за руку.

Цель: через ироничные образы подвести аудиторию к идее, что пешеходам при переходе дороги следует вести себя внимательно, «включено». На иллюстрациях обыгрываем типы нерадивых пешеходов по аналогии с персонажами «Игры престолов». Образы героев выполнены в виде «зомби».

Типы пешеходов-зомби:

- Пешеход типа «Белый ходок». Они в броне из гаджетов[18] и наушников ведут себя на дороге, будто бессмертные.
- Пешеход типа «Я-же-мать драконов». Мамочки, которые, не глядя, толкают коляску впереди себя, не обращая внимание на машины. Часто они тоже в наушниках.
- Пешеходы типа «Джон Сноу». Молодые парни, которые геройствуют, перебегая в неположенных местах, еще и девушку или детей с собой за руку тащат и т. д.

«Карточки» брендированы логотипом кампании «Однозначно».

7. Текстовые обзоры «Мировое движение» на сайте и в группах «КП»

Обзоры с примерами трендов на чтение знаков скорости в разных странах – от Австралии и Японии до США и Европы. Обзоры делаем с привлечением зарубежных редакций ИД «Комсомольская правда».

Спецкоры на местах рассматривают БДД глазами россиянина.

Цель: продемонстрировать сопричастность российских водителей и проходящей в «КП» акции мировым трендам. Делаем акцент

на то, что это касается тех, кто считает себя разумным, уверенным и современным.

Темы:

- на скоростных трассах и городских дорогах
- нештрафуемом пороге
- величине штрафов
- мерах наказания за превышение (с комментарием местных экспертов)
- поведенческие нормы среди водителей (поворотники, перестроение, звонок в полицию о лихаче) и пр.

Период: сентябрь – ноябрь 2019.

8. «Фактор риска» - лонгрид[19] с мотивирующими историями от людей, связанных с экстремальными профессиями.

---

[18] Небольшое устройство, предназначенное для облегчения и усовершенствование жизни (Википедия).

[19] (англ. longread; long read — букв. «долгое чтение») — формат подачи журналистских материалов в интернете (англ. Long-form journalism). Его спецификой является большое количество текста, разбитого на части с помощью различных мультимедийных элементов: фотографий, видео, инфографики и прочих. Формат лонгрида предполагает чтение материала с различных

Цель: продемонстрировать через текстовые материалы, что те, кто в работе постоянно рискует, вынужден использовать большие скорости, в другое время - водят авто с соблюдением скоростного режима не просто так. А потому что знают, что такое фактор риска и понимая последствия, выбирают в обычной жизни безопасность.

Привлекаем известных персон: космонавтов, профессиональных боксеров и мастеров единоборств, гонщиков, каскадеров, цирковых дрессировщиков хищников, военных корреспондентов «КП», гражданских и военных летчиков и т.д.

Период: сентябрь - ноябрь 2019.

9. Лайфхаки[20]. «7 ситуаций, когда лучше сбросить скорость».

Цель: через советы экспертов помочь водителям из числа аудитории проекта понять, что указанная на знаках скорость - это максимально установленный предел для условий данной дороги.

В ситуациях обыгрываем психологические установки, которые мешают многим водителям. Например, «серпантин в горах круто проехать быстро», «чем выше скорость, тем меньше ям», «если знак на 90, то по негласным правилам допустимо разгоняться до 110 км/ч» и т. д.

Приводим эти ситуации и рассказываем с помощью приглашенного эксперта (экспертов), почему это заблуждения и в чем их опасность.

Формат: 7 «карточек» (иллюстрация + текст), сверстанных единым блоков, с возможностью постить каждый лайфхак самостоятельно. «Карточки» брендированы логотипом кампании «Однозначно».

Месяц публикации: сентябрь 2019.

10. Мотивирующие обзоры «7 правильных привычек современного мужчины» и «7 правил экологичной жизни».

Цель: побудить молодых людей следовать новому тренду на экологичность, сформировав или дополнив для аудитории 25-35 лет образ людей, живущих осознанной и экологичной жизнью.

электронных носителей. Он также позволяет читателю преодолеть «информационный шум» и полностью погрузиться в тему (Википедия).

[20] на сленге означает «хитрости жизни», «народную мудрость» или полезный совет, помогающий решать бытовые проблемы, экономя тем самым время или силы (Википедия).

Пропаганда:

- разумный ЗОЖ
- разумный уход за собой
- интеллектуальность
- соблюдение правил автобезопасности и пр.

Каждый из пунктов ТОП-10 комментируют несколько «законодателей стиля жизни» и эксперты по теме.

Количество публикаций: 2.

Публикации: в октябре, ноябре 2019.

Возможен формат карточек.

Медиаплан проведения мероприятий на Интернет-площадках, включая социальные сети, представлен в Приложении №4.

4) **Мероприятия в каналах коммуникаций, направленные на взаимодействие я с целевыми аудиториями: водителей, пешеходов, педагогических работников образовательных организаций, воспитанников старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций, учащихся начальных (1-4-х) классов общеобразовательных организаций, учащихся средних (5-8-х) классов общеобразовательных организаций.**

1) **Пресс мероприятие в рамках Кампании, экспертное обсуждение актуальных для регионов вопросов в области обеспечения безопасности дорожного движения, включая вопросы межведомственного взаимодействия и обсуждения хода выполнения мероприятий в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения».**

Цель пресс-мероприятий: информирование и организация межведомственного взаимодействия, в том числе привлечение внимания широкого круга общественности к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. планируется проведение пресс-мероприятий.

Мероприятие проводиться в каждом из 15 субъектов РФ, принимающих участие в социальной кампании, на согласованных с Госавтоинспекцией площадках и с

участием представителей федеральных и региональных органов исполнительной власти, а также представителей СМИ и экспертного сообщества.

На федеральном уровне необходимо проведение анонсирующего пресс-мероприятия для информирования о страте, целях, задачах кампании и о планах ее реализации, а также итоговое пресс-мероприятие для подведения итогов проведения социальной кампании и обсуждения, озвученных в ходе проведения мероприятий кампаний в 15 субъектах РФ, проблематик и предложений.

Целевая аудитория:

- Органы государственной власти Российской Федерации и местного самоуправления.
- Средства массовой информации (СМИ).
- Политические партии и движения; общественные активисты, а именно: граждане, которые предпринимают (по собственной инициативе, независимо от государственной власти) действия, направленные на социальные изменения.

Описание мероприятия: сценарий проведения пресс-мероприятия составляется и согласовывается за 1-3 дня до проведения пресс-мероприятия.

Сценарий учитывает наличие не менее 4-х спикеров (представители органов исполнительной власти: МВД России, Госавтоинспекция МВД России, Минтранс России, Минпросвет России, Минздрав России и др.), а также не менее 6 представителей экспертного сообщества в области БДД (общественные организации, общественные активисты и др., а также не менее 10-ти журналисты телеканалов, печатных и электронных СМИ.

Каждый журналист, получает пресс-пакет, содержащий: пресс-релиз, данные социологического исследования НАФИ, проведенного в рамках первого этапа исполнения контракта, ручку, флешку с записанными материалами (пресс-релиза, видео ролик «Знаки», аудиоролики «скорость звука», «кавказская пленница», «родительская скорость», «трон принцессы», «загадка», «мультфильм», «внутренний голос»).

Пресс-мероприятия сопровождаются фото и видео съемкой. По итогам пресс-мероприятия обеспечивается выход не менее 50-ти публикаций в СМИ, включая видеорепортажи на телевиденье и радиорепортажи на радиостанциях.

2) **Привлечение внимания водителей на АЗС:**

Цель мероприятий: привлечения внимания посетителей АЗС с помощью интерактивного стенда и информирование водителей об оптимальном выборе скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий.

Целевая аудитория: водители.

Описание мероприятия: на стенде рассматривается зависимость тормозного и остановочного пути от скорости транспортного средства и влияния на их длину таких факторов, как состояние водителя, состояние дорожного покрытия, погодные условия.

Подробный сценарий, содержать текст коммуникации и алгоритм взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции, представлен в Дополнении №1.

3) **Привлечение внимания водителей в РЭП, МФЦ:**

Цель мероприятий: привлечение внимания посетителей РЭП и МРЭО к вопросам выбора скоростного режима в зависимости от окружающих условий и участка дороги, к правилам перевозки детей в личном автотранспорте и безопасности всех пассажиров.

Целевая аудитория: водители.

Описание мероприятия: размещение информационных плакатов в местах, доступных для наибольшего количества посетителей или в специально отведенных местах для размещения информационных плакатов (по согласованию с представителями РЭП, МФЦ).

Размещение телевизионного ролика «Шаман» и информационного фильма «Прощенные километры» на мониторах, размещенных в РЭП, МФЦ.

Подробный сценарий, содержать текст коммуникации и алгоритм взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции, представлен в Дополнении №1.

4) **Привлечение внимания воспитанников старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций в детских садах:**

Цель мероприятий: через познавательные игры формирование установки у воспитанников с старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций на безопасное поведение в населенных пунктах и вне населенных пунктов.

Целевая аудитория: Воспитанники старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций. Дети данного возраста не имеют возможности самостоятельного передвижения в качестве пешеходов и формируют свои знания на опыте наблюдения за поведенческими моделями взрослых, в том числе родителей. Особенностью данной возрастной группы является невозможность объективной оценки поведенческой модели взрослых. Формируя свои знания о безопасном поведении вблизи проезжей части дороги на поведенческих, а не оценочных алгоритмах объектах наблюдения, они приходят к ошибочным суждениям об условиях безопасного поведения в улично-дорожной среде.

Описание мероприятия: проведение интерактивной викторины на знание элементов дорожно-транспортной системы:

- части дороги (проезжая часть, тротуар);
- дорожная разметка (пешеходный переход, для разделения полос дороги и потоков транспортных средств);
- дорожные знаки: предупреждающие (наземный пешеходный переход), запрещающие (ограничение максимальной скорости);
- дорожное оборудование (светофор).

Участники отвечают на вопросы и с помощью реквизита собирают участок дороги с перечисленными выше элементами.

Подробный сценарий, содержать текст коммуникации и алгоритм взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции, представлен в Дополнении №1.

5) **Привлечение внимания учащихся начальных (1-4-х) классов общеобразовательных организаций в детских лагерях (в летний период проведения мероприятий кампании) и в начальных классах школ (в осенний период проведения мероприятий кампании):**

Цель мероприятий: формирование установки у участников дорожного движения на безопасное поведение в населенных пунктах и вне населенных пунктов.

Целевая аудитория: учащиеся начальных (1-4-х) классов общеобразовательных организаций. Дети данного возраста имеют возможность самостоятельного передвижения в качестве пешеходов и начинающих водителей велотранспорта без сопровождения взрослых. Особенностью реагирования на дорожную ситуацию является то, что, зная основы правил дорожного движения, они редко задумываются о возможности развитии ситуации по непривычному варианту.

Описание мероприятия: проведение занятия, состоящего из пяти отдельных модулей, объединённых общей темой «Безопасность дорожного движения»:

1. Модуль№1. Знакомство с «Агентами безопасности».
2. Модуль№2: «Решение проблем».
3. Модуль№3: «Оборудование улично-дорожной сети города».
4. Модуль№4: «Поймай «Нарушителей безопасности»».
5. Модель №5: «Яркая эстафета».

Участникам предлагается выступить в роли помощников «Агентов дорожной безопасности» и пройти все модули занятия.

В ходе модуля №1 и модуля №2 дети набирают игровые баллы в виде призовых конвертов, которые они смогут реализовать в модуле №3. В модуле №3 участникам необходимо восстановить инфраструктуру улично-дорожной сети. В модуле №4, участникам предстоит опознать знаки дорожного движения. Модуль №5 проводится

в формате эстафеты, в ходе которой участники получают практические знания о велозащите и необходимости использования световозвращающих элементов.

В ходе занятия «Старшие Агенты безопасности» (ведущие №1 и №2) будут помогать ребятам спасти город и исправить вред, нанесенный «Нарушителями безопасности».

Подробный сценарий, содержать текст коммуникации и алгоритм взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции, представлен в Дополнении №1.

6) **Привлечение внимания учащихся средних (5-8-х) классов общеобразовательных организаций в детских лагерях (в летний период проведения мероприятий кампании) и в средних классах школ (в осенний период проведения мероприятий кампании):**

Цель мероприятий: формирование установки у участников дорожного движения на безопасное поведение на дороге. Снижение рисков ДТП и ДДТТ при пересечении проезжей части в том числе по пешеходным переходам.

Целевая аудитория: дети, учащиеся средних (5-8-х) классов общеобразовательных учреждений. Представление темы используются для организации занятий в средних классах общеобразовательных организаций. При проведении занятий необходимо учитывать, как поведенческие особенности возрастной группы, так и способность освоения темы занятий.

Описание мероприятия: лекция с актуальными для целевой аудитории темами из области обеспечения безопасности дорожного движения. В начале занятие проводится тестирование участников с целью определения уровня знаний по вопросам обеспечения собственной безопасности в дорожной среде. Лекция проводится в интерактивном режиме с моделированием дорожных ситуаций и вовлечением аудитории.

Подробный сценарий, содержать текст коммуникации и алгоритм взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции, представлен в Дополнении №1.

7) **Привлечение внимания пешеходов и водителей в вузах и сузах:**

Цель мероприятий: предупреждение причин возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий, привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике.

Целевая аудитория: студенты высших и средне-специальных учебных заведений.

Описание мероприятия: мероприятие включает показ информационного фильма, проведение тестирования по просмотренному информационному фильму и вовлечение учащихся с помощью интерактивной зоны «Кривое зеркало», которая располагается перед входом в аудиторию. Консультант объясняет учащимся, что это зеркало символ «искаженного восприятия» значения дорожных знаков «Ограничение максимальной скорости». И, как людям не нравится их искаженное изображение в зеркале, также неправильно искажать значение дорожных знаков.

Консультант предлагает сделать фотографию в формате «селфи» с зеркалом и разместить пост в одной из социальных сетей с хэшиегом #ПонимайОдноЗначно.

Подробный сценарий, содержать текст коммуникации и алгоритм взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции, представлен в Дополнении №1.

8) **Привлечение внимания водителей в автошколах:**

Цель мероприятий: Предупреждение причин возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий, привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике.

Целевая аудитория: учащиеся автошколы, будущие водители.

Описание мероприятия: мероприятие включает вводную часть, показ информационного фильма будущим водителям, проведение тестирования по просмотренному информационному фильму и обсуждение.

Во время вводной части консультант-ведущий рассказывает о недопустимости превышения скорости, указанной на дорожном знаке «Максимально разрешенная скорость», даже на 20 км/ч, и о том, что такое превышение может привести к последствиям.

После просмотра информационного фильма проводится тестирование на усвоение материала, обсуждение и выдача раздаточного материала участникам мероприятия.

Подробный сценарий, содержать текст коммуникации и алгоритм взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции, представлен в Дополнении №1.

9) Привлечение внимания пешеходов в парках:

Цель мероприятий: предупреждение причин возникновения ДТП с пешеходами и снижение тяжести их последствий.

Целевая аудитория: пешеходы, находящиеся на территории парков.

Описание мероприятия: консультанты и помощник находятся на территории парка в месте проведения мероприятия. Консультанты вступают в диалог с посетителями и доносят основную идею ИП- мероприятия и алгоритм действий для безопасного перехода дороги по пешеходному переходу, проводят активность с мыльным пузырем, выдают посетителям раздаточный материал.

Идея проведения ИП-мероприятия: с помощью активности с мыльным пузырем показать, что безопасность пешехода при переходе дороги не ограничивается только выбором места перехода дороги (по пешеходному переходу). Пешеходу необходимо соблюдать комплекс мер, чтобы переход дороги был безопасен.

Подробный сценарий, содержать текст коммуникации и алгоритм взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции, представлен в Дополнении №1.

10) Привлечение внимания пешеходов у пешеходных переходов:

Цель мероприятий: предупреждение причин возникновения ДТП с пешеходами и снижение тяжести их последствий.

Целевая аудитория: пешеходы, находящиеся в зоне проведения мероприятия.

Описание мероприятия: Консультанты и помощник находятся у стенда. Консультанты приветствует пешеходов у нерегулируемых пешеходных переходов и с помощью интерактивного стенда «Не будь зомби-пешеходом. Однозначно!» доносят основную идею ИП-мероприятия и алгоритм безопасного перехода дороги по пешеходному переходу, выдают посетителям раздаточный материал.

Подробный сценарий, содержать текст коммуникации и алгоритм взаимодействия с представителями целевой аудитории, в том числе с указанием раздаточной продукции, представлен в Дополнении №1.

ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНЦЕПЦИИ

Приложении №1

МЕДИАПЛАН РАЗМЕЩЕНИЯ ВИДЕОРОЛИКОВ НА ТЕЛЕКАНАЛАХ

Медиа-план размещения на телевизионных каналах

Согласно техническому заданию предлагаем на рассмотрение медиа-план размещения 2 телевизионных роликов (хронометражем 30 сек. и хронометражем 15 сек.), созданных в рамках исполнения 4 Этапа «Реализация Кампании в 2019 г. (1 период)».

Размещение 2 видеороликов на телеканалах в августе

Программа	Август																GRP август
	16 пт	17 сб	18 вс	19 пн	20 вт	21 ср	22 чт	23 пт	24 сб	25 вс	26 пн	27 вт	28 ср	29 чт	30 пт	31 сб	
Первый канал																	
Телеканал "Доброе утро"	30			30		30					30	30		30	30		7,9
Телеканал "Доброе утро"	30				30	30	15	30				30	15	30	30		9,0
Телеканал "Доброе утро"	30			30			30				30						4,5
Новости 9.00					30	30		30					30		30		5,9
Художественный фильм (с-в)			30							30							3,1
Художественный фильм (с-в)		30							30							30	4,7
Художественный фильм (с-в)			30							30							3,1
Художественный фильм (с-в)		30							30							30	4,7
Художественный фильм (с-в)										30							1,6
Художественный фильм (с-в)									30							30	3,1
Новости 18.00	30			30			30	15			30			30	15		17,3
Телевизионный проект								30									3,5
Толстой. Воскресенье			30							30							7,0
Сериал (пн-пт)				30	30	30	30				30	30	30	30			24,5
	4	**2**	**3**	**4**	**3**	**4**	**4**	**4**	**3**	**4**	**4**	**3**	**3**	**4**	**4**	**3**	**100,0**
НТВ																	
Деловое утро НТВ	30			30	30	30						30	30	30			3,6
Сегодня (вых)		30							30								3,0

Продолжение таблицы на следующей странице.

Сериал	30				15			30			15		30				5,6
Сегодня 16.00				30			30						30		30		7,1
Сегодня					15						15						2,4
Итоги недели			30							30						30	11,6
Сериал						30						30					6,7
	2	**1**	**1**	**2**	**3**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**	**2**	**2**	**3**	**1**	**1**	**1**	**40,1**

Россия 24																	
Р/б в информационных программах	30			30			30				30	30		30	30		2,9
Р/б в информационных программах		30				30			30				30			30	2,1
Р/б в информационных программах					30			30			30						1,2
Р/б в информационных программах	30		30	30	30	30	30	30		30	30	30	30	30	30		5,3
Р/б в информационных программах		30					30		30					30		30	2,1
Р/б в информационных программах			30														0,4
Р/б в информационных программах	30		30	15		30	15	30		30	30	30	30		30		4,1
Р/б в информационных программах	30				30	30		30	30			30	30		30		3,3
Р/б в информационных программах			30	30			30			30	30			30			2,5
Р/б в информационных программах					30			30									0,8
Р/б в информационных программах		30				15			30		15	30	30		30	30	2,9
Р/б в информационных программах	30		30				30			30				30			2,1
Р/б в информационных программах		30			30				30	30	30					30	2,5
Р/б в информационных программах				30		30	30					30	30	30	30		2,9
	5	**4**	**5**	**5**	**5**	**6**	**7**	**5**	**5**	**5**	**7**	**6**	**6**	**6**	**6**	**4**	**35,0**
Количество выходов в день	**11**	**7**	**9**	**11**	**10**	**12**	**10**	**9**	**9**	**10**	**11**	**11**	**12**	**11**	**11**	**8**	**175**

Размещение 2 видеороликов на телеканалах в сентябре

Программа	Сентябрь																														GRP сентябрь
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	
Первый канал																															
Телеканал "Доброе утро"			15										15						15												1,6
Телеканал "Доброе утро"									30											15						15	15				2,8
Телеканал "Доброе утро"						15				15						15								15							2,3
Новости 9.00				15								15						15													1,8
Художественный фильм (с-в)																															0,0
Художественный фильм (с-в)																															0,0
Художественный фильм (с-в)								15																							0,7
Художественный фильм (с-в)																					15							15			1,6
Художественный фильм (с-в)	15														30																2,3
Художественный фильм (с-в)							15							15																	1,5
Новости 18.00																	15														1,4
Телевизионный проект																															0,0
Толстой. Воскресенье															15																1,7
Сериал (пн-пт)		15																							15						3,1
	1	**1**	**1**	**1**	**0**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**0**	**1**	**1**	**1**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**0**	**0**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**0**	**0**	**20,8**
НТВ																															
Деловое утро НТВ									15		30					15								15			15				1,6
Сегодня (вых)	15						15							15							15							15	15		4,5
Сериал																															0,0
Сегодня 16.00					15					30							15		15							15				15	6,2
Сегодня																															0,0
Итоги недели								15							15							15							15		7,7
Сериал																															0,0
	1	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**0**	**0**	**1**	**1**	**1**	**1**	**0**	**1**	**0**	**1**	**1**	**0**	**1**	**0**	**1**	**1**	**1**	**2**	**1**	**20,0**

Продолжение таблицы на следующей странице.

Программа	Сентябрь																														GRP сентябрь
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	
Россия 24																															
Р/б в информационных программах		15		15						15			15			15		15					15		15						1,6
Р/б в информационных программах	15				15		15							15					15							15		15			1,4
Р/б в информационных программах			15								15						15										15			15	1,0
Р/б в информационных программах				15		15		15	15			30			15					15		15		15					15		2,3
Р/б в информационных программах		15				15					15		15				15				15									15	1,4
Р/б в информационных программах							15							15													15		15		0,8
Р/б в информационных программах	15		15		15			15		15		15				15		15					15		15			15			2,3
Р/б в информационных программах				15					15		15		15				15			15				15		15			15		1,8
Р/б в информационных программах	15		15							30					15				15			15	15		15		15			15	2,3
Р/б в информационных программах																															0,0
Р/б в информационных программах					15			15						15							15										0,8
Р/б в информационных программах				15			15				15		15			15		15		15		15		15		15		15			2,3
Р/б в информационных программах		15							15						15						15										0,8
Р/б в информационных программах						15						15					15	15					15		15					15	1,4
	3	**3**	**3**	**4**	**3**	**3**	**3**	**3**	**3**	**3**	**4**	**3**	**4**	**3**	**3**	**3**	**4**	**4**	**2**	**3**	**3**	**3**	**4**	**3**	**4**	**3**	**3**	**3**	**3**	**4**	**20,4**
Кол-во выходов в день	**5**	**5**	**4**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**4**	**5**	**5**	**6**	**5**	**6**	**5**	**5**	**4**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**61**

Приложении №2

МЕДИАПЛАН РАЗМЕЩЕНИЯ АУДИОРОЛИКОВ И ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ НА РАДИОСТАНЦИЯХ

Медиа-план размещения на радиоканалах

Согласно техническому заданию предлагаем на рассмотрение медиа-план размещения 6 аудиороликов (хронометражем 20 сек.), созданных в рамках исполнения 3 Этапа «Разработка и производство ИП-материалов для проведения Кампании в 2019 г.».

3. Размещение 6 аудиороликов на радиоканалах в августе на радиостанции «Дорожное радио»:

ты	01 авг 19	02 авг 19	03 авг 19	04 авг 19	05 авг 19	06 авг 19	07 авг 19	08 авг 19	09 авг 19	10 авг 19	11 авг 19	12 авг 19	13 авг 19	14 авг 19	15 авг 19	16 авг 19	17 авг 19	18 авг 19	19 авг 19	20 авг 19	21 авг 19	22 авг 19	23 авг 19	24 авг 19	25 авг 19	26 авг 19	27 авг 19	28 авг 19	29 авг 19	30 авг 19	31 авг 19	Кол-во выходов
Время	Чт	Пт	Сб	Вс	Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс	Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс	Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс	Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	
08:00-09:00		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1		13
09:00-10:00	1					1		1					1		1					1		1					1		1			9
10:00-11:00		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1		13
11:00-12:00	1					1		1					1		1					1		1					1		1			9
12:00-13:00																																0
13:00-14:00																																0
14:00-15:00		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1		13
15:00-16:00	1					1		1					1		1					1		1					1		1			9
16:00-17:00																																0
17:00-18:00																																0
18:00-19:00		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1		13
19:00-20:00	1					1		1					1		1					1		1					1		1			9
20:00-21:00		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1		13
21:00-22:00	1					1		1					1		1					1		1					1		1			9
Итого	5	5			5	5	5	5	5	0	0	5	5	5	5	5	0	0	5	5	5	5	5	0	0	5	5	5	5	5	0	110

2. Размещение 6 аудироликов на радиоканалах в сентябре на радиостанции «Дорожное радио»:

Даты	01 сен 19	02 сен 19	03 сен 19	04 сен 19	05 сен 19	06 сен 19	07 сен 19	08 сен 19	09 сен 19	10 сен 19	11 сен 19	12 сен 19	13 сен 19	14 сен 19	15 сен 19	16 сен 19	17 сен 19	18 сен 19	19 сен 19	20 сен 19	21 сен 19	22 сен 19	23 сен 19	24 сен 19	25 сен 19	26 сен 19	27 сен 19	28 сен 19	29 сен 19	30 сен 19	Кол-во выходов
Время	Вс	Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	#	Вс	Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс	Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс	Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс	Пн	
08:00-09:00		1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1			1	8
09:00-10:00			1		1					1		1					1		1					1		1					13
10:00-11:00		1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1			1	8
11:00-12:00			1		1					1		1					1		1					1		1					13
12:00-13:00																															21
13:00-14:00																															21
14:00-15:00		1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1			1	8
15:00-16:00			1		1					1		1					1		1					1		1					13
16:00-17:00																															21
17:00-18:00																															21
18:00-19:00		1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1			1	8
19:00-20:00			1		1					1		1					1		1					1		1					13
20:00-21:00				1							1							1													18
21:00-22:00		1				1			1				1			1				1			1		1		1			1	11
22:00-23:00			1		1					1		1					1		1					1		1					13
Итого	0	5	5	5	5	5	0	0	5	5	5	5	5	0	0	5	5	5	5	5	0	0	5	5	5	5	5	0	0	5	903

3. **Размещение 6 аудироликов на радиоканалах в августе на радиостанции «Авторадио»:**

Время эфира	05.авг	06.авг	07.авг	08.авг	09.авг	10.авг	11.авг	12.авг	13.авг	14.авг	15.авг	16.авг	17.авг	18.авг	19.авг	20.авг	21.авг	22.авг	23.авг	24.авг	25.авг	26.авг	27.авг	28.авг	29.авг	30.авг	**Количество выходов**
	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	
08.00-10.00	20	1	1	1	1			1	1	1	1	1			1	1	1	1	1			1	1	1	1	1	**20**
10.00-12.00	1			1	1			1			1	1			1			1	1			1			1	1	**12**
11.00-13.00	1	1	1		1			1	1	1		1			1	1	1		1			1	1	1		1	**16**
13.00-15.00		1		1					1		1					1		1					1		1		**8**
15.00-17.00			1							1							1							1			**4**
17.00-18.00		1		1					1		1					1		1					1		1		**8**
18.00-20.00	1		1		1			1		1		1			1		1		1			1		1		1	**12**
Итого в день	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**0**	**0**	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**0**	**0**	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**0**	**0**	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**80**

4. Размещение 6 аудироликов на радиоканалах в сентябре на радиостанции «Авторадио»:

Время эфира	02.сен	03.сен	04.сен	05.сен	06.сен	07.сен	08.сен	09.сен	10.сен	11.сен	12.сен	13.сен	14.сен	15.сен	16.сен	17.сен	18.сен	19.сен	20.сен	Количество выходов
	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	
08.00-10.00	1	1	1	1	1			1	1	1	1	1			1	1	1	1	1	**15**
10.00-12.00	1			1	1			1			1	1			1			1	1	**9**
11.00-13.00	1	1	1		1			1	1	1		1			1	1	1		1	**12**
13.00-15.00		1		1					1		1					1		1		**6**
15.00-17.00			1							1							1			**3**
17.00-18.00		1		1					1		1					1		1		**6**
18.00-20.00	1		1		1			1		1		1			1		1		1	**9**
Итого в день	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**0**	**0**	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	0	0	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**60**

Медиа-план размещения на радиоканалах

Согласно техническому заданию предлагаем на рассмотрение медиа-план проведение мероприятий на радиостанциях, посвященных обсуждению проблематики БДД с приглашением экспертов (представителей профильных министерств и ведомств, осуществляющих координацию деятельности по вопросам БДД):

1. **Проведение мероприятий, посвященных обсуждению проблематики БДД с приглашением экспертов в июле на радиостанции «Вести ФМ»:**

Время эфира	**31 июля**	**Количество выходов**
	ср	
13.00-14.00		
13.00-14.00		
14.00-15.00	1	1
14.00-15.00		
Итого в день	1	1

2. **Проведение мероприятий, посвященных обсуждению проблематики БДД с приглашением экспертов в августе на радиостанции «Вести ФМ»:**

Время эфира	05 Август	06 Август	07 Август	08 Август	09 Август	10 Август	11 Август	12 Август	13 Август	14 Август	15 Август	16 Август	17 Август	18 Август	19 Август	20 Август	21 Август	22 Август	23 Август	24 Август	25 Август	26 Август	27 Август	28 Август	29 Август	30 Август	31 Август	Количество выходов
	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	
13.00-14.00																												
13.00-14.00																												
14.00-15.00			20							20							20							20				4
14.00-15.00																												
Итого в день	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4

3. **Проведение мероприятий, посвященных обсуждению проблематики БДД с приглашением экспертов в сентябре на радиостанции «Вести ФМ»:**

Даты	02 Сентябрь	03 Сентябрь	04 Сентябрь	05 Сентябрь	06 Сентябрь	07 Сентябрь	08 Сентябрь	09 Сентябрь	10 Сентябрь	11 Сентябрь	12 Сентябрь	13 Сентябрь	14 Сентябрь	15 Сентябрь	16 Сентябрь	17 Сентябрь	18 Сентябрь	19 Сентябрь	20 Сентябрь	21 Сентябрь	22 Сентябрь	23 Сентябрь	24 Сентябрь	25 Сентябрь	26 Сентябрь	27 Сентябрь	28 Сентябрь	Количество выходов
время	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	
13.00-14.00																												0
13.00-14.00																												0
14.00-15.00			20							20							20							20				4
14.00-15.00																												0
Итого в день	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4

ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПЛАНЫ РАЗМЕЩЕНИЯ МАТЕРИАЛОВ В ПЕЧАТНЫХ СМИ (С ОНЛАЙН-ВЕРСИЕЙ)

1. **Тематический план печатных СМИ (с онлайн-версией) – летний период.**

Период	**01.07 - 31.08.19**		**01.08 - 31.08.19**	
Название СМИ	**Количество публикаций по тематике**	**Основные тезисы**	**Тематика материала /август**	**Основные тезисы**
Российская газета, включая онлайн-версию (ежедневный номер)	Проблема аварийности из за нарушения скоростного режима, 1 публикация.	1. ключевые итоги полугодия; 2. необходимость работы по профилактике нарушения скоростного режима; 3. мнения экспертов о том, как решить обозначенную проблему.	Проект «Однозначно» как инструмент изменения модели поведения участников дорожного движения и формирование культуры на дорогах, 1 публикация.	1. примеры мероприятий в рамках кампании в стартовых регионах; 2. комментарии экспертов-разработчиков, почему выбраны именно такие каналы коммуникации; 3. Вставки с примерами реального опыта по другим проектам (статистика результативности).
Комсомольская правда, включая онлайн-версию (ежедневный номер)	Мифы и заблуждения относительно нарушений скоростного режима среди водителей, 1 публикация.	1. статистика нарушений и причин ДТП; 2. устойчивые мнения, выявленные в ходе исследования в рамках 1 этапа кампании; 3. Отработка устойчивых мнений с примерами из реальной практики (физика расчетов тормозного пути, влияния скорости на сокращение времени пути и тд).	Опасность нарушений скоростного режима водителями для пассажиров, 1 публикация.	1. проработка тезиса, что дорожные знаки стоят на своих места не по прихоти, а исходя из инженерных расчетов 2. Примеры расчета тормозного пути и последствий для пассажиров и водителя при несоблюдении скорости 3. напоминание про важность использования ремней безопасности (опционально).

Продолжение таблицы на следующей странице.

Период	01.07 - 31.08.19		01.08 - 31.08.19	
Название СМИ	**Количество публикаций по тематике**	**Основные тезисы**	**Название СМИ**	**Количество публикаций по тематике**
Аргументы и Факты, включая онлайн-версию (ежедневный номер)	Проект «Однозначно» - Возможности вовлечения широких слоев населения. Дети и Подростки, 1 публикация.	1. обоснование актуальности для ЦА статьи 2. анонсирование основных мероприятий, которые актуальны для привлекаемой аудитории. 3. информирование о задачах кампании	Проект «Однозначно» - Возможности вовлечения широких слоев населения. Взрослая аудитория, 1 публикация.	1. сегментирование материала по двух направлениям: водители, водители-родители; пешеходы. 2. обозначить какие проблемы решит кампания. 3. с помощью каких мероприятий для этих категорий участников дорожного движения будут достигнуты цели кампании.
Коммерсант, включая онлайн- версию (ежедневный номер)	Нарушение скоростного режима, стоимость ошибок для населения, 1 публикация.	1.экономика аварийности. 2. причины нарушений водителями на дорогах РФ 3. варианты корректировки поведения водителей.		
Газета РБК, включая онлайн- версию (ежедневный номер)	Развитие системы фото и видео фиксации, как инструмент контроля безопасности на дорогах, 1 публикация.	1. ключевые достижения. 2. показатели статистики – было/стало. 3. выжимка данных по тематике статьи из проведенного в рамках кампании исследования.		

Продолжение таблицы на следующей странице.

Период	01.07 - 31.08.19		01.08 - 31.08.19	
Название СМИ	**Количество публикаций по тематике**	**Основные тезисы**	**Название СМИ**	**Количество публикаций по тематике**
Журнал «Форбс», включая онлайн-версию или вкладка в Коммерсант, включая онлайн-версию в зависимости от даты выходов материалов по согласованию с ГУОБДД МВД РФ			Основные решения кампании «Однозначно» с экономическим обоснованием, 1 публикация.	1. экономические инструменты профилактики безопасности дорожного движения. 2. Упор на работу с соблюдением скоростного режима 3. Привлечение статистических данных на примере тех регионов, где идет кампания "Однозначно"
Журнал «Эксперт», включая онлайн-версию или вкладка в Коммерсант, включая онлайн-версию в зависимости от даты выходов материалов по согласованию с ГУОБДД МВД РФ			Взгляд общества на проблему нарушения скоростного режима. На основании данных соц.исследования. Начало, 1 публикация.	1. Статистика по водителям. Упор на блок с тем, что не считают превышение на 5-19 км проблемой. 2. Статистика опроса пешеходов: первышения вне города и в городе, участие в дтп и тд. 3. Мнение участников дорожного процесса и экспертов авторов мероприятий кампании.
* - Медиа-план может быть изменен в зависимости от текущей информационной повестки по согласованию с ГУОБДД МВД РФ, с учетом сохранения общего количества выходов и соответствий изначальным требованиям ТЗ ГК.				
** - в соответствии с графиком выхода изданий в указанные месяцы				

2. **Тематический план печатных СМИ (с онлайн-версией) – осенний период.**

Период	**01.09 - 30.09.19**		**01.10 - 31.10.19**	
Название СМИ	**Тематика материала/сент**	**Основные тезисы**	**Тематика материала/окт**	**Основные тезисы**
Российская газета и OnLine (ежедневный номер)	Значимость инструментов профилактики в достижении целей и задач реализации Нац. Проекта (Фед.Проекта) по БДД;	1. Статистика по инструментам и ихх результативности 2. Нововведения в рамках кампании "Однозначно" в плане инструемнтов профилактики 3. Необходимые измерения и результаты кампании для достижения целей нац.проекта	Предварительные итоги реализации информационной кампании «Однозначно» в рамках Нац. Проекта (Фед.Проекта) по БДД	1. метрики по регионам, в которых прошли мероприятия в рамках кампании. 2. мнения некоторых категорий аудитории, задействованных в мероприятиях кампании
Комсомольская правда и OnLine (Ежедневный номер)	Опасность нарушений скоростного режима со стороны водителей для детей, как категории участников дорожного движения	1. Рассмотреть детей в качестве пассажиров и пешеходов 2. советы родителям-водителям и родителям детей-пешеходов, основанные на мероприятиях, проводимых в рамках кампании. 3. Чек-лист для ребенка, как переходить дорогу.	Опасность нарушений скоростного режима со стороны водителей для пешеходов;	1. об использовании световозвращающих элементов в одежде 2. чек-лист для пешеходов, как рассчитать тормозной путь приближающихся автомобилей 3. как не быть «зомби» на пешеходных переходах (согласно концепции мероприятий в рамках кампании).

Продолжение на следующей странице.

Период	01.09 - 30.09.19		01.10 - 31.10.19	
Название СМИ	**Тематика материала/сент**	**Основные тезисы**	**Тематика материала/окт**	**Основные тезисы**
Аргументы и Факты и OnLine (ежедневный номер)	Проект «Однозначно» - Возможности вовлечения широких слоев населения. Профессиональная аудитория.	1. учителя, в том числе педагоги проф. Образования в качестве людей, формирующих новые ценности будущих поколени 2. личные примеры эффективности мероприятий (в сентябре уже можно будет их актуализировать) в разных учебных заведениях. 3. вставки о детских мероприятиях в рамках кампании	Инфографика по теме проекта «Однозначно»	1. география проекта (с результатами по уже выполненным регионам) 2. заданные параметры кампании (проблематика, задачи) 3. Обозначение аудитории кампании, достигаемые результаты по группам.
Журнал «Форбс» и OnLine или вкладки в Коммерсант и OnLine в зависимости от даты выходов материалов по согласованию с ГУОБДД МВД РФ	Инвестиции в инфраструктуру повышения безопасности дорожного движения. Ключевые возможности. Начало.	1. Каким образом финансируется направление. 2. Варианты развития этой сферы в будущем. 3.Целесообразность инвестиций.	Инвестиции в инфраструктуру повышения безопасности дорожного движения. Ключевые возможности. Окончание.	1. дополнительные сведения к первому материалу.

Продолжение таблицы на следующей странице.

Период	01.09 - 30.09.19		01.10 - 31.10.19	
Название СМИ	**Тематика материала/сент**	**Основные тезисы**	**Тематика материала/окт**	**Основные тезисы**
Журнал «Эксперт» и OnLine или вкладки в Коммерсант и OnLine в зависимости от даты выходов материалов по согласованию с ГУОБДД МВД РФ	Взгляд общества на проблему нарушения скоростного режима. На основании данных соц.исследования. Окончание.	1. Дополнительные сведения на основании предшествующего материала.	Перспективы реализации информационных проектов в рамках проектов по БДД.	1. Пример реализации кампании «Однозначно» с данными по ее первым результатам (по регионам-первопроходцам). 2. Подборка проектов 2018-2019 года в рамках нацпроекта, которые уже имеют измеримые результаты.
* - Медиа-план может быть изменен в зависимости от текущей информационной повестки по согласованию с ГУОБДД МВД РФ, с учетом сохранения общего количества выходов и соответствий изначальным требованиям ТЗ ГК.				
** - в соответствии с графиком выхода изданий в указанные месяцы				

МЕДИАПЛАН ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ НА ИНТЕРНЕТ-ПЛОЩАДКАХ, ВКЛЮЧАЯ СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ

Медиаплан проведения мероприятий на Интернет-площадках, включая социальные сети в летний период.

							Прогнозируемые показатели			
Интернет-площадки	**Период размещения**	**Название активности**	**Вид материала**	**Количество уникального материала**	**Количество интернет-площадок**	**Количество публикаций на интернет-площадках**	**Показы/просмотры**	**Участники/ Охват, чел**	**Объем анонсирования**	**Анонсирование/Примечание**
Летний период (31 июля-31 августа)										
Творческий конкурс по единой тематике и в едином формате										
Сайт **KP.RU** (desktop+mobile) Сайт **БЕЗДТП.РФ** Официальные сообщества **КП** в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники,Инстаграм и Официальные сообщества **БЕЗДТП** в социальных сетях : Fb, Vkontakte, Инстаграм	31 июля-31 августа	Творческий конкурс «21 день без нарушений»: описание, условия, итоги	страница	1	7	7		не менее 150 участников (репосты, размещение с хэштегаит)	1 855 000	
Размещение публикаций										
Продвижение творческого конкурса: - Сайт KP.RU (desktop+mobile) - Сайт БЕЗДТП.РФ	31 июля-31 августа	Анонсирование конкурса, публикация итогов творческого конкурса «21 день без нарушений»	статья	2	2	4	30 000	25 000	3 200 000	Анонсирование страницы челленджа на сайте. 1. Текстовые анонсы на главной странице, 4 выхода, 1 200 000 показов 2. Текстово-графический блок под статьями – 2 000 000 показов
Продвижение творческого конкурса: -официальные сообщества КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники и - официальные сообщества БЕЗДТП в социальных сетях : Fb, Vkontakte	31 июля-31 августа		публикация в формате поста	3	5	15	80 000	80 000	80 000	
Продвижение творческого конкурса через продвижение поста с условиями участия за рамками сообщества КП в Вконтакте	1 августа - 14 августа		анонс поста				400 000	400 000	400 000	Доп. продвижение уже опубликованного поста в Вконтакте.
Продвижение творческого конкурса через размещение видеороликов, поддерживающих конкурс на - Сайте **KP.RU** (desktop+mobile) - Сайте **БЕЗДТП.РФ**	1августа-31 августа	Видео-ролики «Однозначно понимай знаки». 6 роликов с обращением популярных людей (актеров, спортсмнов и других)	видео	6	2	12	200 000	200 000	1 800 000	Анонсирование на главной странице сайта в блоке Видео, 6 выходов, 1 800 000 показов
Продвижение творческого конкурса через размещение видеороликов, поддерживающих конкурс на - официальных сообществах **КП** в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники,Инстаграм и - официальных сообществах **БЕЗДТП** в социальных сетях : Fb, Vkontakte, Инстаграм	1августа-31 августа		публикация в формате видео-поста	6	7	42				
Продвижение творческого конкурса через продвижение каждого видеоролика за рамками сообщества КП в Вконтакте	1 августа-31 августа		анонс видео-поста				150 000	150 000	150 000	Доп продвижение каждого видео за рамками сообщества КП в Вконтакте
Продвижение видео-роликов "Однозначно понимай знаки" в Ютюб, 2 видеоблога	1августа-31 августа	Интеграция видео в обзоры блогеров	видео	2	1	2	1 000 000	1 000 000	1 000 000	
Продвижение материалов по теме кампании: - Сайт KP.RU (desktop+mobile) - Сайт БЕЗДТП.РФ	1августа-31 августа	Публикации, анонсирующие раздел с размещением науч-поп карточек «Ограничения, которые однозначно сделают вашу жизнь лучше»	страница	1	2	2	5 000	3 000	300 000	Анонсирование: 1. Текстовый анонс на главной странице сайта, 300 000 просмотров; -
Материалы по теме кампании: - в официальных сообществах КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники, Твиттер и - в официальных сообществах БЕЗДТП в социальных сетях : Fb, Vkontakte	1августа-31 августа	Публикации науч-поп карточек «Ограничения, которые однозначно сделают вашу жизнь лучше»	публикация в формате поста	1	6	6	60 000	60 000	60 000	Соц. сети Сообщества КП в соц. сетях: ФБ,ВК,ОК, Твиттер + сообщества БЕЗДТП.РФ в соц. сетях: ФБ,ВК - 60 000 человек
Материалы по теме кампании: - Сайт KP.RU (desktop+mobile) - Сайт БЕЗДТП.РФ	1августа-31 августа	Серия образовательных мини-форматов с карточками «Это не обсуждается. Однозначно!»	публикация в формате статьи с карточками	7	2	14	14 000	11 200	2 100 000	Анонсирование проекта: 1. Текстовые анонсы на главной странице, 7 выходов 2 100 000 показов
Материалы по теме кампании: - в официальных сообществах КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники, Твиттер и - в официальных сообществах БЕЗДТП в социальных сетях : Fb, Vkontakte	1августа-31 августа	Серия образовательных мини-форматов с карточками «Это не обсуждается. Однозначно!»	публикация в формате поста	7	6	42	250 000	250 000	250 000	
ИТОГО в ЛЕТНИЙ ПЕРИОД				**35**		**139**	**2 189 000**	**2 179 200**	**9 340 000**	

Медиаплан проведения мероприятий на Интернет-площадках, включая социальные сети в осенний период.

Интернет-площадки	Период размещения	Название активности	Вид материала	Количество уникального материала	Количество интернет-площадок	Количество публикаций на интернет-площадках	Показы/просмотры	Участники/ Охват, чел	Объем анонсирования	Анонсирование/Примечание
Осенний период (01 сентября-31 ноября)										
Сайт **KP.RU** (desktop+mobile) Сайт **БЕЗДТП.РФ**	2 недели	Конкурс мини-историй «Поспешишь – всех насмешишь».	страница	1	2	2	30000	25000	3 300 000	Анонсирование страницы с конкурсом: 1. Текстовый анонс на главной странице, 1 выход, 300 000 показов 2. Текстово-графический блок под статьями – 2 000 000 показов 3. Баннероное анонсирование – 1 000 000 показов
Продвижение страницы конкурса на сайте KP.RU (desktop+mobile)			анонсы	1	1	3			900 000	Анонсирование страницы с конкурсом: текстовые анонсы на главной странице, 3 выхода, 900 000 показов
Проведение конкурса мини-историй: -официальные сообщества КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники и - официальные сообщества БЕЗДТП в социальных сетях : Fb, Vkontakte	2 недели		публикация в формате поста	1	3	3	60 000	60 000	60 000	
Продвижение конкурса мини-историй: -официальные сообщества КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники и - официальные сообщества БЕЗДТП в социальных сетях : Fb, Vkontakte	2 недели	Анонсирование конкурса, публикация итогов конкурса мини-историй «Поспешишь – всех насмешишь»	публикация в формате поста	6	5	30	60 000	60 000	60 000	
Сайт KP.RU (desktop+mobile) **Сайт БЕЗДТП.РФ**	2 недели	Комиксы «Не будь, как зомби»	статья с комиксами	1	2	2	30 000	10 000	3 800 000	Анонсирование проекта: 1. Текстовый анонс на главной странице, 1 выход, 300 000 показов 2. Текстово-графический блок под статьями – 2 000 000 показов
Размещение комиксов в: -официальные сообщества КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники	2 недели		публикация в формате фотопоста	10	3	30	40 000	40 000	40 000	
Сайт KP.RU (desktop+mobile) **Сайт БЕЗДТП.РФ**	01 сентября - 31 ноября	Текстовые обзоры «Мировое движение»	обзоры	5	2	10	15 000	10 000	1 500 000	Анонсирование проекта: 1. Текстовые анонсы на главной странице, 5 выходов, 1 500 000 показов
Продвижение обзоров через посты на: - официальных сообществах КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники,Твиттер и - официальных сообществах БЕЗДТП в социальных сетях : Fb, Vkontakte	01 сентября - 31 ноября		публикация в формате поста	5	6	30	210 000	210 000	210 000	

Продолжение таблицы на следующей странице.

Сайт KP.RU (desktop+mobile) **Сайт БЕЗДТП.РФ**	2 месяца	Материал с мотивирующими человеческими историями про разные профессии «Фактор риска»	статья	1	2	2	5 000	3 000	300 000	Анонсирование: - текстовые анонсы на главной странице, 1 выход, 300 000 показов
Продвижение обзоров через посты на: - официальных сообществах КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники,Твиттер и - официальных сообществах БЕЗДТП в социальных сетях : Fb, Vkontakte	1 месяц		публикация в формате поста	5	6	30	280 000	280 000	280 000	
Сайт KP.RU (desktop+mobile) **Сайт БЕЗДТП.РФ**	1 месяц	Лайф-хаки: 7 ситуаций, когда лучше сбросить скорость	статья	1	2	2	5 000	5 000	1 000 000	Анонсирование проекта: 1. Текстовые анонсы на главной странице 1 выход 300 000 показов 2. Текстово-графический блок под статьями - 700 000 показов
Продвижение обзоров через посты на: - официальных сообществах КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники,Твиттер и - официальных сообществах БЕЗДТП в социальных сетях : Fb, Vkontakte	1 неделя		публикация в формате поста	1	6	6	28 000	28 000	28 000	
Сайт KP.RU (desktop+mobile) **Сайт БЕЗДТП.РФ**	1 месяц	Мотивирующие обзоры «7 нормальных привычек современного мужчины» и "7 правил экологичной жизни".	обзор	2	2	4	20 000	20 000	1 000 000	Анонсирование проекта: 1. Текстовый анонс на главной странице 1 выход 300 000 показов 2. тгб под статьями - 700 000 показов
Продвижение обзоров через посты на: - официальных сообществах КП в социальных сетях: Fb, Vkontakte, Одноклассники,Твиттер и - официальных сообществах БЕЗДТП в социальных сетях : Fb, Vkontakte	1 неделя		публикация в формате поста	2	6	12	28 000	28 000	28 000	
ИТОГО в ОСЕННИЙ ПЕРИОД				**42**		**166**	**811 000**	**779 000**	**12 506 000**	

Приложение №5

ПОДРОБНЫЙ СЦЕНАРИЙ, С ТЕКСТОМ КОММУНИКАЦИИ И АЛГОРИТМОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ЦЕЛЕВОЙ АУДИТОРИИ, В ТОМ ЧИСЛЕ С УКАЗАНИЕМ РАЗДАТОЧНОЙ ПРОДУКЦИИ.

1) **Привлечение внимания водителей на АЗС:**

Сценарий ИП- мероприятия

«Привлечение внимания водителей на автозаправочных станциях (АЗС)»

1. **Цель мероприятия:**

Предупреждение причин возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий, привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике.

2. **Задачи мероприятия:**

1. Напомнить водителям, что запрещающие дорожные знаки указывают максимально возможную скорость;
2. Донести до водителей информацию об опасности нарушения скоростного режима через проработку основных заблуждений водителей при выборе скоростного режима;
3. Донести до водителей информацию о важности выбора правильного скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий. Подробно разъяснить, какие факторы влияют на установку ограничения скоростного режима;
4. Повысить уровень правосознания граждан и законопослушного поведения на дорогах путем привлечения внимания посетителей АЗС с помощью вовлекающих мероприятий, направленных на информирование водителей об оптимальном выборе скоростного режима с учетом окружающих условий.

3. **Место проведения мероприятия:**

Автозаправочные станции (АЗС).

Проведение мероприятий предварительно согласовывается с представителями АЗС, в которых запланировано проведение мероприятий.

4. **График проведения мероприятия:**

В каждом городе проведения Кампании: 8 АЗС. 7 дней в неделю (понедельник - воскресенье), 4 часа в день.

Время контакта:

Короткий контакт – 10-15 секунд.

Средний контакт – 1 минута.

Полный контакт – 2-3 минуты.

5. **Персонал:**

Консультант. Одет в черную брендированную футболку (если погодные условия не позволяют быть в футболке, то в черную брендированную толстовку)

Макеты промо-формы находятся в Приложении №1.

6. **Целевая аудитория:**

Участники дорожного движения: водители

7. **Оборудование:**

Макеты оборудования находятся в Приложении №1.

1.Стойка с магнитной основой;

2. Набор магнитов.

8. **Раздаточные материалы:**

Ароматизатор, световозвращающая повязка, обложка для автодокументов.

Ароматизатор в случае короткого контакта, одна штука – одному участнику мероприятия. Световозвращающая повязка или обложка для автодокументов на выбор в случае полного контакта, одна штука – одному участнику мероприятия.

9. **Механика и сценарий мероприятия:**

Консультант:

Здравствуйте! Меня зовут Наталья. Как вы думаете, какие факторы влияют на определение максимальной скорости на дорогах?

(Водитель отвечает – неважно, правильно или нет, Консультант подхватывает его ответ)

Консультант: На самом деле, на знаках ограничения скорости указана максимально возможная скорость передвижения на данном участке дороги. Это та скорость, при которой, учитывая ландшафт, количество полос движения на дороге, наличие или отсутствие конструкций, разделяющих встречные потоки движения, близость населённых пунктов и многие другие факторы, вы сможете своевременно среагировать и остановить транспортное средство. То есть, если на знаке указано ограничение в 60 км/ч, то и передвигаться нужно скоростью не более 60 км/ч, для минимизации возможных последствий в случае ДТП.

(Консультант подводит к стойке с магнитной доской, на ней нарисована дорога и пешеходный переход. На магнитную часть можно крепить магниты-линейки, иллюстрирующие остановочный путь в ясную и дождливую погоду, отвлекающие факторы, которые могут повлиять на реакцию водителя и машинки, на которых указана скорость их движения, а также магнит-конус, который водитель установит в том месте, где он предположительно сможет полностью остановить транспортное средство, учитывая условия задачи.

Консультант будет предлагать разные условия. Например, скорость автомобиля 60 км/ч, погода ясная, внимание водителя полностью сосредоточено на дороге, отвлекающих факторов нет (подробное описание всех задач можно найти в разделе «Варианты задач с правильными ответами»).

Далее консультант попросит водителя поставить магнит- конус, в то место, где он предполагает, что сможет полностью остановить транспортное средство. После этого, консультант, накладывает на доску линейку с остановочным путем, соответствующую заданным параметрам. В зависимости от того, насколько точно водитель указал точку полной остановки автомобиля, консультант делает вывод.

Консультант дает водителю одну-две задачи, в зависимости от того насколько человек идет на контакт. Если посетитель АЗС торопится и контакт короткий - консультант дарит ему ароматизатор для машины, если человек идет на контакт охотно и решает задачу, то получает световозвращающую повязку или обложка для автодокументов на выбор).

Консультант:

Кроме того, на оптимальный выбор скоростного режима влияют и окружающие условия. Во время дождя или, например, зимой безопаснее выбирать скорость ниже максимально разрешённой.

Важно, чтобы выбранная вами скорость позволила вовремя остановиться перед препятствием или объехать его, так как она напрямую влияет на остановочный путь.

Даже незначительное увеличение скорости сверх допустимой может привести к необратимым последствиям.

Обратите внимание на магнитную доску:

Давайте представим, что вы едете со скоростью 80 км/ч, по сухому асфальту в ясную погоду, и вас ничего не отвлекает от дороги. Поставьте, пожалуйста, конус в том месте, где вы считаете, что сможете полностью остановить автомобиль в этих условиях.

(Водитель устанавливает конус)

Консультант:

А теперь я поставлю линейку с остановочным путем, соответствующим условиям нашей задачи.

(устанавливает линейку)

Консультант:

(*вывод, если водитель указал точку полной установки автомобиля максимально верно)* Поздравляю, вы верно *(или почти точно)* указали точку полной остановки автомобиля. Вы действительно ориентируетесь на дороге и имеете представление о возможностях вашего автомобиля. Но помните, что даже небольшая погрешность в расчете, может усугубить возможные последствия в случае ДТП.

(вывод, если водитель указал точку полной остановки автомобиля неверно) Посмотрите, насколько сильно отличается ваше представление об остановочном пути и фактическом положением вещей. Именно поэтому так важно не нарушать указанную на знаке максимально разрешенную скорость движения на дороге и считывать знаки, ограничивающие скорость, однозначно.

Консультант:

А теперь давайте посмотрим, что будет если во время движения 80 км/ч у вас зазвонил телефон *(пошел дождь, вы увидели что-то, что отвлекло вас от дороги)*. Скорость вашей реакции и остановочный путь изменятся. Пожалуйста, поставьте конус там, где вы считаете, что сможете полностью остановить автомобиль в дождливую погоду (если вы отвлеклись от дороги на посторонний предмет).

(Консультант крепит на доску магниты, соответствующие новым условиям задачи, а водитель ставит конус там, где считает, что сможет полностью остановит автомобиль. Затем консультант ставит линейку с соответствующим условиям задачи остановочным путем и делает выводы аналогичные выводам из первой задачи).

Консультант:

Как видите, многие факторы могут влиять на остановочный путь вашего автомобиля, таким образом мы хотим напомнить вам о важности выбора правильного скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий. Спасибо за внимание к проблеме. Возьмите, пожалуйста, комплимент.

Консультант:

Давайте еще раз вспомним, с какой скоростью можно передвигаться, если вы видите знак ограничения максимальной скорости. Это та скорость, при которой, учитывая ландшафт, количество полос движения на дороге, наличие или отсутствие конструкций, разделяющих встречные потоки движения, близость населённых пунктов и многие другие факторы, вы сможете быстро среагировать и остановить транспортное средство, минимизировав возможные последствия в случае ДТП.

Консультант:

Спасибо за внимание к проблеме. Счастливого пути!

Варианты задач с правильными ответами:

1. Скорость транспортного средства 60 км/ч, ясная погода, сухой асфальт, внимание водителя полностью сосредоточено на дороге.

Правильный ответ: Остановочный путь 40 метров. Из них 17 метров на реакцию водителя, 23 метра – тормозной путь.

2. Скорость транспортного средства 70 км/ч, ясная погода, сухой асфальт, внимание водителя полностью сосредоточено на дороге.

Правильный ответ: Остановочный путь 50 метров. Из них 19 метров на реакцию водителя, 31 метр – тормозной путь.

3. Скорость транспортного средства 80 км/ч - ясная погода, сухой асфальт, внимание водителя полностью сосредоточено на дороге.

Правильный ответ: Остановочный путь 63 метра. Из них 22 метра на реакцию водителя, 41 метр– тормозной путь.

4. Скорость транспортного средства 80 км/ч - ясная погода, сухой асфальт, внимание водителя отвлечено на посторонний предмет.

Правильный ответ: Остановочный путь 96 метра. Из них 55 метров на реакцию водителя, 41 метр– тормозной путь.

5. Скорость транспортного средства 80 км/ч – дождь, мокрый асфальт, внимание водителя полностью сосредоточено на дороге.

Правильный ответ: Остановочный путь 84 метра. Из них 22 метра на реакцию водителя, 62 метра – тормозной путь.

6. Скорость транспортного средства 80 км/ч – дождь, мокрый асфальт, внимание водителя отвлечено на посторонний предмет.

Правильный ответ: Остановочный путь 117 метров. Из них 55 метров на реакцию водителя, 62 метра – тормозной путь.

Приложение № 1

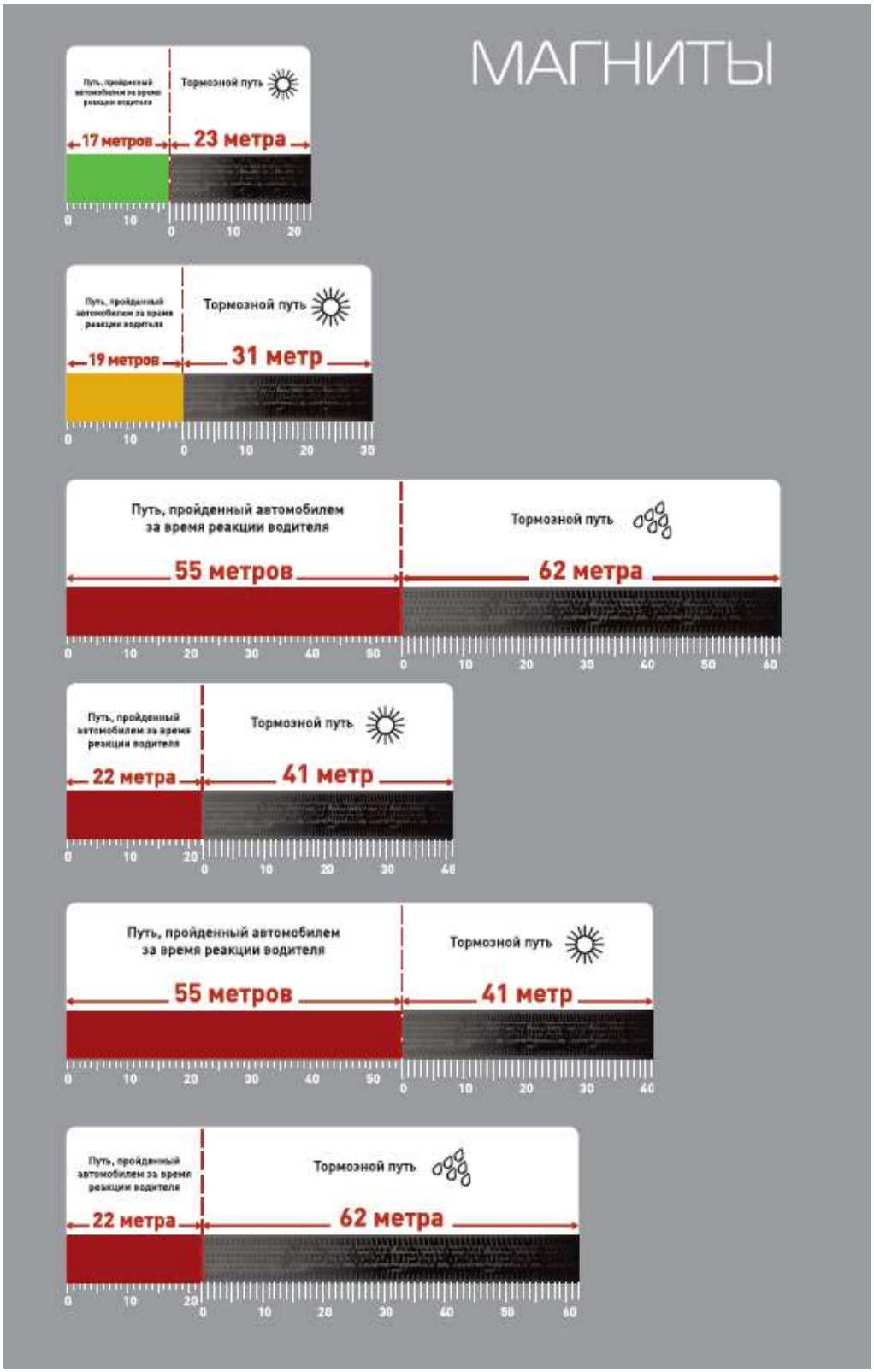
Макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

1) Промо-форма для персонала

2) Стойка с магнитной основой

3) Набор магнитов:

Линейки с остановочными путями:



Другие элементы:

2. Привлечение внимания водителей в РЭП, МФЦ:

Сценарий ИП-мероприятия

«Привлечение внимания водителей в РЭП, МФЦ»

1. Цель мероприятия:

Предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий, привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике.

2. Задачи мероприятия:

1. Наглядно донести до водителей информацию о том, что дорожные знаки нужно считывать однозначно, без каких-либо дополнительных смыслов;
2. Напомнить водителям о необходимости соблюдать скоростной режим;
3. Донести до водителей информацию о важности выбора правильного скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий. Подробно разъяснить, какие факторы влияют на установку ограничения скоростного режима и почему превышение скорости на +20 км/ч недопустимо;
4. Донести до водителей информацию об опасности нарушения скоростного режима с проработкой основных заблуждений водителей при выборе скоростного режима;
5. Повысить уровень правосознания граждан и способствовать законопослушному поведению на дорогах, путем привлечения внимания посетителей РЭП и МФЦ к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике с помощью размещения информационно-пропагандистских материалов кампании.

3. Место проведения мероприятия:

РЭП, МФЦ.

Размещение ИП-материалов согласовывается с представителями РЭП, МФЦ.

4. График мероприятия:

В каждом городе проведения Кампании: 1-3 РЭП / МФЦ (зависит от количества, имеющегося в городе), 7 дней в неделю (понедельник – воскресенье).

5. Персонал:

Отсутствует.

6. **<u>Целевая аудитория:</u>**

Участники дорожного движения: водители

7. **<u>Информационные материалы:</u>**

1. Информационные плакаты согласованные с ГУОБДД МВД России в рамках реализации третьего этапа технического задания.
2. Телевизионный ролик «Шаман» (хронометраж 30 сек.);
3. Информационный фильм «Прощенные километры» (хронометраж 15 мин.).

8. **<u>Раздаточные материалы:</u>**

Отсутствуют.

9. **<u>Механика и сценарий мероприятия:</u>**

Размещение информационных плакатов в местах, доступных для наибольшего количества посетителей или в специально отведенных местах для размещения информационных плакатов (по согласованию с представителями РЭП, МФЦ).

Размещение телевизионного ролика «Шаман» и информационного фильма «Прощенные километры» на мониторах, размещенных в РЭП, МФЦ.

Материалы должны быть предоставлены представителям РЭП, МФЦ за 2 недели до периода размещения.

3. **<u>Привлечение внимания воспитанников старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций в детских садах:</u>**

Сценарий проведения ИП-мероприятий

«Привлечение внимания воспитанников старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций».

1. **<u>Цель мероприятия:</u>**

Формирование установки у воспитанников с старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций на безопасное поведение в населенных пунктах и вне населенных пунктов.

2. **<u>Задачи мероприятия:</u>**

1. Образовательные:
   - Актуализировать знания детей об основах правил безопасного поведения в населенных пунктах и вне населенных пунктов;
   - Разъяснить детям на примерах различных дорожных ситуаций необходимость находить совместное решение, соблюдать порядок очередности и Правила дорожного движения;
   - Обучить детей поведенческому алгоритму безопасного перехода проезжей части дороги по пешеходному переходу;
   - Предоставляя детям возможность принимать участие в различных дорожных событиях, обучить методам взаимодействия участников дорожного движения.

2. Воспитательные:
   - Способствовать развитию таких качеств личности как ответственность за свою собственную судьбу и безопасность;
   - Способствовать пониманию необходимости согласовывать с другими участниками процесса своё мнение и действия;
   - Способствовать развитию положительной мотивации к правомерному безопасному поведению в транспортной среде.

3. Развивающие:
   - Способствовать развитию любознательности и познавательных способностей детей;
   - Задействовать внимание ребенка в элементарных опытах и экспериментах, способствующих развитию понимания взаимодействия участников дорожного движения;

- Способствовать развитию у детей навыков и умений наблюдения за дорожной обстановкой и способности к предвидению возможной опасности.

3. **Место проведения мероприятия:**

Дошкольные образовательные организации, детские сады, детские лагеря.

Требования к площадке: зал (спортивный или актовый) или огороженная площадка (площадь не менее 40 кв.м, ровное покрытие, без перепада высот для размещения оборудования). Наличие освещения.

4. **График проведения мероприятия:**

В каждом городе проведения Кампании (летний период):

5 дней в неделю (понедельник - пятница).

Детские сады или детские лагеря: 5 занятий в день.

Продолжительность мероприятия: 30 минут

В каждом городе проведения Кампании (осенний период):

5 дней в неделю (понедельник - пятница).

Дошкольные образовательные организации, детские сады: 5 занятий в день.

Продолжительность мероприятия: 30 минут

5. **Персонал:**

Два ведущих для группы не более 30 человек. Одеты в черные брендированные футболки или в черные брендированные толстовки.

Макеты промо-формы находятся в Приложении 5.

Методические указания к персоналу:

Мероприятие проводят два ведущих.

Количество детей – не более 30 в группе, из расчета 15 человек на одного ведущего. Также на площадке присутствуют ответственные сопровождающие лица от образовательной организации.

Задачи составлены с учетом масштабного и примерного (неполного) моделирования инфраструктуры улично-дорожной сети.

6. **Целевая аудитория:**

Воспитанники старших и подготовительных групп дошкольных образовательных организаций.

Дети данного возраста не имеют возможности самостоятельного передвижения в качестве пешеходов и формируют свои знания на опыте наблюдения за поведенческими моделями взрослых, в том числе родителей.

Особенностью данной возрастной группы является невозможность объективной оценки поведенческой модели взрослых. Формируя свои знания о безопасном поведении вблизи проезжей части дороги на поведенческих, а не оценочных алгоритмах объектах наблюдения, они приходят к ошибочным суждениям об условиях безопасного поведения в улично-дорожной среде.

7. **Оборудование:**

Макеты оборудования находятся в Приложении 5.

Паззл напольный, его горизонтальные части:

1. Тротуар – 2 шт. (серая полоса шириной 1 метр);
2. Бордюр – 2 шт. (черно белая полоса шириной 30 сантиметров);
3. Проезжая часть – 1 шт. (черная полоса, шириной 6 метров, разделенная на отрезки для упрощения монтажа);
4. Горизонтальная разметка 1.1 – 2 шт. (белая полоса, шириной 20 сантиметров, состоящая из двух частей);
5. «Пешеходный переход» горизонтальная разметка 1.14.1 – 10 шт. (белая полоса, шириной 2 метра);
6. Макет искусственного препятствия (лежачий полицейский) – 2 шт. (черно – оранжевая полоса, шириной 6 метров).

Паззл напольный, его вертикальные части:

7. Макеты дорожных знаков «ограничение максимальной скорости», 3.24, со значением 20 км/ч – 2 шт.;

8. Макеты дорожных знаков «ограничение максимальной скорости», 3.24, со значением 40 км/ч – 2 шт.;
9. Макеты дорожных знаков «пешеходный переход, 5.19.1, - 2 шт.;
10. Макеты дорожных знаков «пешеходный переход, 5.19.2, - 2 шт.;
11. Макет действующий транспортного светофора с пешеходной секцией – 2 шт.

Элементы сопровождения экспериментов:

12. Линейка оценки реакции – 2 шт.;
13. Комплект машинок разноцветных – 2 комп. (масштаб 1/43, в одном комплекте 5 разноцветных машинок);
14. Карточки с изображением животных, формат А4. – 1 компл. (в одном комплекте 14 карточек с различными животными. Из низ 7 – травоядных, 7 – хищных);
15. Маска для плавания детская – 1 шт.;
16. Наушники строительные – 1 шт.;
17. Голова ростовой фигуры (слон) – 1 шт.;
18. Бумажные брендированные кепки двух цветов – 30 шт. (по 15 шт. каждого цвета);
19. Жилеты детские световозвращающие с надписью «Водитель» – до 15 шт. (при условии, что количество участников мероприятия – до 30 человек);
20. Жилеты детские световозвращающие с надписью «Пешеход» – до 15 шт. (при условии, что количество участников мероприятия – до 30 человек);
21. Пластиковые тарелки с низкой каймой – 10 шт.;
22. Мячи пинпонговые – 10 шт.;
23. Велосипед детский с комплектом установленного оборудования – 1 шт. (комплект оборудования содержит катафоты – 4 оранжевых, 1 красный, фара – 1 шт., фонарь красный – 1 шт., звонок – 1 шт., зеркало – 2 шт. Весь комплект установлен на велосипед);
24. Ролл ап.

8. Раздаточные материалы:

Мешок для сменной обуви со световозвращающей полосой, световозвращающий брелок, набор световозвращающих наклеек. По одной штуке каждого наименования для каждого участника мероприятия.

9. Механика мероприятия

Название мероприятия:

«Строители безопасности»

Длительность мероприятия:

Мероприятие длится 30 минут для одной группы.

Схема мероприятия:

Участникам предлагается ответить на вопросы ведущего об элементах, составляющих дорогу. Из предложенных фрагментов дороги нужно выбрать элемент, соответствующий верному ответу на вопрос ведущего.

Порядок построения блоков мероприятия:

1. Проезжая часть с тротуаром, бордюрами и горизонтальной разметкой «осевая линия» (1.1 в ПДДРФ).
   (разыгрывается сценарий №1)

2. Он же и дополнительно дорожные знаки «Пешеходный переход» (5.19.1 и 5.19.2 в ПДДРФ*), «Ограничение максимальной скорости» (3.24 в ПДДРФ), горизонтальная разметка «Пешеходный переход» (1.14.1 в ПДДРФ)
   (Разыгрывается сценарий №2)

3. Он же и дополнительно транспортный и пешеходный светофор
   (разыгрывается сценарий №3)

ПДДРФ* - Правила дорожного движения Российской Федерации.

Описание локации:

Участникам необходимо составить «Паззл» * из фрагментов дороги, получив в результате Дорогу и регулируемый пешеходный переход.

* **Паззл**, **складная картинка**, **мозаика** (От анг. *puzzle*) — игра головоломка, в которой требуется составить мозаику из множества фрагментов рисунка различной формы. (Википедия)

Механика проведения:

Блок №1 – работает на усложнение ситуации.

Блок №2, 3 – работает на упрощение ситуации.

Блок №1

<u>Часть 1. «Загадки»</u>

<u>Сценарий №1</u>

Состоит из частей:

1. Ответы на загадки, составление из элементов дороги пазла;
2. Проведение экспериментов на полученном макете;

<u>Часть 1.</u>

1. *«Загадки блок №1»*
   Участники, отвечая на вопросы (загадки) ведущего, выбирают из предложенных элементов дороги необходимый. Под контролем ведущего выкладывают его в соответствии с правилами расположения элементов улично-дорожной инфраструктуры.

Загадки (см. приложение №1) и схему построение дороги (см. приложение №4):

1. Тротуар
2. Бордюр
3. Проезжая часть
4. Горизонтальная разметка 1.1

<u>Часть 2.</u>

Эксперименты проводятся в три этапа, последовательно.

<u>Дополнительное указание:</u> из группы выделяем детей, которые будут играть роль подвижных автомобилей. Также выделяем группу, которая будет играть роль неподвижных препятствий (автомобили, кусты, заборы) и пешеходов. Первым этапом расставляем всех, кто неподвижен. (припаркованные автомобили, заборы, кусты)

На построенной части инфраструктуры проводим три наглядных эксперимента, результатами которых станет знакомство с основным алгоритмом действий пешехода при переходе проезжей части дороги.

Полный алгоритм: Стой – Слушай – Смотри – Думай – Иди!

Эксперимент №1 «Время реакции и реагирования»

<u>Этап 1.</u>

Просим одного из участников двумя пальцами одной руки поймать линейку. Преподаватель выпускает линейку – ребенок ловит. Задача – как можно быстрее перехватить падающую линейку.

<u>Этап 2</u>.

Задание первого участника без изменений. Просим второго участника отвлекать первого, от процесса. Второй участник демонстрирует первому разноцветные машинки, первый участник обязательно должен назвать ее цвет.

Разъясняем:

Доказываемые части алгоритма: Стой!

- *Понятие время реакции;*
- *Зависимость времени реакции от состояния человека. (увлеченность, отвлеченность, усталость, болезнь);*
- *Непостоянство времени реакции у одного человека в одинаковых условиях;*
- *Разное время реакции у разных людей;*
- *Отличие понятий «заметить» и «успеть сделать»;*
- *Опасность отвлечения внимания (пешехода и водителя);*
- *Необходимость остановки перед переходом проезжей части дороги. (при любых условиях).*

Эксперимент №2 «Слышу – Вижу»

<u>Этап 1.</u>

Определение направления опасности по звуку и степени его угрозы. Перевод взгляда.

Просим первого участника занять позицию на краю проезжей части и приготовиться к переходу дороги.

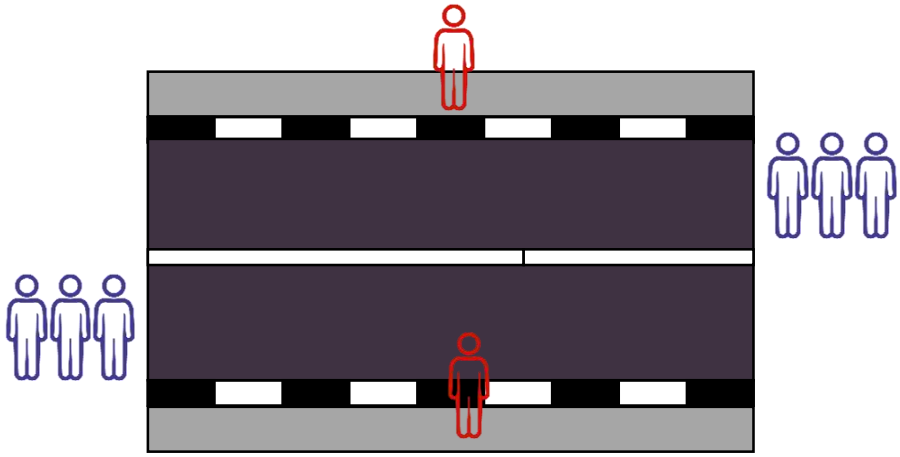
Задача первого участника. Определить по звуку, какое именно животное имитирует другой участник. Посмотреть на карточку и назвать животное, на ней изображенное, определив его как хищное или травоядное.

<u>Примечание:</u> хищное животное представляет большую угрозу, чем травоядное. Определяя их первый, участник добавляет к ответу степень его угрозы.

Раздаем карточки с изображением животных (хищных и травоядных) десяти другим участникам. Делим их на две группы. Расставляем группу в шеренгу с двух сторон. Даем задачу участникам с карточками, находящихся с разных сторон (направлений) проезжей части изобразить звуки, издаваемые животными изображенных на карточках. Затем демонстрировать карточки поднимая их вверх.

Начинает участник с левой стороны, затем справой и так далее.

Схема №1 Расстановка участников эксперимента.



<u>Этап 2.</u>

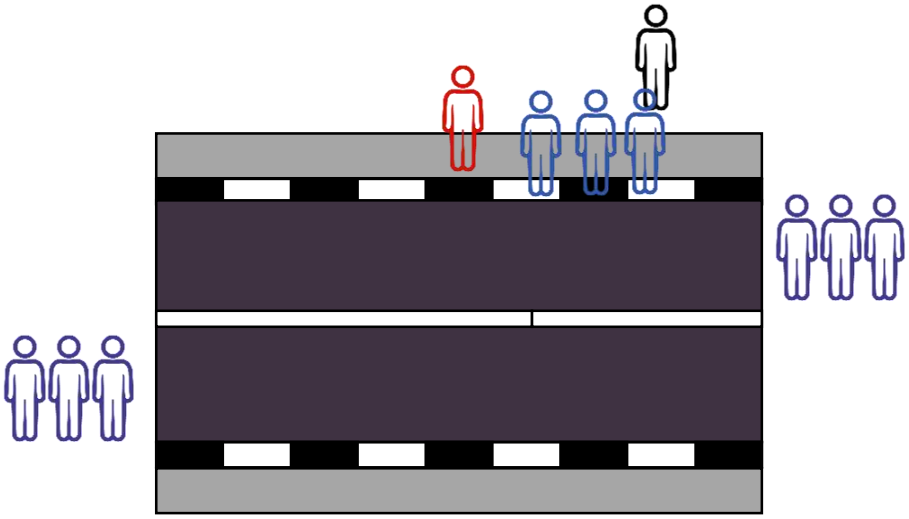
Ограничение обзора и отвлекающие факторы.

Механика повторяется. Но усложняем задачу. Просим первого участника одеть маску для плавания и наушники, ограничивающие доступ звука. Остальные участники меняются карточками.

На небольшом отдалении ведущий №2 одевает голову ростовой фигуры слона. Не принимая участия в процессе, он находится на заднем плане, стараясь не привлекать внимания. Необходимо использовать для скрытия, ведущего №2 участников, изображающих неподвижные предметы. Задача ведущего №1 – максимально вовлечь участников в процесс и отвлечь от ведущего №2.

По окончании демонстрации карточек ведущий №1 обращает внимание на ведущего № 2. Поясняя опасность ограничения внимания, обращает внимание «Слона то, мы и не заметили!!»

Схема №2 Расстановка участников эксперимента.



Разъяснения ведущего, содержательная часть:

Доказываемые части алгоритма: «Слушай – смотри»

- *Необходимость прислушаться при поиске опасности (Опасность которую не видно, можно услышать);*
- *Опасность предметов, ограничивающих возможность осмотра проезжей части дороги;*
- *Необходимость полноценного осмотра и контроля места пешеходного перехода;*
- *Порядок осмотра места пешеходного перехода (сначала налево, затем направо и вновь налево)*

Эксперимент №3 «Процесс торможения и остановки»

Выявление угрозы. Остановочный путь автомобиля.

«Резкое торможение», просим участника выполняющего роль водителя набрать скорость(побежать) и затем по команде ведущего №2 «резко» остановиться. Имитируя груз – вручаем ему пластиковую тарелку с пинпонговым мячом. Участник держите ее перед собой, двумя руками. Мяч

свободно катается по ней. При резкой остановке мяч выпадет из тарелки. Проводим то же упражнение, но на значимо меньшей скорости. Результат – обратный предыдущему. Просим участников сравнить две ситуации. Предлагаем обсудить более сложные погодные условия. Важно обратить внимание участников на три ключевых параметра в определении опасных условий для перехода. Первое – скорость движения автомобиля и сложность определения ее точного значения.

Пояснение: «поэтому минимум два взгляда в сторону опасности. Где находился автомобиль и на сколько приблизился»

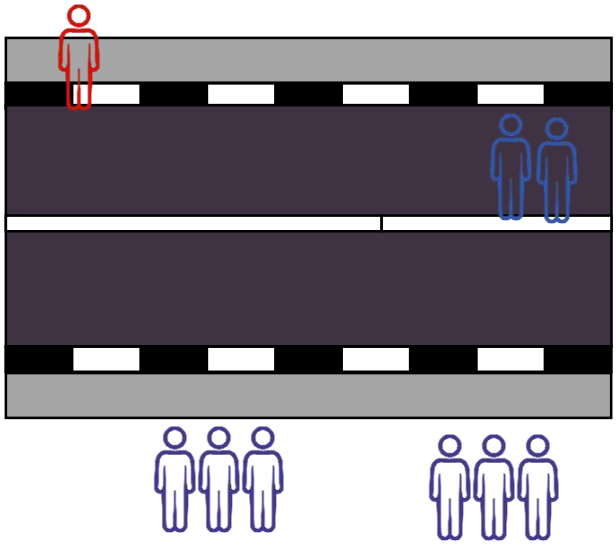
Второе – удаленность его от места перехода.

Пояснение: Если автомобиль близко, он опасен не зависимо от скорости. Если автомобиль далеко, он так же может быть опасен. Двигаясь с большой скоростью, он быстро приедет.

Третье – в местах пешеходных переходов устанавливаются знаки ограничивающие максимальную скорость.

Пояснение: На знаках отображается максимальная скорость, а не рекомендуемая. Рекомендуемая скорость в этом случае ниже разрешенной.

Схема №3 Расстановка участников эксперимента.



Разъяснения ведущего, содержательная часть:

Доказываемые части алгоритма: «Думай и оценивай»

- *Необходимость контроля ситуации в месте перехода дороги;*
- *Понятие остановочный путь;*
- *Сила инерции;*
- *Влияние погодных условий на возможности торможения автомобиля;*
- *Влияние скорости движения на остановочный путь;*
- *Необходимость оценки не только удаленности, но и скорости движения;*
- *Опасность игр на проезжей части;*
- *Отсутствие безопасных условий при переходе дороги при наличии движущихся автомобилей.*

Пояснение: в этой части ведущему необходимо донести мысль о крайней опасности нахождения на проезжей части. С подобной ситуацией ребенок может столкнуться, пересекая дорогу у домовладений в небольших населенных пунктах.

Блок №2

Часть 1. «Загадки»

Сценарий №2.

Состоит из частей:

1. Ответы на загадки, составление из элементов дороги паззла, дополнение улично-дорожной инфраструктуры не регулируемым пешеходным переходом и искусственным препятствием;
2. Организация движения различных групп участников.

Часть 1.

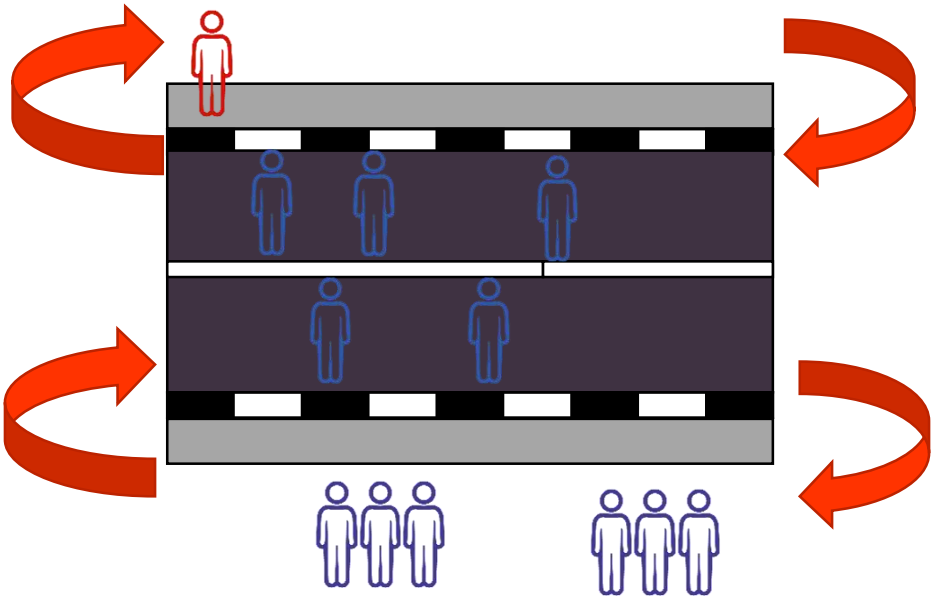
Этап 1.

Организация движения на макете:

Просим участников имитировать дорожное движение. Участники, представляющие группу автомобилей, не могут сталкиваться, ездить по

встречной полосе, и терять груз. Просим детей непрерывно двигаться на небольшой дистанции в противоположные стороны с разным интервалом.

Схема №4 Расстановка участников



Просим участников представляющих группу пешеходов выбрать безопасные условия для перехода. Поясняем, что в отсутствии пешеходного перехода таких условий ***нет****. И нам вместе необходимо оборудовать пешеходный переход.*

<u>Этап 2.</u>

1. *«Загадки блок №2»*
   Участники, отвечая на вопросы (загадки) ведущего, выбирают из предложенных элементов дороги необходимый. Под контролем ведущего выкладывают его в соответствии с правилами расположения элементов улично-дорожной инфраструктуры.

Загадки и схему построение дороги (см. приложение №2):

1. Пешеходный переход, «Зебру» разметку 1.14.1;
2. Знаки «Пешеходный переход» 5.19.1 и 5.19.2 с двух сторон;
3. Знаки «Ограничения максимальной скорости 3.24», (со значениями 40 и 20 км/ч)
4. Искусственная неровность

<u>Часть 2.</u>

<u>Подсказка: поменять участников ролями.</u>

Организация движения на макете:

Просим участников имитировать дорожное движение. Участники, представляющие группу автомобилей, не могут сталкиваться, ездить по встречной полосе, и терять груз. Просим детей непрерывно двигаться на небольшой дистанции в противоположные стороны с разным интервалом.

Задача детей группы водители снижать скорость перед пешеходным переходом, независимо от наличия пешехода на переходе. Останавливаться полностью и уступать дорогу пешеходу в случае его наличия.

Задача пешеходов, переходить дорогу по одному, вслух произнося алгоритм «Перед переходом дороги, - Стой – Слушай – Смотри (на лево- направо - налево) – оценивай безопасные условия, принимай решение и – Иди!».

Схема движения аналогична схеме №4.

Общая задача организовать коммуникацию между разными группами участников дорожного движения.

Разъяснения ведущего, содержательная часть:

- *Опасность отвлечения внимания при переходе проезжей части дороги;*
- *Приоритет движения и необходимость оценивать безопасные условия;*
- *Необходимость снижать скорость. Соблюдая требования дорожных знаков, выбирать скорость ниже разрешенной (руководствуясь целесообразностью обеспечения безопасности всех участников дорожного движения);*
- *Безопасными условиями для выхода на проезжую часть можно считать ситуацию, при которой все автомобили остановились перед пешеходным переходом;*
- *Осматривать ситуацию в целом и каждый ряд в отдельности;*
- *Запоминаем путем группового повторения алгоритм перехода дороги. (Стой – Слушай – Смотри – Думай – Иди!);*
- *Отказ от приоритета в небезопасных условиях.*

Блок №3

Часть 1. «Загадки»

Сценарий №3.

Состоит из двух частей:

1. Ответы на загадки, составление из элементов дороги пазла, дополнение улично-дорожной инфраструктуры регулируемым пешеходным переходом, а именно транспортным и пешеходным светофором; Дополнение: убрать из макета дорожные знаки «ограничение максимальной скорости», (3.24) со значением 20 км/ч
2. Организация движения различных групп участников.

Часть 1.

Этап 1.

1. *«Загадки блок №3»*
   Участники, отвечая на вопросы (загадки) ведущего, выбирают из предложенных элементов дороги необходимый. Под контролем ведущего выкладывают его в соответствии с правилами расположения элементов улично-дорожной инфраструктуры.

Порядок загадок и построения перехода (см. приложение №3):

1. Транспортный светофор;
2. Пешеходный светофор;
3. Переход дороги с велосипедом;

Часть 2.

Подсказка: поменять участников ролями.

Организация движения на макете:

Просим участников имитировать дорожное движение. Участники, представляющие группу автомобилей, не могут сталкиваться, ездить по встречной полосе, и терять груз. Просим детей непрерывно двигаться на небольшой дистанции в противоположные стороны с разным интервалом.

Задача детей группы водители:

снижать скорость перед приближением к светофору. Останавливаться на желтый сигнал светофора. Начинать движение на разрешающий сигнал светофора, с небольшой паузой, для осмотра пешеходного перехода.

Задача группы пешеходов:

Не выходить на проезжую часть на запрещающий сигнал пешеходного светофора. Ожидать смены сигнала пешеходного светофора вдали от края проезжей части дороги. Перед выходом на проезжую часть действовать согласно алгоритму перехода дороги.

Общая задача организовать общее взаимодействие групп, представляющих различные категории участников дорожного движения на регулируемом пешеходном переходе.

Разъяснения ведущего, содержательная часть:

- *Значение сигналов пешеходного светофора и их отличия от транспортного;*
- *Действия водителя при приближении к светофору (снижение скорости и готовность остановиться);*
- *Действия пешехода на запрещающий сигнал светофора;*
- *Действия пешехода на разрешающий сигнал светофора;*
- *Действия водителей и пешеходов в случае внезапной смены сигнала светофора;*
- *Необходимость спешиться для перехода проезжей части дороги, при движении на велосипеде.*

Подводим итоги.

Награждаем участников.

Содержание приложений:

Приложение № 1 содержит: загадки и ответы. Содержательная часть. К блоку №1

Приложение № 2 содержит: загадки и ответы. Содержательная часть.

К блоку №2

Приложение № 3 содержит: загадки и ответы. Содержательная часть.

К блоку №3

Приложение № 4 содержит: полную схему построения пазла (собранную схему, и элементы построения)

Приложение №5 содержит: макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

Приложение № 1

Загадки и ответы. Содержательная часть к блоку №1

Загадки для блока №1:

Для машин и для трамвая
Путь-дорога есть другая.

Здесь не катится автобус.
Здесь трамваи не пройдут.
Здесь спокойно пешеходы
Вдоль по улице идут.
Ответ: тротуар

На проезжей части с краю,

Есть ступенечка такая,

Пешеходов защищая

Машинам въезд преграждает.

Ответ: бордюр

Вдаль шагая по дорогам,

Не забудьте, малыши:
Тротуары - пешеходам,
Ну а эта часть дороги, только для машин!

Ответ: проезжая часть дороги

Бежит белая полоска, посреди дорог

Встречным автомобилям столкнуться не дает.

Ответ: Сплошная линия разметки

Содержательная часть:

Эксперимент 1

Доказываем утверждение «Стой!»

- ***Понятие время реакции***

У каждого человека, каким бы быстрым и стремительным он ни был, есть время реакции. Что это такое? Если вы увидите летящий в вас мяч, легко ли будет его поймать? Скорее всего нет! Потому, что для того, чтобы его поймать, вам нужно время посмотреть в его сторону, оценить направление полета и успеть выставить руки. Но если он летит быстро или уже близко к вам, то времени среагировать на его появление не хватит. Помните игру «вышибалы»? Когда одни участники стремятся кинуть мяч в других? Как только участник, в которого летит мяч не успевает среагировать, он выбывает из игры. Легко увернуться, когда, видишь соперника, который бросает мяч. Так и на дороге, с момента как водитель успел Вас увидеть до того момента, как автомобиль начнет снижать скорость пройдет время. Автомобиль обладая большой скоростью приблизится к Вам и может не успеть остановиться. Да и увернуться у пешехода в такой ситуации не получится. Поэтому важно остановиться перед переходом. Чтобы вы смогли увидеть не только ближайший автомобиль, но и все остальные.

- ***Зависимость времени реакции от состояния человека (увлеченность, отвлеченность, усталость, болезнь)***

А может быть время необходимое на реакцию стать больше? Может! Днём вы бодры, энергичны: вы можете легко поймать брошенный вам мяч. А вечером, когда вы уже устали, глаза слипаются и хочется спать? Скорее всего мячик ударит вам по лбу, а вы и ойкнуть не успеете!

Или другая ситуация: вы увлечённо играете с кем-то из детей в машинки и тут, откуда ни возьмись, в вас летит мяч! Успеете поймать? Если бы Вы были сосредоточенны на игре в мяч скорее всего Вам удалось бы его поймать. Но сосредоточившись на игре в машинки, скорее всего, вы его даже не заметите!

Так и при переходе дороги, необходимо сосредоточиться на процессе перехода. Убрать в карманы все отвлекающие предметы. Остановиться и внимательно осмотреться.

- ***Непостоянство времени реакции у разных людей в одинаковых условиях***

А время реакции у разных людей отличается? Давайте проведём эксперимент: вы держите свою руку наготове у края линейки и когда я её отпущу, вы должны её поймать. Смотрите: один поймал линейку раньше,

другой чуть позже, а кто-то вообще не смог поймать! Хотя условия у всех были одинаковыми!

- ***Разное время реакции у разных людей***

Мы все такие похожие и такие разные. Внешняя схожесть, к сожалению, не говорит об одинаковом времени необходимом на осознание опасности. На простом примере. Вам легко удавалось поймать линейку? Нет. Кто-то реагировал чуть быстрее, кто-то наоборот. Так у взрослых людей время реакции отличается больше. Да и часто бывает, что они погружены в мысли и взрослые проблемы. Если Вам удавалось ловить линейку чуть раньше или позже, взрослый человек погруженный в раздумья может даже не поймать ее. У каждого человека своё время реакции. В одной и той же ситуации один человек может принимать решение быстрее, а другой медленнее. У пожилых людей обычно время реакции больше, чем у молодых.

- ***Отличия понятий «заметить» и «успеть сделать».***

Но одно дело – заметить, опасность и совсем другое – сделать что-нибудь, чтобы её избежать. Если вы внимательны, не отвлекаетесь, смотрите по сторонам, то сможете увидеть опасность раньше. А если вы просто глянули в сторону, то можете ее и не заметить.

Так же и водитель, если он внимателен и не отвлекается на мобильный телефон или ещё что-то, то он сможем заранее заметить пешехода. Но успеет ли он остановиться? Ведь для остановки ему понадобится время, чтобы заметить вас и начать торможение!

- ***Опасность отвлечения внимания. (пешехода и водителя).***

Обратите внимание, что мы уже несколько раз говорили о внимательности. Это касается и водителя, и пешехода. Дело в том, что человек не может делать одновременно несколько дел и для того, чтобы переключиться с одного дела на другое, ему требуется дополнительное время. Но и это не всё! Если вы, подходя к дороге, увлеченно беседуете с товарищем или смотрите в смартфон, вы можете вообще не заметить, как окажетесь на проезжей части.

- ***Необходимость остановки перед переходом проезжей части дороги. (при любых условиях)***

Ну вот: мы с вами выяснили, что такое время реакции и от чего она может зависеть. Время реакции есть у всех, и оно может быть у кого-то больше, а у кого-то меньше. И у водителей за рулём тоже есть время реакции и у каждого своё. Водитель приближающегося к пешеходному переходу

автомобиля может оказаться больным или сильно уставшим, отвлечься на радио, телефон или разговор с пассажиром. Он может поздно заметить подошедшего к переходу пешехода и попросту не успеть среагировать на его появление. Кроме того, автомобиль или мотоцикл невозможно остановить мгновенно и для этого порой требуется расстояние в 30 раз больше, чем пешеходу. Поэтому, прежде, чем переходить дорогу, остановись! Для того, чтобы у тебя было время осмотреться.

Эксперимент №2

Доказываем утверждение «Слушай - смотри»

- ***Необходимость прислушаться при поиске опасности (Опасность которую не видно можно услышать)***

Приблизившись к переходу остановитесь и внимательно прислушайтесь. Это важно, вспомните, когда становится страшно, например, в темной комнате, вы сначала вслушиваетесь! И если где-то раздался шорох. Вы немедленно смотрите туда! Дорога более опасное место чем темная комната. Внимательно послушайте, не приближается ли к Вам автомобиль, даже на пустой дороге!

- ***Опасность предметов, ограничивающих возможность осмотра проезжей части дороги***

Мы на своем опыте убедились, что даже слона можно не заметить. Давайте вместе предположим какие предметы могут скрывать от нас опасность при осмотре дороги?

Кусты и ограждения – Никогда, НЕ выбегайте на дорогу. Особенно если рядом с местом перехода есть ограждения или кусты! Они сделают Ваше появление на столько внезапным, что водитель не успеет среагировать на это.

Припаркованные автомобили или автобус – За ними и правда легко спрятаться. Но чем раньше нас заметят водители, тем больше у них возможности принять верное решение. Старайтесь не выходить на проезжую часть между припаркованных автомобилей, особенно во дворе. Найдите более широкое место.

Капюшон или шарф – В дождливую или холодную погоду они уберегут Вас в тепле. Но точно не уберегут на проезжей части. Даже если вы повернете голову, то кроме капюшона или шарфа ничего не увидите. Перед переходом

снимите вещи, закрывающие Вам обзор, а после перехода, не забудьте надеть!

Но даже на пешеходном переходе нельзя терять бдительность! Вот вежливый водитель остановился перед пешеходным переходом и уступает Вам дорогу, но водитель едущий в следующем ряду может не увидеть Вас. Поэтом, поблагодарим вежливого водителя подняв руку – вот так! Но продолжим переход лишь убедившись, что автомобиль в следующем ряду тоже остановился. Продолжая переходить проезжую часть дороги, мы поступаем так, пересекая каждый ряд. Лишь убедившись в своей безопасности продолжаем путь.

- ***Необходимость полноценного осмотра и контроля места пешеходного перехода.***

Опасность любого пешеходного перехода, заключается в том, что Вам предстоит пройти через место пересечения множества путей. Люди идут от края к краю, стараясь не задерживаться на проезжей части. Автомобили останавливаются чтоб уступить им дорогу. И всем участникам дорожного движения необходимо быстрее продолжить свой путь. Но без внимания друг к другу это может окончиться бедой! Поэтому важно понимать, что переход проезжей части будет безопасен для Вас. В первую очередь необходимо пользоваться только пешеходными переходами! – Там водители ожидают Вашего появления. Во вторую очередь не выходить на проезжую часть пока все автомобили не остановились. В третью посмотреть место выхода на проезжую часть и убедиться, что Ваше появление не станет для водителя неприятным сюрпризом. Рядом не должно быть предметов, скрывающих Вас.

- ***Порядок осмотра места пешеходного перехода (сначала налево, затем направо и вновь на лево)***

Подойдя к проезжей части дороги, помните, что у нас организованно правостороннее движение и самая первая опасность на пути приблизится слева. Поэтому сначала смотрим Налево. Следом смотрим на противоположную часть дороги направо. И затем снова налево.

Эксперимент №3

Доказываем утверждение «Думай - иди»

- ***Необходимость контроля ситуации в месте перехода дороги***

Очень важно не терять из вида всю ситуацию. Каждый шаг должен иметь обдуманное решение. Поспешив, можно легко угодить под машину. Наиболее важным решением станет – момент кода можно выйти на проезжую часть. Очень сложно с уверенностью утверждать, что автомобили смогут остановиться. Это зависит от очень многих факторов. Мы говорили, что у каждого человека есть время реакции и это время у каждого свое. Но пока водитель оценивает ситуацию, автомобиль продолжает движение не снижая скорости. Как Вы думаете сколько времени надо водителю с момента как он увидел вас до того, как автомобиль начнет тормозить? – Если водитель готовился к вашему появлению, то всего секунда! Что вы успеете сделать за секунду? А автомобиль успеет приблизится к Вам на целых 16 метров. (Просим одного участника отойти на 16 метров, подбадривая дальше - дальше). И после этого автомобиль надо успеть остановить!

- ***Понятие остановочный путь***

Чтобы автомобиль сумел полностью остановиться ему нужно много места. Смотрите как далеко (указывая на предыдущий опыт) он сумел проехать за 1 секунду при скорости всего 60 км/ч. А для полной остановки ему потребуется расстояние еще почти в двое больше! Вместе весь путь, пройденный автомобилем с момент обнаружения водителем опасности до полной остановки, называется остановочным путем.

- ***Сила инерции***

Что же мешает ему встать? – как вкопанному? Если я попрошу Вас разбежаться и по моей команде остановиться, у Вас это не получится. Как будто неведомая сила толкает в спину! Эта сила называется Инерцией и чем тяжелее предмет, тем труднее его остановить!

- ***Влияние погодных условий на возможности торможения автомобиля.***

Вспомните, как на прогулке вы катаетесь с ледяной горки. Если впереди образовалась «куча-мала» вы сможете ее объехать? Или остановиться на середине горы, - конечно нет. Именно эта сила толкает Вас вперед и чем более скользкое покрытие, тем сложнее остановиться. Поэтому если идет дождь или дорогу покрыло снегом, то не стоит рисковать, выходя на проезжую часть перед автомобилем. Дождитесь его полной остановки!

- ***Влияние скорости движения на остановочный путь.***

Чем быстрее движется автомобиль, тем больше места ему необходимо для полной остановки, для того чтоб защитить пешеходов перед пешеходными переходами устанавливаются знаки ограничения максимальной скорости. Сначала знак 40 км/ч – он предупреждает водителя об опасности, затем знак 20 км/ч – он указывает место где водителя ждет опасность. Для большей защиты используют искусственные неровности перед местом пешеходного перехода. Все это необходимо, чтоб предупредить водителя, но к сожалению, даже это не помогает ему остановить автомобиль в случае внезапного появления пешехода. Пока автомобиль в движении – он опасен!

- ***Необходимость оценки не только удаленности, но и скорости движения***

Даже если автомобиль далеко, он может быстро приблизится. Оценивая его посмотрите сначала на него (налево), затем в противоположную сторону (направо) и вновь налево (на него). Если дважды посмотреть на одну машину, то можно увидеть где она была и где она сейчас. Это позволит увидеть быстро приближающиеся автомобили.

- ***Опасность игр на проезжей части.***

Смотрите сколько опасностей несет автомобиль! Дорога не место для игр! Интересно играть с машинками во дворе, а не с бинтами в больнице!

- ***Отсутствие безопасных условий при переходе дороги при наличии движущихся автомобилей.***

Итак, ребята! Мы увидели сейчас насколько может быть опасен наземный пешеходный переход. Единственный безопасный способ перейти через проезжую часть дороги это надземный или подземный пешеходный переход. Уж там точно не встретите автомобилей, но если все же пришлось переходить дорогу по проезжей части, помните, два условия безопасности:

1. Переходите проезжую часть дороги только по пешеходному переходу вместе со взрослыми.
2. Безопасен лишь тот автомобиль, который остановился, и водитель Вас видит

Будьте вежливы!

Приложение № 2

Загадки и ответы. Содержательная часть к блоку №2

Загадки для блока №2:

Место есть для перехода,

Это знают пешеходы.

Нам его разлиновали,

Где ходить - всем указали.

Ответ: пешеходный переход «зебра»

Ну, а если пешеходу

Тротуар не по пути?

Если нужно пешеходу

Мостовую перейти?

Сразу ищет пешеход

Знак дорожный …?

Ответ: дорожный знак пешеходный переход.

Ты скажи-ка мне, приятель,

Как зовётся указатель,

У дороги что стоит,

Скорость снизить он велит?

Ответ: дорожный знак ограничения максимальной скорости.

У него суровый норов –
Длинный, толстый, словно боров,
Он залег у перехода,
Защищая пешехода.

Ответ: лежачий полицейский

Содержательная часть:

- ***Опасность отвлечения внимания при переходе проезжей части дороги.***

Будь внимателен при переходе дороги! Помни об опасности! В этот момент ничего не должно тебя отвлекать. После перехода дороги можно вернуться от опасного дела к интересному!

- ***Приоритет движения и необходимость оценивать безопасные условия.***

  По Правилам дорожного движения водитель обязан уступить дорогу переходящим по пешеходному переходу проезжую часть пешеходам. Но всегда ли у него есть возможность остановиться? Дождитесь полной остановки и тогда Вы убедитесь, что все водители уступают Вам дорогу!

- ***Необходимость снижать скорость. Соблюдая требования дорожных знаков, выбирать скорость ниже разрешенной. (руководствуясь целесообразностью обеспечения безопасности всех участников дорожного движения)***

Конечно же хороший водитель перед пешеходным переходом заранее снижает скорость, чтобы у него было больше времени для того, чтобы заметить пешеходов и остановиться. Ему напоминают об этом знаки ограничения максимальной скорости. Но если на дороге скользкое покрытие, то скорость должна быть еще ниже, чтоб в случае обнаружения пешехода иметь возможность остановиться. Знаки указывают на максимальную скорость, но не запрещают ехать медленнее.

- ***Искусственная неровность, ограничитель скорости.***

Лежачий полицейский (искусственная неровность) не просто так получил свое название. Увидев его, водители снижают скорость, но даже он остановить автомобиль не сможет. Поэтому не теряй бдительности на пешеходном переходе.

- ***Безопасными условиями для выхода на проезжую часть можно считать ситуацию, при которой все автомобили остановились перед пешеходным переходом.***

Если вы видите, что один автомобиль остановился, чтобы уступить вам дорогу, думаете - можно переходить? Нет! Иногда за одним автомобилем может скрываться другой, который мы не видим! Да и его водитель скорее всего нас не видит и может не догадываться о нашем существовании. Поэтому прежде, чем начать переход, убеждаемся в том, что все автомобили и мотоциклы остановились и уступают нам дорогу.

- ***Осматривать ситуацию в целом и каждый ряд в отдельности.***

Переходя дорогу, внимательно осматриваем все ряды и убеждаемся ещё раз, что нам ничто не угрожает!

- ***Запоминаем путем группового повторения алгоритм перехода дороги. (Стой – Слушай – Смотри – Думай – Иди!).***

Давайте теперь запомним алгоритм перехода дороги:

Стой – дай время осмотреться водителю и себе;

Слушай – если автомобиль не виден, не значит, что его нет! Иногда его можно услышать;

Смотри – прежде, чем начать переход дороги, посмотри несколько раз в разные стороны: налево – направо - налево

Думай – убедись в том, что все смогли остановиться и опасности больше нет;

И только после этого – **ИДИ**, …не забывая смотреть по сторонам

- ***Отказ от приоритета в небезопасных условиях.***

Если ты не уверен в том, что автомобиль или мотоцикл остановились, чтобы уступить тебе дорогу, лучше откажись от перехода! Дождись, когда остановятся все!

Приложение № 3

Загадки и ответы. Содержательная часть к блоку №3

Загадки для блока №3:

Зорко смотрит постовой

За широкой мостовой.

Как посмотрит глазом красным –

Остановятся все сразу.

Ответ: транспортный светофор

Стой! Машины движутся!

Там, где сошлись пути,

Кто поможет улицу

Людям перейти?

Ответ: пешеходный светофор

- ***Значение сигналов пешеходного светофора и их отличия от транспортного.***

Когда есть светофор, всегда намного проще перейти проезжую часть дороги. Он разделяет потоки людей и автомашин. Давая всем участникам дорожного движения завершить свое движение. Но как разобраться где – чей светофор! Есть светофоры с двумя сигналами. Красным и зеленым. На них часто изображается человечек. Эти светофоры регулируют пешеходное движение сообщая людям о том, что можно им двигаться или нет. Запомнить их просто. У них только два сигнала и между ними нарисован пешеходный переход.

Транспортный светофор имеет три сигнала. Красный – запрещает движение, желтый информирует о смене сигнала, зеленый разрешает движение. Этот светофор предназначен для водителей и пользоваться его сигналами нельзя.

- ***Действия водителя при приближении к светофору. (снижение скорости и готовность остановиться)***

Перед пешеходными переходами водители всегда должны снижать скорость. Максимальную скорость им предписывают знаки дорожного движения, лежачие полицейские (искусственное неровность) напоминает им об этой необходимости. Однако хороший водитель перед пешеходным переходом заранее снижает скорость даже ниже, чем указана на знаке, чтобы у него было больше времени, чтобы заметить пешеходов и осатановиться.

- ***Действия пешехода на запрещающий сигнал светофора***

Красный запрещает выход на проезжую часть дороги. Ожидать смены сигнала необходимо по возможности дальше от края проезжей части дороги. Не стоит спешить. Ведь после красного всегда загорается зеленый!

- ***Действия пешехода на разрешающий сигнал светофора.***

Зеленый – разрешает пешеходу переход проезжей части дороги, но терять бдительность не стоит. Ведь смена сигнала происходит мгновенно и не все автомобили могут успеть остановиться. Что же пожурим их за это! Всего секундная пауза перед выходом на пешеходный переход, позволит им уехать, а более внимательным водителям остановиться. Не забудем прислушаться, резкий скрип шин может подсказать нам о не успевшем остановиться водителе. Посмотрим налево – направо и вновь налево и убедившись в своей безопасности пойдем!

Давайте повторим все вместе!

(Стой – Слушай – Смотри – Думай и если безопасно,- Иди!).

- ***Действия водителей и пешеходов в случае внезапной смены сигнала светофора.***

Но бывает так что во время перехода дороги сигнал светофора сменился. Не стоит паниковать! Пешеходы должны закончить переход дороги. Однако, на дорогах, имеющих разделительную полосу или островки безопасности, необходимо остановиться на этих островках и дождаться включения нового разрешающего сигнала.

- ***Необходимость спешиться для перехода проезжей части дороги, при движении на велосипеде.***

Когда вы едете на велосипеде, при переходе проезжей части дороги, необходимо превратиться в пешехода! Остановиться и спешиться. Выезжающий на пешеходный переход велосипедист не успеет остановиться в случае опасности, да и водитель не ожидает его там увидеть!

Берегите Себя!

Приложение №4

Схема построения паззла

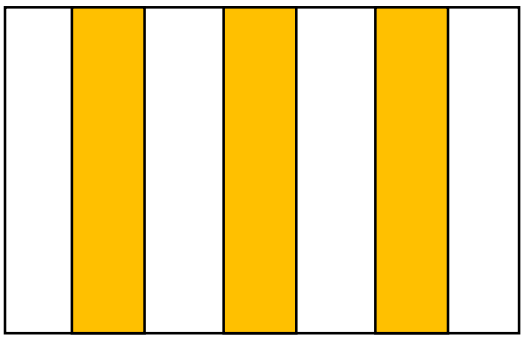
Тротуар – 2 шт. (серая полоса шириной 0,75 метра)

Бордюр – 2 шт. (черно белая полоса шириной 10 сантиметров)

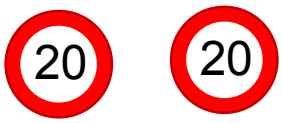
Проезжая часть – 1 шт. (черная полоса, шириной 6 метров, разделенная на отрезки для упрощения монтажа)

Горизонтальная разметка 1.1 – 2 шт. (белая полоса, шириной 10 сантиметров, состоящая из двух частей)

«Пешеходный переход» горизонтальная разметка 1.14.1 – 10 шт. (белая полоса, шириной 2 метра)



Макеты дорожных знаков «Ограничение максимальной скорости», 3.24, со значением 20 км/ч – 2 шт.

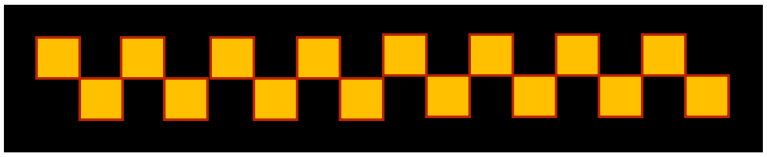


Макеты дорожных знаков «Ограничение максимальной скорости», 3.24, со значением 40 км/ч – 2 шт.

Макеты дорожных знаков «Пешеходный переход», 5.19.1 и 5.19.1 - 2 шт.

Макеты дорожных знаков «Искусственная неровность», 5.20 – 2 шт.

Макет искусственной неровности. (Лежачий полицейский) – 2 шт.



Макет действующий транспортного светофора – 2 шт.

Макет действующий пешеходного светофора – 2 шт.

Пешеходный и транспортный светофоры объединены в одном блоке. Блоки имеют направленность.

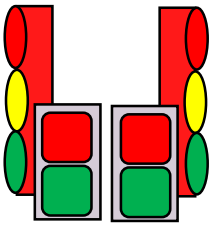


Схема построения макета к блоку №1

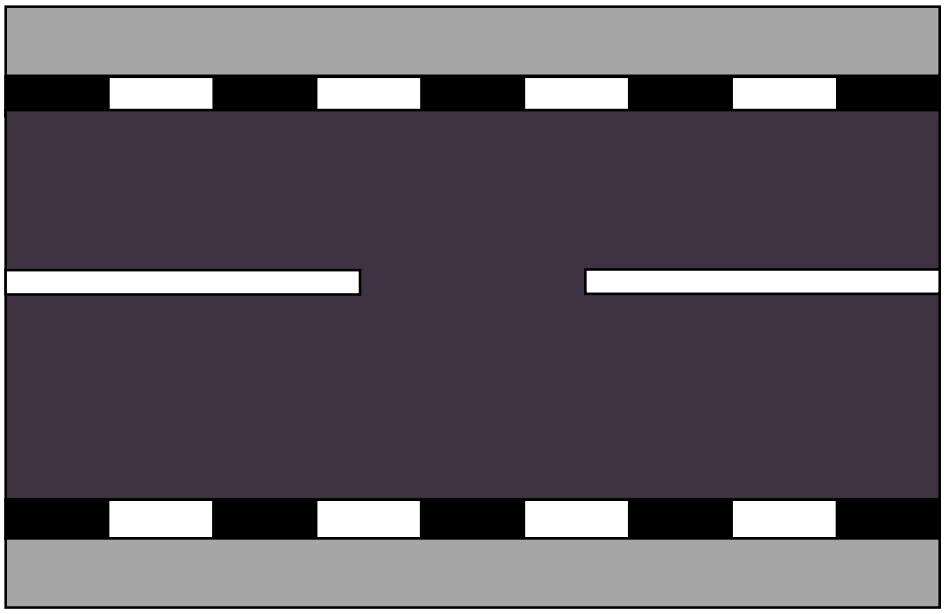


Схема построения макета к блоку №2

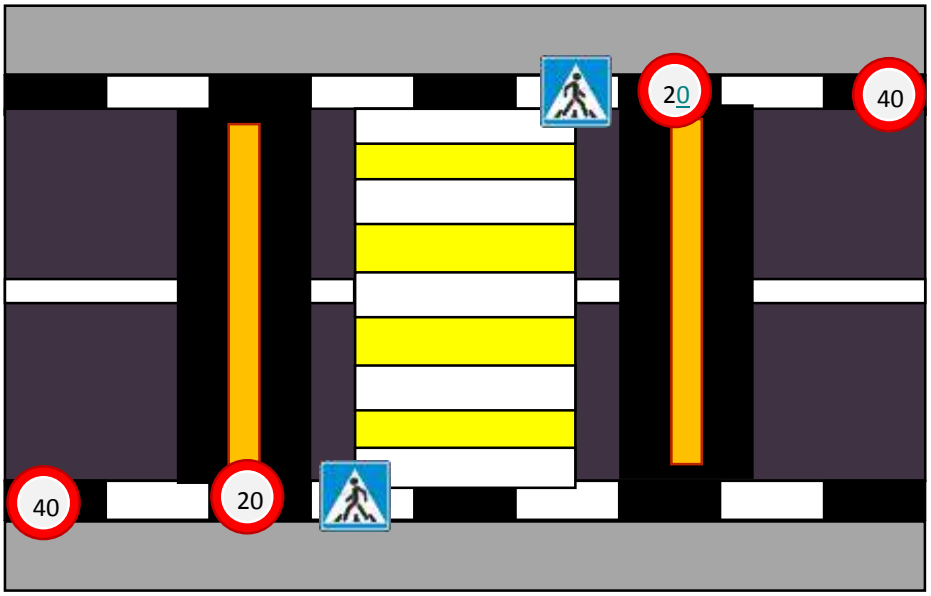
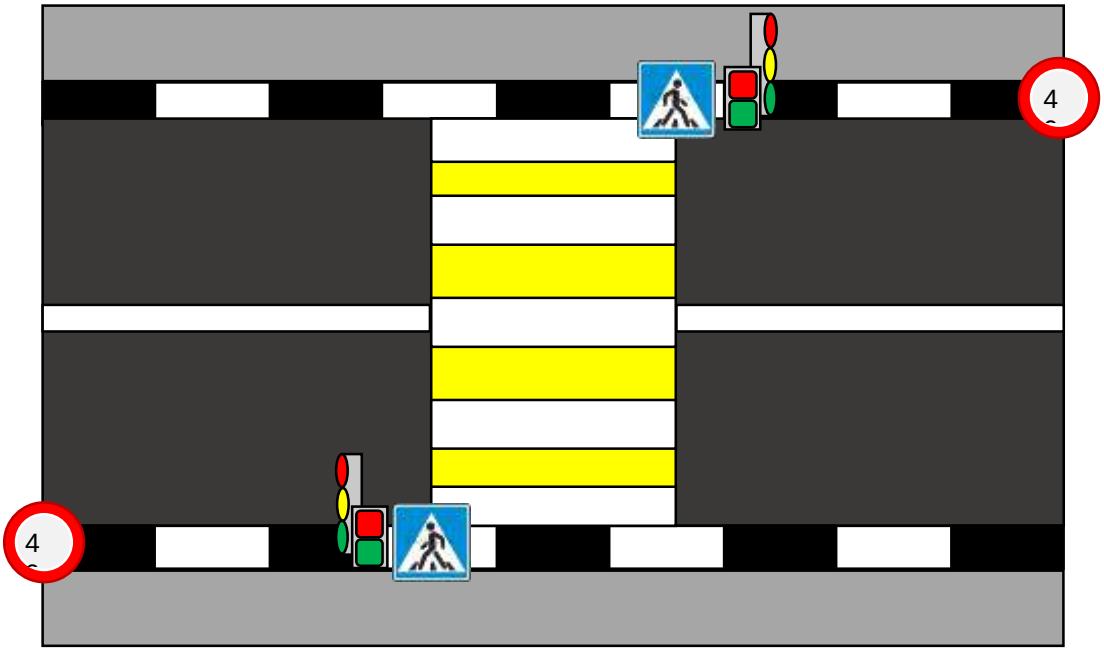


Схема построения макета к блоку №3

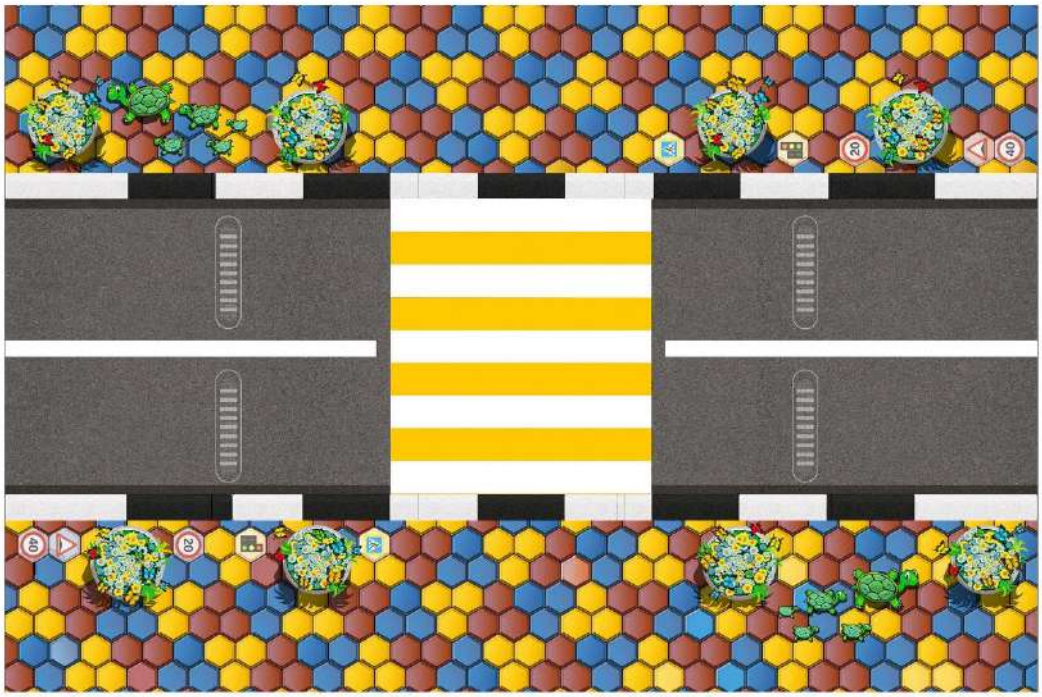


Приложение №5

Макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

1. Промо-форма для персонала

2. Паззл напольный



3. Кепки бумажные брендированные

4. Жилеты детские световозвращающие с надписью «Водитель»

5. Жилеты детские световозвращающие с надписью «Пешеход»

6. Макет транспортного светофора с пешеходной секцией.

7) Ролл-ап

4. **Привлечение внимания учащихся начальных (1-4-х) классов общеобразовательных организаций в детских лагерях (в летний период проведения мероприятий кампании) и в начальных классах школ (в осенний период проведения мероприятий кампании):**

Сценарий ИП-мероприятий

«Привлечение внимания учащихся начальных (1-4-х) классов общеобразовательных организаций»

1. Цель мероприятия

Формирование установки у участников дорожного движения на безопасное поведение в населенных пунктах и вне населенных пунктов.

2. Задачи мероприятия:

1) Изучение основ правил дорожного движения и безопасного поведения в транспортной среде.
2) Содействие формированию установки на безопасное поведение на дорогах в населенных пунктах и вне населенных пунктов;
3) Формирование уважительного отношения к установленным нормам и правилам.
4) Развитие у участников дорожного движения навыков и умений наблюдения за дорожной обстановкой;
5) Способствовать развитию понимания роли взаимоотношений участников дорожного движения в формировании безопасной дорожной среды;

3. Место проведения мероприятия

Общеобразовательные организации, организации отдыха и оздоровления детей.

Требования к площадке: Зал (спортивный или актовый) или огороженная площадка (площадь не менее 40 кв.м, ровное покрытие, без перепада высот для размещения оборудования). Наличие освещения.

4. **График проведения мероприятий**

В каждом городе проведения Кампании (летний период):

5 дней в неделю (понедельник - пятница).

Детские лагеря: 4 занятия в день.

Продолжительность мероприятия: 45 минут

В каждом городе проведения Кампании (осенний период):

5 дней в неделю (понедельник - пятница).

Школы: 5 занятий в день.

Продолжительность мероприятия: 45 минут

5. **Персонал**

Два ведущих для группы не более 30 человек. Одеты в черные брендированные футболки или черные брендированные толстовки.

Макеты промо-формы находятся в Приложении 7.

Методические указания к персоналу:

Занятие проводят два ведущих.

Количество детей – не более 30 в группе. Из расчета 15 человек на одного ведущего. Так же на площадке присутствуют ответственные сопровождающие лица от образовательной организации.

Задачи составлены с учетом масштабного и примерного (неполного) моделирования инфраструктуры дорожной сети;

Занятие длится 45 минут для одной группы.

6. Целевая аудитория

Учащиеся начальных (1-4-х) классов общеобразовательных организаций.

Дети данного возраста имеют возможность самостоятельного передвижения в качестве пешеходов и начинающих водителей велотранспорта без сопровождения взрослых.

Особенностью реагирования на дорожную ситуацию является то, что, зная основы правил дорожного движения, они редко задумываются о возможности развитии ситуации по непривычному варианту.

7. Оборудование

Макеты оборудования находятся в Приложении 7.

1. Стол - макет 1 шт.
2. Комплект масштабных машинок – 15 шт.
3. Комплект масштабных человечков – 20 шт.
4. Комплект масштабных велосипедистов – 3 шт.
5. Комплект детской велозащиты (размер S) – 4 шт., содержит:
   - шлем велосипедный – 1 шт.;
   - налокотники – 2 шт.;
   - наколенники – 2 шт.;
   - гигиеническая шапка – 40 шт.)
6. Комплект настольных макетов дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» – 3 шт., содержит:
   - макет дорожного знака «Ограничение максимальной скорости – 40 км/ч» – 2 шт.;
   - макет дорожного знака «Ограничение максимальной скорости – 20 км/ч» – 2 шт.;
   - макет дорожного знака «Ограничение максимальной скорости – 5 км/ч» – 2 шт.
7. Настольный макет дорожного знака 5.19.1 «Пешеходный переход» – 10 шт.
8. Настольный макет дорожного знака 5.19.2 «Пешеходный переход» – 10 шт.
9. Комплект настольных макетов модуля «Надземный пешеходный переход» – 2 комплекта, состоящий из:
   - модель пешеходного моста – 1 шт.;

- настольный макет дорожного знака 6.7 «Надземный пешеходный переход») – 1 шт.

10. Комплект настольных макетов модуля «Подземный пешеходный переход» – 2 шт., состоящий из:
    - настольный макет «Выход из подземного пешеходного перехода» – 2 шт.;
    - настольный макет дорожного знака 6.6 «Подземный пешеходный переход» – 2 шт.
11. Настольный макет дорожного знака 4.5.2 «Велопешеходная дорожка с совмещенным движением» – 2 шт.
12. Настольный макет дорожного знака 5.16 «Место остановки автобуса и/или троллейбуса» – 2 шт.
13. Модель настольная, «Транспортного светофора с дополнительной секцией пешеходный переход» – 8 шт.
14. Настольный макет дорожного знака 1.22 «Пешеходный переход» – 4 шт.
15. Карточка с утверждениями (девизы) –20 шт. (20 индивидуальных девизов, содержание см. в Приложении №1).
16. Конверт «Вопросы героям» – 12 шт. (содержание см. в Приложении №2).
17. Карточка «Сложные вопросы» – 6 шт. (содержание см. в Приложении №3).
18. Карточка «Дорожные знаки» – 10 шт. (содержание см. в Приложении №5).
19. Балахон с капюшоном – 1 шт.
20. Световозвращающие брелоки – 40 шт.
21. Световозвращающие элементы – 10 шт.
22. Самокаты стальные – 3 шт.
23. Конусы малые высота 20 см. – 50 шт.
24. Свисток – 1 шт.
25. Бумажные брендированные кепки двух цветов – 30 шт. (по 15 шт. каждого цвета);
26. Ролл ап.

Макеты дорожных знаков разработаны в соответствии с использованием межгосударственного стандарта: «Дороги автомобильные общего пользования. ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ. Классификация. Общие требования. ГОСТ 32944, 2014».

8. Раздаточные материалы

Мешок для сменной обуви со световозвращающей полосой, световозвращающий брелок, набор световозвращающих наклеек. По одной штуке каждого наименования для каждого участника занятий.

9. Механика проведения мероприятия

Легенда занятия:

Участникам предлагается выступить в роли помощников «Агентов дорожной безопасности». Им предстоит пройти три модуля познавательной эстафеты с этапами.

В ходе занятия «Старшие Агенты безопасности» (ведущие №1 и №2) будут помогать ребятам спасти город и исправить вред, нанесенный «Нарушителями безопасности».

Механика проведения занятия:

Занятие состоит из пяти отдельных модулей, объединённых общей темой «Безопасность дорожного движения»:

1. Модуль№1. Знакомство с «Агентами безопасности».
2. Модуль№2: «Решение проблем».
3. Модуль№3: «Оборудование улично-дорожной сети города».
4. Модуль№4: «Поймай «Нарушителей безопасности»».
5. Модель №5: «Яркая эстафета».

В роли главного Агента выступает Ведущий №1. Он дополняет, оценивает, направляет мысль участников, но не может менять их решения. Его задача, не произнося правильного ответа, добиться его от команд путем подсказок. Задача Ведущего №2 оказывает содействие Ведущему №1.

Участники занятия должны пройти все модули занятия. В ходе модуля №1 и модуля №2 дети набирают игровые баллы в виде призовых конвертов, которые

они смогут реализовать в модуле №3. В модуле №3 участникам необходимо восстановить инфраструктуру улично-дорожной сети. В модуле №4, участникам предстоит опознать знаки дорожного движения. Модуль №5 проводится в формате эстафеты, в ходе которой участники получают практические знания о велозащите и необходимости использования световозвращающих элементов.

Модуль № 1: «Знакомство с «Агентами безопасности».

Локация: стол.

Время проведения: 5 – 7 минут.

Содержательная направленность:

- Основные понятия правил дорожного движения;
- Элементы дороги;
- Предназначение дорожных знаков, включая «Ограничение максимальной скорости»;
- Правила перехода дороги;
- Понятие приоритета движения;
- Осмотр дороги при пересечении проезжей части;
- Сигналы транспортного и пешеходного светофоров;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Опасность отвлечения внимания пешехода при переходе проезжей части дороги;
- Выбор безопасных мест катания на велосипеде;
- Необходимость использования ремней безопасности водителями и пассажирами;
- Время реакции человека;

Механика:

Ведущий №1 знакомит детей с Легендой занятия.

Участники делятся на две команды. Одна представляет интересы водителей транспортных средств, другая пешеходов.

Ведущий №1 координирует действия группы «пешеходов». Ведущий №2 координирует действия группы «водители транспортных средств».

Перед детьми на столе лежат таблички с высказываниями (Девизами) о правилах поведения в дорожной среде. Задача команд выбрать табличку с правильным высказыванием, относящимся к правилам поведения пешеходов или водителей, в соответствии с названием своей команды. «Водители транспортных средств» выбирают табличку с высказыванием, относящимся к понятиям управление транспортным средством, а команда «пешеходов» с высказыванием по безопасному поведению возле проезжей части. Участники должны, объяснить ведущему правоту своих утверждений. В процессе выбора «девизов», дети учатся отметать стереотипно – ошибочные мнения, через отрицание обучаются верным действиям.

20 девизов на карточках: 18 с ошибочными утверждениями и 2 верных (см. Приложение №1)

Модуль №2: «Решение проблем».

Локация: стол – макет

Время проведения: 15 мин.

Содержательная направленность:

- Составные элементы дороги;
- Основы безопасного поведения на дороге;
- Ограничения максимального скоростного режима;
- Модель поведения в отсутствие пешеходного перехода;
- Система осмотра места перехода дороги;
- Ограничение видимости и отвлечение внимания пешехода;
- Необходимые условия для перехода проезжей части дороги;
- Опасность отвлечения внимания водителя;
- Время реакции человека (прим. водителя и пешехода);
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Виды пешеходных переходов и необходимость создания безопасных условий для движения;
- Модель поведения на регулируемом и не регулируемом пешеходном переходе;
- Игры во внутри дворовых территориях;
- Коммуникация с водителем;
- Действия водителей при приближении к пешеходному переходу;
- Действия водителей в условиях ограниченной видимости;
- Понятие приоритета движении и его применение;

Механика:

Ведущий приглашает детей, к столу макету. И напоминает правила дорожного движения касающиеся передвижения в городе и знакомит с условиями игры и получения призовых конвертов.

Правила получения призовых конвертов:

За каждое верное решение вручается 2 конверта. За неточные 1 конверт. За неверные, штраф 2 конверта.

В определенных местах на столе – макете, расставлено двенадцать ситуативных задач, сопряженных с пешеходным переходом и передвижением на велосипеде. Участникам необходимо путем обсуждения внутри команды и диалога с Ведущим выявить верный алгоритм поведения в этих ситуациях. Одна команда работает над алгоритмом поведения пешеходов, тем временем вторая рассматривает задачу со стороны водителей. Затем обе команды представляют свой ответ Ведущему. Результатом обоюдной работы должны быть выработаны безопасные условия для конкретной ситуации. Минимум в двух задачах рассматриваются ситуации передвижения на велосипеде.

В наиболее сложных местах (пешеходные переходы, дворы, пересечения дорог), лежат вопросы от «Агентов дорожной безопасности», за которые начисляются дополнительные призовые конверты.

Команды принимаются за работу. Порядок ответов моделирует ведущие, по очереди.

Дети под руководством ведущего разбирают типовые сложные ситуации *(см. Приложение №2)*, сопряженные с переходом дороги. Так же для велосипедиста они должны выбрать верный путь и указать на необходимость применения велозащиты, световозвращающих элементов и оборудование велосипеда. А также пересечения проезжей части дороги спешившись.

Участники, по окончании модуля 2, зарабатывают призовые конверты, которые содержат элементы инфраструктуры для оборудования безопасного передвижения рядом/через проезжую часть. Эти конверты участники смогут реализовать в модуле №3.

Модуль№3 «Обустройство улично-дорожной сети города»

Время проведения 10 минут

Содержательная направленность:

- Составные элементы дороги;
- Основы безопасного поведения на дороге;
- Ограничения максимального скоростного режима;
- Модель поведения в отсутствие пешеходного перехода;
- Организация улично-дорожной инфраструктуры не регулируемых пешеходных переходов;
- Организация улично-дорожной инфраструктуры регулируемых пешеходных переходов;
- Организация улично-дорожной инфраструктуры подземных и надземных пешеходных переходов;
- Опасность ограничения обзора дороги в месте пешеходных переходов.
- Модель поведения на регулируемом и не регулируемом пешеходном переходе;
- Игры во внутри дворовых территориях;
- Коммуникация с водителем;
- Действия водителей при приближении к местам возможного выхода пешеходов на проезжую часть дороги и пешеходному переходу;
- Действия пешеходов при приближении к месту перехода дороги;
- Действия пешеходов в ситуации отсутствия в зоне видимости пешеходного перехода;
- Понятие приоритета движении и его применение;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;

Механика:

Дети устанавливают элементы улично-дорожной сети на столе – макете. Оборудуя город светофорами и знаками пешеходный переход. Подземными и надземными конструкциями предназначенных для перехода дороги, знак ограничения скорости. (устанавливаются с двух сторон).

В призовых конвертах содержатся:

1. Комплект настольных макетов дорожных знаков (№ 3.24) «Ограничение максимальной скорости» – 3 шт., содержит:
   a. макет дорожного знака «Ограничение максимальной скорости – 40 км/ч» – 2 шт.;
   b. макет дорожного знака «Ограничение максимальной скорости – 20 км/ч» – 2 шт.;
   c. макет дорожного знака «Ограничение максимальной скорости – 5 км/ч.
2. Настольный макет дорожного знака 5.19.1 «Пешеходный переход» – 10 шт.

3. Настольный макет дорожного знака 5.19.2 «Пешеходный переход» – 10 шт.
4. Комплект настольных макетов модуля «надземный пешеходный переход» – 2 комплекта, состоящий из:
   a. модель пешеходного моста – 1 шт.;
   b. настольный макет дорожного знака 6.7 «Надземный пешеходный переход») – 1 шт.
5. Комплект настольных макетов модуля «подземный пешеходный переход» – 2 шт., состоящий из:
   a. настольный макет «выход из подземного пешеходного перехода» – 2 шт.,
   b. настольный макет дорожного знака 6.6 «Подземный пешеходный переход» – 2 шт.
6. Настольный макет дорожного знака 4.5.2 «Велопешеходная дорожка с совмещенным движением» – 2 шт.
7. Настольный макет дорожного знака 5.16 «Место остановки автобуса и/или троллейбуса» – 2 шт.
8. Модель настольная, «Транспортного светофора с дополнительной секцией пешеходный переход» – 8 шт.
9. Настольный макет дорожного знака 1.22 «Пешеходный переход» – 4 шт.

Указания ведущему:

- Ведущий комментирует и поправляет участников в выборе мест установки.
- Затем, под надзором Ведущего, устанавливают их на макете (см. Приложение №4).
- Задача Ведущего следить за необходимостью установки и соответствие Правилам дорожного движения. (Далее ПДД.)

Модуль №4 «Поймай нарушителя»

Локация: свободное пространство

Время проведения: 5 мин.

Содержательная направленность:

- Конкурс на знание дорожных знаков.

Механика конкурса:

Ведущий №2 (исполняющий роль нарушителя) садится на стул (символизирующий автомобиль) посередине аудитории. У него в руках карточки с дорожными знаками.

Он показывает дорожные знаки командам *(см. Приложение№5)*. Если ответ верный он остается на месте, если нет передвигается к выходу. На каждый ответ дается не более 5 секунд. Потом дорожный знак убирается в начало стопки. Ведущий не может называть дорожные знаки детям, но может давать подсказки.

Модуль №5 «Яркая эстафета»

Время проведения 10 минут.

Конкурс с элементами спортивного состязания.

Содержательная направленность

- Ознакомить участников с правилами использования средств велозащиты.
- Продемонстрировать участникам эффективность использования световозвращающих элементов.

Механика конкурса

Ведущий предлагает детям поучаствовать в эстафете. Стать самой яркой командой. Задача собрать как можно больше световозвращающих элементов.

Участники, сохраняют деление на две равных команды. Возглавляют команды Ведущие №1,2.

По команде «старт!» первый участник, заранее одетый в «велозащиту», (гигиенический подшлемник, шлем, налокотники, наколенники) приступает к движению по импровизированной трассе. Трасса выстроена из конусов. Задача проехать, не зацепив конусов и не упав. В конце трассы стоит коробка со световозвращающими элементами и иными элементами (кубиками, игрушками и прочим). Участник должен взять только один светвозвращающий элемент и тем же путем вернуться обратно.

Пока один участник выполняет задание, второго коллективно готовят к старту. (одевают в «велозащиту»). Следующий участник может стартовать при условии:

1. После возвращения предыдущего.
2. Он полностью одет в «велозащиту».

По окончании времени Ведущий останавливает мероприятие и просит всех участников собраться вместе для фото. Фото выполняется в притененных условиях, для наибольшего эффекта от световозвращающих элементов.

Содержание приложений:

Приложение №1 содержит утверждения (девизы), предлагаемые участникам к обсуждению. Из них 18 неверных и 2 верных. На одной карточке – одно утверждение.

Приложение №2 содержит описание ситуативных задач и заданий для участников.

Приложение №3 содержит дополнительные вопросы. «Сложные вопросы от эксперта»

Приложения №4 содержит план схему размещения инфраструктурных решений по оборудованию пешеходных переходов.

Приложение №5 содержит описание карточек с изображением знаков

Приложение №6 содержит необходимые выдержки из правил дорожного движения для подготовки ведущего. Необходимо понимание и умение разъяснить следующие положения и правила дорожного движения, задействованные в занятии.

Приложение №7 содержит: макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

Приложение №1

Утверждения, предлагаемые участникам к обсуждению

Из них 18 неверных и 2 верных. На одной карточке – одно утверждение.

Состоит из:

- Утверждения на карточках (девизы);
- Пояснений Ведущего;

<u>Утверждения (девизы) для группы «Пешеходы»:</u>

Верные:

1. **Подойдя к пешеходному переходу где нет приближающихся автомобилей, всегда нужно остановиться, прислушаться, осмотреться принять решение и лишь за тем идти!**

Пояснения: Верный ответ! Так как машина может быть не сразу заметна надо остановиться и прислушаться. Посмотреть налево затем направо и снова налево и убедиться в отсутствии автомобиля и лишь после идти!!

Неверные:

2. **Пешеходу не обязательно знать ПДД, это обязанность водителя!**

Пояснение: Участниками дорожного движения являются и пешеходы, и водители, и пассажиры. Правила устанавливают порядок на дороге, и каждый участник должен подчиняться общим правилам.

3. **Тротуар должен быть немного ниже чем проезжая часть!**

Пояснение: Тротуар специально отделен от проезжей части возвышенностью и бордюром. Чтоб у потерявшей управление автомашины было меньше шансов нанести вред пешеходу.

4. **Чем быстрее умеешь бегать и лучше реакция, тем меньше времени необходимо на переход!**

Пояснение: Нельзя бегом перемещаться через дорогу. Можно не заметить приближающейся автомобиль и водитель может не среагировать на внезапно выбежавшего пешехода. Да и автомобиль значимо быстрее человека.

5. **На пешеходном переходе, пешеход всегда в безопасности!**

Пояснение: На дороге нельзя быть в полной безопасности, даже на пешеходном переходе. Пешеход не должен намеренно задерживаться на проезжей части. Даже имея преимущество при пересечении проезжей части дороги по пешеходному переходу, нет гарантирует его полной безопасности.

6. **Если пешеходу светит желтый сигнал светофора, он должен приготовиться!**

Пояснение: На светофоре, регулирующем движение пешеходов только два сигнала. Зеленый – разрешает движение. Красный – запрещает. Желтый сигнал только для водителей, он есть только на транспортном светофоре.

7. **Если автомобиль справа остановился значит слева остановится точно!**

Пояснение: Следить необходимо за каждым приближающемся автомобилем! Обязательно осмотреть каждый ряд в отдельности. И убедиться, что все водители приняли решение остановиться и уступить дорогу. Важно, чтоб все водители вовремя заметили Вас!

8. **Темную одежду лучше заметно в свете фар автомобиля!**

Пояснение: Человек в темной одежде плохо заметен ночью и даже днем для водителя. Яркая одежда сделает Вас заметнее, а световозвращающие элементы на одежде позволит ему увидеть пешехода значительно раньше. Прикрепите на рюкзак брелок со светоотражающим покрытием, вращаясь он будет мерцать, что предаст ему большую привлекающую способность.

9. **Музыка в наушниках не мешает следить за дорогой на пешеходном переходе!**

Пояснения: Дорога место опасное. Любой отвлекающий фактор может быть угрозой Вашей безопасности. Особенно наушники! Музыка не только увлекает, но и не позволяет Вам вовремя услышать приближение автомобиля.

10. **Кататься на велосипеде во дворе совершенно безопасно!**

Пояснения: Несмотря на то что машины двигаются во дворе с небольшой скоростью, они совершенно неповоротливы при проезде в узких пространствах и водитель следит не только за пешеходами, но и за возможностью проехать! При этом потеряв Вас из виду. Поэтому велосипедисты не должны терять бдительность даже во дворе.

<u>Утверждения(Девизы) для группы «Водители»:</u>

Верные:

1. **Водители и пешеходы должны быть вежливы и соблюдать ПДД!**

Пояснение: Верно! Именно вежливость и соблюдение правил дорожного движения позволят нам сделать движение более безопасным.

Неверные:

2. **Все пешеходы знают правила дорожного движения!**

Пояснение: К сожалению, нет. Вы молодцы что изучаете их. Но не все пешеходы изучают их. Поэтому водитель должен быть особенно внимателен в тех местах, где появляются пешеходы

3. **Все дорожные знаки устанавливают специально для водителей!**

Пояснение: Верно лишь отчасти. Большинство дорожных знаков обращено к водителю. Это подсказки на его пути. Но, например, дорожные знаки подземного или надземного пешеходного перехода указывают безопасное место перехода для пешехода.

4. **Знаки ограничения скорости указывают скорость, с которой необходимо ехать автомобилям!**

Пояснение: Не верно! Дорожные знаки указывают максимально допустимую скорость для движения, при этом не запрещают ехать медленнее.

5. **Водителю автомобиля разрешено ехать по пешеходной зоне!**

Пояснение: Нет, пешеходные зоны предназначены для передвижения людей, но не для движения на автомобиле!

6. **На заднем сиденье легкового автомобиля можно не пристегиваться ремнем безопасности!**

Пояснение: Все находящиеся в автомобиле и пассажиры, и водитель, должны быть пристегнуты ремнем безопасности, потому что в случае аварии или резкого торможения они могут получить сильные травмы.

7. **Если нет пешеходного перехода преимущество в движении остается за пешеходом!**

Пояснение: Лишь слепые люди обладают подобным преимуществом, подойдя к дороге и подняв белую трость вверх, пешеход подает знак водителям, а водители обязаны остановиться и пропустить его, на здоровых пешеходов это правило не распространяется.

8. **Машина остановится сразу после нажатия на педаль тормоза!**

Пояснение: К сожалению, нет. Попробуйте разбежаться и по моей команде сразу остановиться? Это невозможно и вам придется сделать еще пару шагов! Это называется инерция. Чем тяжелее предмет, тем тяжелее остановить его.

9. **Любой водитель становится пешеходом сразу после выхода из автомобиля. Любой пешеход становится водителем сев за руль автомобиля!**

Пояснение: Верна лишь первая часть утверждения. Для того чтоб управлять автомобилем, пешеход должен закончить автошколу и овладеть навыками управления транспортным средством, сдать экзамены, в том числе на знание ПДД.. Только наличие водительского удостоверения позволяет управлять автомобилем.

10. **Указатель поворота дает право водителю, его включившему, право первым выполнить задуманный маневр.**

Пояснение: Указатель поворота предназначен для информирования других водителей о намерении маневра, но при этом не дает преимущества.

Приложение № 2

Описание ситуативных задач и заданий для участников

Состоит из:

- план схемы расположения на столе макете;
- схемы задачи;
- общей ситуации для обсуждения;
- задаче к общей группе или уточнением, к водителям или пешеходам;
- пояснения преподавателя.

<u>Задачи, моделируемые на столе-макете.</u>

План схема стола – макета, с размещением ситуативных задач:

<u>Набор дорожной инфраструктуры для стола макета масштабный:</u>

1. Комплект настольных макетов дорожных знаков (№ 3.24) «Ограничение максимальной скорости» – 3 шт., содержит:
   d. макет дорожного знака «Ограничение максимальной скорости – 40 км/ч» – 2 шт.;
   e. макет дорожного знака «Ограничение максимальной скорости – 20 км/ч» – 2 шт.;
   f. макет дорожного знака «Ограничение максимальной скорости – 5 км/ч.
2. Настольный макет дорожного знака 5.19.1 «Пешеходный переход» – 10 шт.

3. Настольный макет дорожного знака 5.19.2 «Пешеходный переход» – 10 шт.
4. Комплект настольных макетов модуля «надземный пешеходный переход» – 2 комплекта, состоящий из:
   a. модель пешеходного моста – 1 шт.;
   b. настольный макет дорожного знака 6.7 «Надземный пешеходный переход») – 1 шт.
5. Комплект настольных макетов модуля «подземный пешеходный переход» – 2 шт., состоящий из:
   a. настольный макет «выход из перехода» – 2 шт.,
   b. настольный макет дорожного знака 6.6 «Подземный пешеходный переход» – 2 шт.
6. Настольный макет дорожного знака 4.5.2 «Велопешеходная дорожка с совмещенным движением» – 2 шт.
7. Настольный макет дорожного знака 5.16 «Место остановки автобуса и/или троллейбуса» – 2 шт.
8. Модель настольная, «Транспортного светофора с дополнительной секцией пешеходный переход» – 8 шт.
9. Настольный макет дорожного знака 1.22 «Пешеходный переход» – 4 шт.

Задача №1

Постановка задачи детям:

Знакомьтесь дети, это наш город! Дома, школа, дворы, автобусная остановка и даже парк! Здесь все предназначено для приятной и удобной жизни людей. Множество дорог пересекают город. Но однажды из него пропали все знаки, и пешеходы с водителями никак не могут найти выход из этой сложной ситуации. Нам потребуются все наши знания, чтоб сделать город безопаснее.

Общая задача:

Итак, давайте разбираться! Назовите составные элементы дороги?

Верные решения:

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

Задача №2

Постановка задачи детям:

Группе водители:

Давайте определим места, не предназначенные для движения автомобилей? Покажите места где автомобиль может ехать!

Группе пешеходы:

Давайте определим места где пешеходу идти опасно? И покажем их!

Решение:

Группе водители:

Для движения автомобилей предназначена проезжая часть дороги. И конечно автомобилю не место на тротуаре, в парке. Автомобиль может находится там, где его «среда обитания», где он может двигаться, парковаться, совершать различные маневры и пешеходы для него лишь «гости».

Группе пешеходы:

В первую очередь для движения пешеходов в городе предназначены места где нет автомобилей. Тротуарам, пешеходным дорожкам, специальным велопешеходным дорожкам, но, когда на с ним предстоит идти одной дорогой безопаснее двигаться по тротуару. Предназначенному только для движения пешеходов и детей на велосипедах. А если таких мест нет, например, селах или деревенских домовладениях, то по краю проезжей части навстречу движению. Пересекать же проезжую часть необходимо только по пешеходным переходам.

Задача №3

Постановка задачи детям:

Общая задача:

Какие вы знаете виды пешеходных переходов?

Давайте выберем самый безопасный из них?

Решение:

Надземные – по специальным сооружениям(мостам). Подземные – так же, но под землей!

Наземные:

«регулируемые» – Там есть знаки

«пешеходный переход» (5.19.1 и 5.19.2), есть специальная разметка зовущаяся «зебра» и есть светофор тремя сигналами обращенный к водителям и светофор с двумя сигналами для пешеходов. Иногда оно оборудован дисплеем обратного отсчета времени, указывающим на длительность сигнала, для удобства использования. И основная его задача определять очередность движения автомобилей и пешеходов.

Нерегулируемые. Они такие же, только без светофоров и приоритет на них принадлежит пешеходу. Конечно водитель обязан уступить дорогу пешеходу, но и бдительность терять не стоит. Пешеход должен убедиться в своей безопасности и лишь за тем выходить на проезжую часть.

Через проезжую часть – при отсутствии в зоне видимости пешеходного перехода разрешается, переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны. Здесь уж точно водитель не ожидает появления пешехода, и пешеход должен быть крайне осторожен.

На перекрестках – часто можно встретить регулируемые пешеходные переходы, при их наличии пересекать проезжую часть дороги необходимо только по ним.

Конечно, самым безопасным является подземный или надземный пешеходные переходы его легко найти по дорожным знакам «подземный или надземный пешеходный переход» (6.6 и 6.7), а самые безопасные они будут потому, что автомобили и пешеходы не мешают друг другу.

Давайте возьмем за правило! – Не создавать помех другим участникам дорожного движения, быть заметными, понятными и соблюдать ПДД!

Задача№4

Постановка задачи детям:

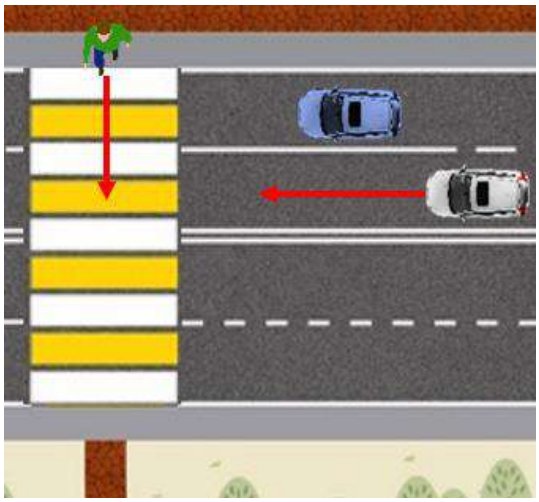
Общая задача:

Все понятно, когда на пешеходном переходе есть такие сооружения, или светофор. Когда все автомобили остановились на запрещающий сигнал и засветился зеленый пешеходу можно идти, не забывая посматривать по сторонам. Но если нет светофора, а есть лишь дорожные знаки и зебра, кто в этом случае имеет преимущество? Всегда ли можно им без оглядки пользоваться?

Решения:

Конечно пешеход на не регулируемом пешеходном переходе имеет преимущество, но только тогда, когда у водителя есть возможность его предоставить. Нельзя выходить на проезжую часть, не убедившись, что автомобиль остановился. Автомобиль имеет большой вес и едет быстро и не может мгновенно остановиться. Чем выше скорость движения автомобиля, тем больше пространства необходимо для остановки.

Задача№5



Постановка задачи детям:

Группе водители:

Водитель, Вы приближаетесь к месту пешеходного перехода и видите, что почему-то машина в соседнем ряду снижает скорость. Может он просто хочет остановиться и высадить пассажира? Что стоит сделать водителю в данной ситуации и почему?

Группе пешеходы:

Перед Вами пешеходный переход, и безусловно необходимо быть особенно внимательным. Как безопасно перейти дорогу? В ближнем ряду автомобиль остановился, и водитель вежливо приглашает Вас к переходу все ли водители готовы к Вашему появлению?

Решения:

Группе водители:

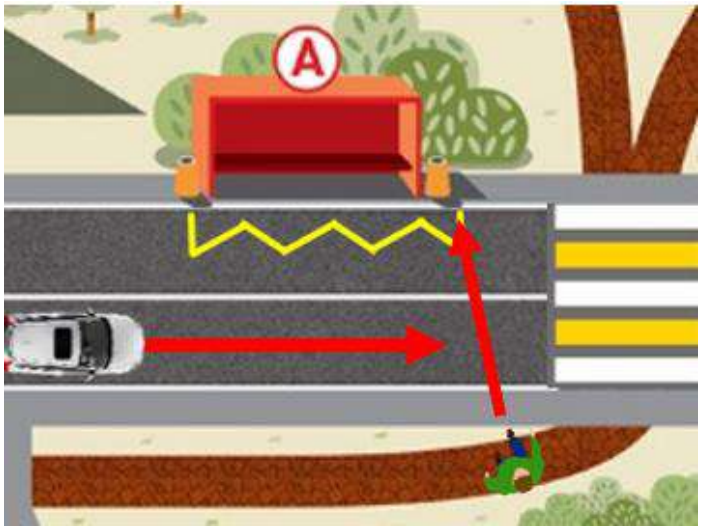
Водителю стоит не просто снизить скорость, а приготовиться к полной остановке, т.к. автомобиль в правом ряду остановился и не дает возможности убедиться в отсутствии пешеходов.

Группе пешеходы:

В первую очередь необходимо остановиться. Прислушаться, с какой стороны приближаются автомобили. Осмотреться, сначала налево, затем направо и вновь налево. Убедиться, что Вы увидели все автомобили. Понять, что они остановились и уступают Вам дорогу. И лишь после начать движение. Но надо помнить сколько полос у дороги, столько опасных мест необходимо проверить. Осмотрев место перехода в целом, осмотреть каждый ряд в отдельности.

Даже если рядом перед пешеходным переходом остановился водитель, необходимо убедиться, что и автомобили в других рядах последует его примеру.

Задача №6



<u>Постановка задачи детям:</u>

Группе водители:

На встречной полосе, автобус подъезжает к остановке. И многие пассажиры с нетерпением собираются у края проезжей части на автобусной площадке. Что же обычная картина! А на противоположной стороне пешеход движется к краю проезжей части. Стоит ли снижать скорость в этой ситуации? При этом на переходе никого нет…

Группе пешеходы:

Отправляясь в путь на дачу Вы задержались при выходе из дома. И очень спешите на отбывающий автобус. Но вот незадача, впереди дорога! Стоит ли Вам побежать на противоположенную сторону на остановку, ведь можно еще успеть? Может лучше на прямую, не доходя до пешеходного перехода?

Решения:

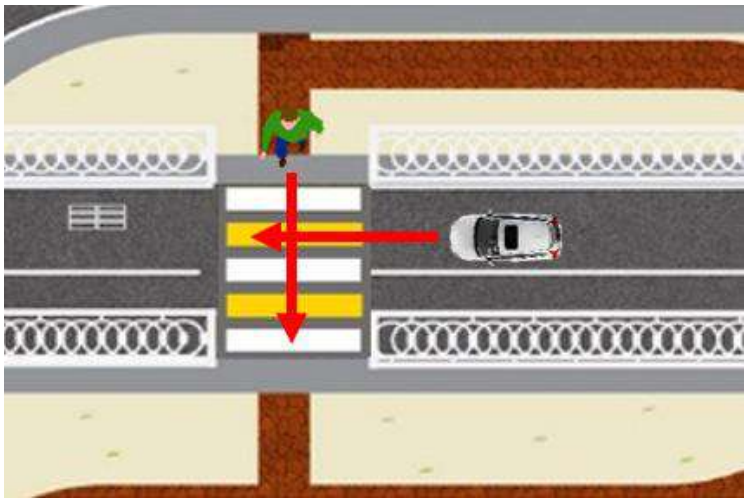
Группе водители:

Автобусные остановки всегда притягивают людей. Особенно когда автобус находится на остановке. Всегда в этом случая водитель должен снизить скорость чтоб успеть осмотреться. Посмотреть не только в сторону стоящего автобуса, но и противоположную, на случай если кто-то неосмотрительно бежит к нему. А еще важно заглянуть под бампер автобуса, так можно заранее увидеть пешеходов, скрытых автобусом.

Группе пешеходы:

Конечно, опоздать на автобус неприятно. Но скоро придет следующий. А спешка при переходе дороги ведет не только к потере времени, но и тяжелым травмам. Следя за автобусом, пешеходы теряют бдительность, оценив лишь ближайшую опасность из вида теряется следующая и осмотреться полноценно не получается. Переходить дорогу, можно только по пешеходному переходу! Если в зоне видимости есть пешеходный переход, непременно направляемся к нему. Это место более безопасно чем другое! Ведь водители ждут появления пешехода только на пешеходном переходе.

Задача № 7



Постановка задачи детям:

Группе водители:

Проезжая мимо школы, вы обратили внимание на ограждения отделяющие проезжую часть дороги от тротуара. Зачем они нужны? Может запрещают остановку? И впереди увидели внезапно появившегося прямо у края проезжей части на пешеходном переходе приближающегося пешехода! Что делать! Может ускорится и проехать быстрее или наоборот остановиться?

Группе пешеходы:

Как здорово и громко играл плеер. Наушники совершенно не мешали смотреть. А мысли и радость от полученной пятерки так и гнали домой. Подойдя к знакомому пешеходному переходу, перед тем как сделать шаг на проезжую часть, и внезапно появился автомобиль. Но как быть идти или стоять? Ведь у пешехода преимущество!

Верные решения:

Группе водители:

Всегда, в узких местах возле пешеходных переходов необходимо снижать скорость! Даже если пешехода, собирающегося перейти дорогу невидно. Чем выше скорость при подъезде к пешеходному переходу, тем меньше времени у водителя, для правильного принятия решения! Возле школ у пешеходных переходов специально устанавливаются знаки ограничения максимальной скорости. В совокупности с искусственными препятствиями, называемыми «лежачий полицейский», они заставляют водителей максимально снизить скорость и быть готовыми к полной остановке. Да и забор здесь не с проста! Много детей спешат домой после школы, они устали внимание притупилось. Чтоб не дать беспечному ребенку оказаться на пути машин, установлено ограждение. И есть пешеходный переход. Но что за ошибка привела к этой ситуации? Водитель должен поддерживать такую скорость, чтоб в случае обнаружения опасности иметь возможность остановиться. А в этом месте безопасная скорость ниже разрешенной. Школа, кусты, дети все это говорит об этом.

Группе пешеходы:

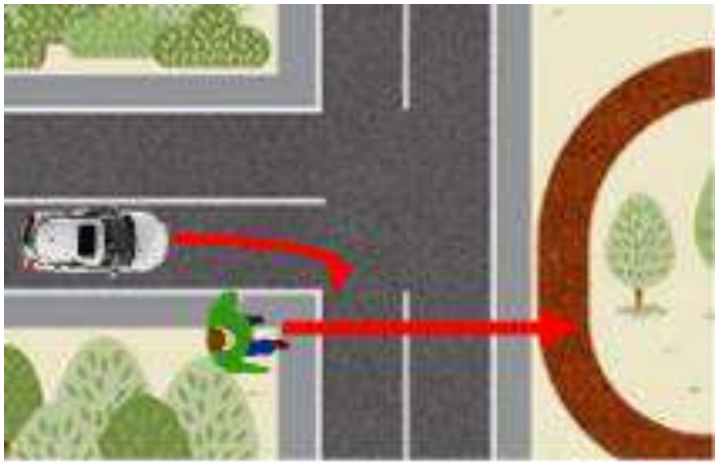
Ни в коем случае нельзя переходить дорогу в наушниках! Пешеход должен всегда быть сосредоточен на переходе! Необходимо убрать все что мешает

видеть, слышать и идти. Возможность слышать приближающуюся опасность очень важна для пешехода!

Вспомните то неприятное чувство в темной комнате, когда тихо и ничего не видно. Страшно, и в поисках опасности вы прислушиваетесь к каждому шороху и, если услышали звук, сразу посмотрели туда. Так и у проезжей части, важно прислушаться нет ли приближающихся автомобилей.

Вспомните перед выходом на проезжую часть пешеход должен остановиться! Послушать! Осмотреться! При этом помнить, все что загораживает обзор Вам, может вас скрывать. Увидеть, что Вас заметили и все машины остановились перед переходом и лишь за тем пойти, контролируя дорогу! Ни в коем случае не стоит продолжать путь, даже обладая преимуществом, перед движущейся машиной!

Задача № 8



Постановка задачи детям:

Группе водители:

Вы приближаетесь к перекрёстку и собираетесь повернуть направо, но вдруг видите, что пешеход собирается пройти на другую сторону дороги по краю дороги на перекрестке, он стоит к Вам спиной. Стоит ли ему уступить дорогу? Ведь здесь нет пешеходного перехода! Да и машин вокруг много, разве можно здесь переходить дорогу

Группе пешеходы:

Путь домой намного быстрее, просто надо перейти дорогу через перекресток. Будет ли такой путь более безопасным и быстрым? И можно ли так делать?

Решения:

Группе водители:

Очень опасная ситуация, ведь пешеход стоит к Вам спиной. Осматривая дорогу по сторонам, он вряд ли обернется. И сможет перейти дорогу в момент, когда на пересекаемой проезжей части слева и с права будет свободно. Этих условий ждет и водитель! На помощь приходят правила. Пешеход имеет право пересечь дорогу по линиям, соединяющим его границы. Приближаясь к пешеходу со стороны спины, водитель должен уступить ему дорогу. Водитель помни, в этой ситуации пешеход не ждет твоего появления.

Группе пешеходы:

Переходя дорогу по перекрестку, пешеход находится в заведомо опасных условиях! Давайте вспомним, что должен сделать пешеход, переходя проезжую часть? Конечно остановиться! Прислушаться – на перекрестке одновременно может собираться несколько автомобилей и различить их звук сложно. Осмотреться, потому что автомобиль со стороны спины увидеть сложно даже, обернувшись. Принять решение о безопасности перехода еще сложнее. Перейти проезжую часть безопасно можно лишь при полном отсутствии автомобилей. Теперь давайте ответим, будет ли такой путь безопасным? Или есть другие решения?

Задача №9

Постановка задачи детям:

Группе водители:

Вот мы собрались на дачу. Заранее погрузив в автомобиль, стоявший на парковке, все необходимое. Стоит ли еще раз проверить пространство вокруг

автомобиля и зачем? Есть ли необходимость при выезде с парковки всегда это делать?

Группе пешеходы:

Родители разрешили выйти мальчику погулять одному во дворе, строго запретив уходить за пределы. Выйдя из подъезда, мальчик расположился прямо между машин на проезжей части, достал мелки и стал рисовать! Здесь ведь не может проехать машина? В безопасности ли он?

Решения:

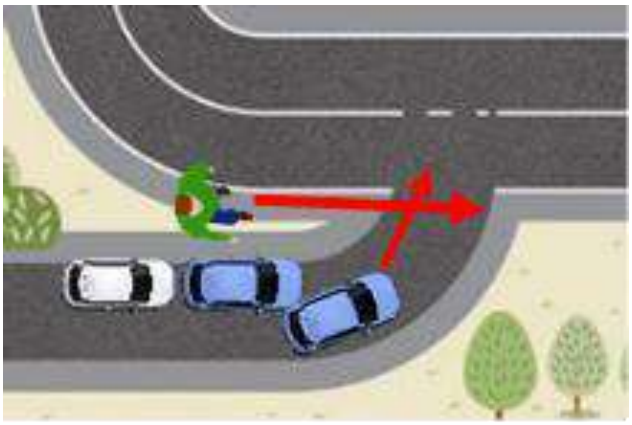
Группе водители:

Современные автомобили оборудованы даже камерами заднего вида! Позволяющими осмотреть пространство вокруг автомобиля. Но опытный водитель знает, что у автомобиля есть не просматриваемая зона. Ее еще называют «слепой зоной». Чем больше автомобиль, тем меньше пространства вблизи него доступно к осмотру с места водителя. Поэтому осмотреть пространство вокруг автомобиля перед выездом с парковки всегда необходимо. Низкие предметы могут оказаться на пути, например, клумбы с цветами, или тележка из магазина. А в данном случае даже ребенок, выбравший для игры совсем не подходящее место.

Группе пешеходы:

Спрятавшись за автомобилем, юного пешехода не смогут найти не только водители, но и родители! Играя между автомобилями, легко можно не заметить, как одна из них придет в движение. Водитель не увидит опасность. Выбирайте место для игр дальше от припаркованных автомобилей. Место для игр на детской площадке!

Задача №10



Постановка задачи детям:

Группе водители:

Автомобиль пробирается между припаркованных автомобилей приближаясь к выезду из двора. Вот видна большая дорога. Видны пешеходы, движущиеся по тротуару и их пути у пересечения дорог, пересекаются. Обязан ли водитель уступить им дорогу и почему?

Группе пешеходы:

Гуляя с другом во дворе, вы идете по тротуару. Увлекшись беседой вы и не заметили, как подошли к выезду, из двора. Справа приближается автомобиль, следующий на выезд из двора. Есть ли необходимость уступить ему дорогу? Ведь вы движетесь по тротуару, а он выезжает из двора?

Верные решения:

Группе водители:

Покидая двор, автомобиль с большой долей вероятности встретится с пешеходом. Он только выезжает на большую дорогу, предназначенную для скоростного движения в этом случае он должен уступить дорогу не только пешеходам, но и автомобилям уже движущимся по проезжей части.

Группе пешеходы:

Вам все же предстоит перейти проезжую часть. Находясь, а улице никогда не забывайте, что автомобили едут рядом и управляют ими люди. Они так же могут отвлечься и ошибиться. Несмотря на приоритет в движении сперва убедитесь, что маневр для Вас безопасен

Приостановитесь и посмотрите за действиями водителя. Вежливый водитель точно остановится и добрым жестом пригласит пройти. Но и вы отблагодарите водителя, подняв ладонь в приветственном жесте.

Задача №11

Постановка задачи детям:

Первое транспортное средство доступным Вам к управлению уже является велосипед. Это не очень скоростное, но легкоманёвренное транспортное средство. Нам предстоит вместе с Вами сделать его максимально безопасным как для Вас и водителей автомобилей, так и для пешеходов. Велосипед должен стать, заметнее, а велосипедист более защищённым. Зачем спросите Вы. Ведь скорость велосипеда не велика и упасть с него не опасно? Это не так. И защита им крайне необходима, как ремни безопасности всем в автомобиле! Упав с велосипеда легко повредить голову, при падении с такой высоты только шлем защитит велосипедиста. А световозвращающие элементы сделают его заметнее как для водителей, так и для пешеходов.

Группе водители:

Итак, наше транспортное средство должно быть оборудовано самым необходимым. Назовите эти предметы?

Группе пешеходы:

Давайте защитим самого велосипедиста. Назовите предметы защиты необходимые ему?

Верные решения:

Группе водители:

Зеркалом – потому что уже сейчас необходимо учится правильно им пользоваться и наблюдать за тем что позади. Ведь в скором времени нам разрешат выезжать на проезжую часть, где машины движутся значимо быстрее чем велосипед.

Звонок – Необходим для предупреждения пешеходов. И других велосипедистов.

Фонарь красный, желательно моргающий – Устанавливается на задней части велосипеда, и мигая привлекает внимание водителей автомашин. Тем самым предупреждая их о елосипедисте.

Катафоты и световозвращающие элементы –делают велосипедиста заметными на дороге в свете фар автомобиля тем самым обозначая велосипедиста в темное время суток.

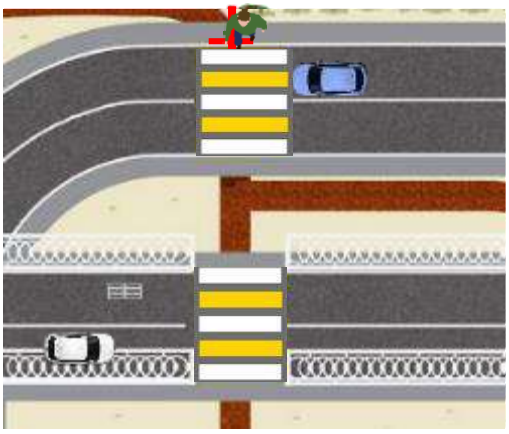
Группе пешеходы:

Велошлем - В первую очередь необходимо защитить голову, в случае падения с высоты велосипеда можно получить тяжелую травму. Кстати он должен быть застегнут. Это одноразовый элемент защиты, и после падений его необходимо заменит новым

Налокотники, перчатки и наколенники – Вспомните, именно на этих места у велосипедистов чаще всего ссадины и синяки. Именно эти предметы будут защищать их.

Световозвращающие элементы – делают велосипедиста максимально заметным для водителя в темное время суток. Браслеты, брелоки и другие предметы, обладающие этими свойствами, становятся яркими в свете фар.

Задача №12



Постановка задачи детям:

Общая задача:

С удовольствием покатавшись на велосипеде в парке мы возвращаемся домой, но вот вновь задача впереди пешеходный переход. Как быть велосипедисту? Оставаться в седле или спешиться? Ведь верхом можно

быстро преодолеть место перехода, да и машин не видно? А на крайней случай у нас есть велозащита?

Верные решения:

Велосипедист обязан спешиться, на время перехода превратившись в пешехода. Быстрое появление велосипеда на проезжей части не даст шанса водителю заметить его на пешеходном переходе. А велозащита способна не способна защитить от столкновений автомобилем!

Поэтому спешившись велосипедист должен: Остановиться перед пешеходным переходом, прислушаться, осмотреться и убедиться в безопасности, принять решение и лишь осле перейти дорогу по пешеходному переходу.

Приложение № 3 (к модулю №2)

«Сложные вопросы от эксперта»

Сложные вопросы пешеходу:

1. ***Разрешено ли пешеходу переходить дорогу вне пешеходного перехода?***
   - *Запрещено!*
   - *Разрешено! При отсутствии пешеходного перехода или перекрестка в зоне видимости разрешается переходить проезжую часть дороги под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений, там, где она хорошо просматривается в обе стороны (верный ответ).*
   - *Запрещено, но быстро можно!*

2. ***Найдите дорожный знак, не относящийся к пешеходу***

не относится. (Верный ответ)

3. ***Светвозвращающие элементы делают человека заметнее***
   - *Днем*
   - *Ночью (верный ответ)*
   - *На рассвете*

<u>Сложный вопрос водителям:</u>

Найдите дорожный знак 5.21 «Жилая зона»:

(верный ответ)

Что нельзя делать водителям в жилой зоне:

- *Стоять с работающим мотором;*
- *Ездить насквозь, срезая путь через дворы;*
- *Учиться ездить;*
- *Все вышесказанное (верный ответ).*

Какая максимальная скорость допустима в жилой зоне:

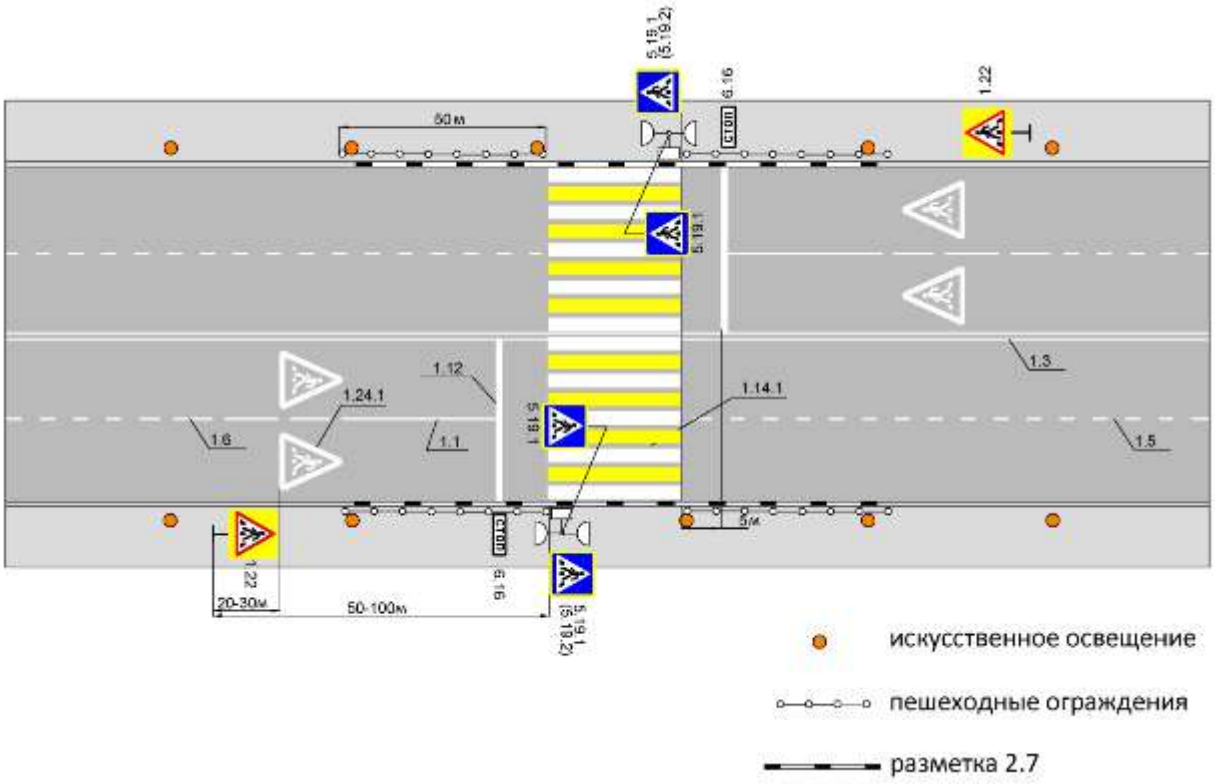
- *5 км/ч*
- *20 км/ч (верный ответ)*
- *40 км/ч*
- *60 км/ч*

Приложение №4

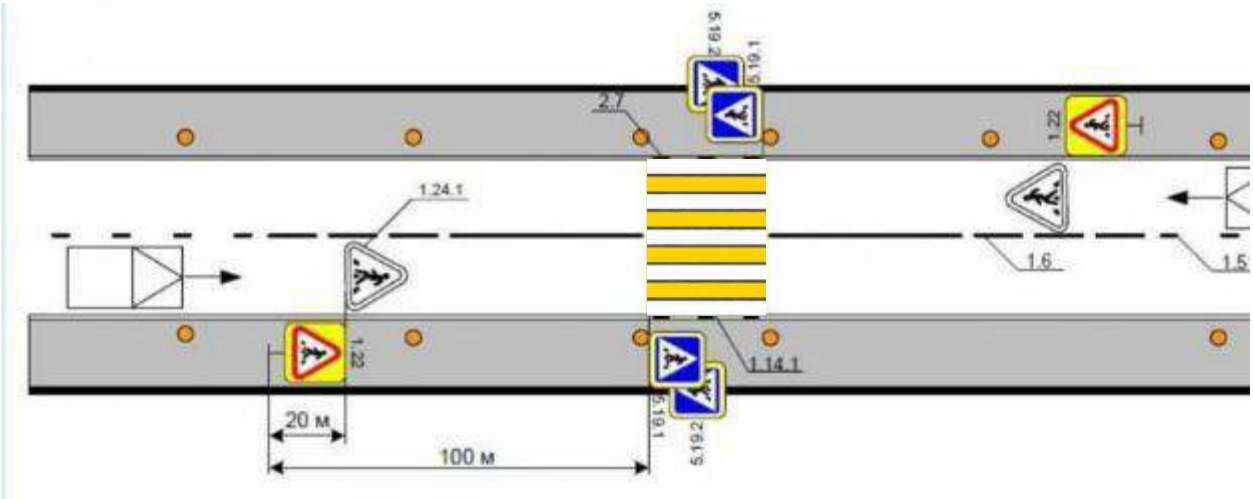
Места установки инфраструктурных решений

Гост: http://docs.cntd.ru/document/1200138623

Регулируемый пешеходный переход:



Не регулируемый пешеходный переход:



Приложение №5

На карточках изображены следующие дорожные знаки:

Дорожный знак 5.19.1 или 5.19.2 «Пешеходный переход».

Дорожный знак 1.22 «Пешеходный переход».

Дорожный знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости».

Дорожный знак 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума».

Дорожный знак 2.1 «Главная дорога».

Дорожный знак 2.5 «Движение без остановки запрещено».

Дорожный знак 2.4 «Уступи дорогу».

Дорожный знак 3.1 «Въезд запрещен».

Дорожный знак 4.4.1 «Велосипедная дорожка».

Дорожный знак 5.17 «Место остановки трамвая».

Приложение №6

Необходимые выдержки из правил дорожного движения для подготовки ведущего. Необходимо понимание и умение разъяснить следующие положения и правила дорожного движения, задействованные в занятии.

«Водитель» - *лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.*

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

«Велосипед» - *транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.*

«Велосипедист» - *лицо, управляющее велосипедом*

«Обочина» - *элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2 используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами дорожного движения 2019 России(РФ).*

«Опасность для движения» - *ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия.*

«Пешеход» - *лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.*

«Преимущество (приоритет)» - *право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.*

«Уступить дорогу (не создавать помех)» - *требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников*

движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

1.3. *Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.*

2.7. **Водителю запрещается:**

управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;

передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил;

пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;

употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;

управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, установленного уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, а при осуществлении международных автомобильных перевозок - международными договорами Российской Федерации;

пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук;

Опасное вождение - *выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не*

требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

4.1. *Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии - по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.*

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).

При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.

При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

4.2. *Движение организованных пеших колонн по проезжей части разрешается только по направлению движения транспортных средств по правой стороне не более чем по четыре человека в ряд. Спереди и сзади колонны с левой стороны должны находиться сопровождающие с красными*

флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - с включенными фонарями: спереди - белого цвета, сзади - красного.

Группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии - и по обочинам, но лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых.

4.3. *Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии - на перекрестках по линии тротуаров или обочин.*

На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 или 1.14.2, обозначающей такой пешеходный переход.

При отсутствии в зоне видимости пешеходного перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

Требования настоящего пункта не распространяются на велосипедные зоны.

4.4. *В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии - транспортного светофора.*

4.5. *На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.*

4.6. *Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулировщика).*

4.7. *При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).*

4.8. *Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии - на тротуаре или обочине. В местах остановок маршрутных транспортных средств, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.*

При движении через проезжую часть к месту остановки маршрутного транспортного средства или от него пешеходы должны руководствоваться требованиями пунктов 4.4 - 4.7 Правил.

6.1*. В светофорах применяются световые сигналы зеленого, желтого, красного и бело-лунного цвета.*

В зависимости от назначения сигналы светофора могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта пешехода или велосипеда и Х-образные.

Светофоры с круглыми сигналами могут иметь одну или две дополнительные секции с сигналами в виде зеленой стрелки (стрелок), которые располагаются на уровне зеленого круглого сигнала.

6.2. *Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:*

- *ЗЕЛЕНЫЙ СИГНАЛ разрешает движение;*
- *ЗЕЛЕНЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);*
- *ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;*
- *ЖЕЛТЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;*

- *КРАСНЫЙ СИГНАЛ, в том числе мигающий, запрещает движение.*

Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

6.13. *При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:*

- *на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам;*
- *перед железнодорожным переездом - в соответствии с пунктом 15.4 Правил;*
- *в других местах - перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.*

9.10. *Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.*

10.1. *Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.*

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

10.5. *Водителю запрещается:*

- *превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства;*
- *превышать скорость, указанную на опознавательном знаке "Ограничение скорости", установленном на транспортном средстве;*
- *создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;*
- *резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.*

***14.1**. Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу **, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода.*

Понятия регулируемого и нерегулируемого пешеходного перехода аналогичны понятиям регулируемого и нерегулируемого перекрестка, установленным в пункте 13.3. Правил.

***14.2**. Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся в том же направлении, также обязаны остановиться или снизить скорость. Продолжать движение разрешено с учетом требований пункта 14.1 Правил.*

***14.3**. На регулируемых пешеходных переходах при включении разрешающего сигнала светофора водитель должен дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части (трамвайных путей) данного направления.*

***14.4.** Запрещается въезжать на пешеходный переход, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на пешеходном переходе.*

***14.5.** Во всех случаях, в том числе и вне пешеходных переходов, водитель обязан пропустить слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью.*

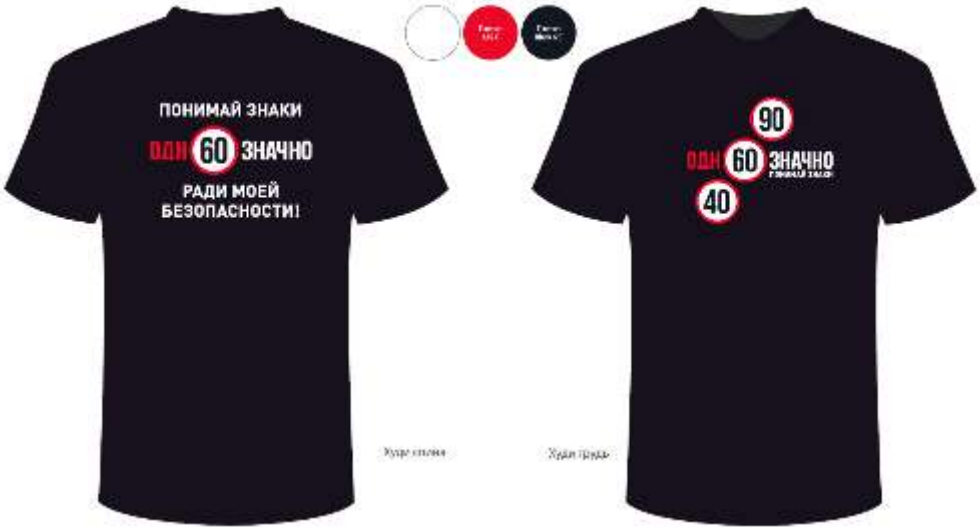
***14.6.** Водитель должен уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка и высадка производятся с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней.*

***14.7.** Приближаясь к остановившемуся транспортному средству с включенной аварийной сигнализацией, имеющему опознавательные знаки "Перевозка детей", водитель должен снизить скорость, при необходимости остановиться и пропустить детей.*

Приложение № 7

Макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

4) Промо-форма для персонала



90
ОДН 60 ЗНАЧНО
40
ПОНИМАЙ ЗНАКИ
ОДН 60 ЗНАЧНО

5) Стол-макет

6) Бумажные брендированные кепки

Команда пешеходов

Команда водителей

Картонные кепки разделяются на 2 команды и остаются на память у ребенка

7) Ролл-ап

5. **<u>Привлечение внимания учащихся средних (5-8-х) классов общеобразовательных организаций в детских лагерях (в летний период проведения мероприятий кампании) и в средних классах школ (в осенний период проведения мероприятий кампании):</u>**

Сценарий ИП-мероприятий

«Привлечение внимания учащихся средних (5-8-х) классов общеобразовательных организаций»

1. **<u>Цель мероприятия</u>**

Формирование установки у участников дорожного движения на безопасное поведение на дороге. Снижение рисков ДТП и ДДТТ при пересечении проезжей части в том числе по пешеходным переходам.

2. **<u>Задачи мероприятия</u>**

1. Образовательные:

- Актуализировать знания участников дорожного движения о правилах безопасного поведения в населенном пункте и за его пределами;
- Сформировать необходимые знания о приемлемых и безопасных условиях, необходимых для перехода проезжей части дороги;
- Пояснить ошибки участников дорожного движения, допускаемые при оценке условий на пешеходном переходе;
- Объяснить приоритет в оценке условий на пешеходном переходе для пешеходов и пояснить алгоритм действий.

2. Воспитательные:

- Содействовать формированию установки на безопасное поведение на дорогах;
- Сформировать ответственность за собственную жизнь;
- Обеспечить положительную мотивацию к правомерному безопасному поведению на дорогах.

3. Развивающие:

- Способствовать развитию у участников дорожного движения навыков и умений наблюдения за дорожной обстановкой и способности к предвидению опасности в быстро меняющейся ситуации;
- Содействовать развитию умений применять полученные знания на практике.

3. Место проведения мероприятия

Общеобразовательные организации, организации отдыха и оздоровления детей.

Требования к площадке и оснащению аудитории:

Зал (спортивный или актовый) или учебный класс, ровное покрытие, без перепада высот для размещения оборудования. С количеством посадочных мест соответствующих количеству участников. Доступ к электричеству. Наличие освещения

4. График проведения мероприятий

В каждом городе проведения Кампании (летний период):

5 дней в неделю (понедельник - пятница).

Детские лагеря: 5 занятий в день.

Продолжительность мероприятия: 45 минут

В каждом городе проведения Кампании (осенний период):

5 дней в неделю (понедельник - пятница).

Школы: 5 занятий в день.

Продолжительность мероприятия: 45 минут

5. <u>Персонал</u>

Один ведущий. Одет в черную брендированную футболку или черную брендированную толстовку.

Макеты промо-формы находятся в Приложении 4.

Количество участников – не более 50 человек. Приветствуется участие родителей школьников, ответственных лиц от образовательных организаций.

6. <u>Целевая аудитория</u>

Дети, учащиеся средних (5-8-х) классов общеобразовательных учреждений.

Представление темы используются для организации занятий в средних классах общеобразовательных организаций. При проведении занятий необходимо учитывать как поведенческие особенности возрастной группы, так и способность освоения темы занятий.

7. <u>Оборудование</u>

Макеты оборудования находятся в Приложении 4.

1. Проектор – 1 шт.;
2. Экран – 1шт.;
3. Ноутбук с необходимым ПО* - 1 шт.;
4. Шнуры соединительные – 1 шт.;
5. Колонки – 1 шт.;
6. Кликер – 1 шт.;
7. Баланс-борд* - 2 шт.;
8. Линейка для демонстрации реакции – 2 шт.;
9. Карточки с пояснениями для ведущего;
10. Модели автомобилей радиоуправляемые, масштаб 1/18 – 2 шт.;
11. Карточки двухсторонние, двухцветные для проведения голосования – 50;
12. Наушники строительные – 1 шт.;
13. Балахон с большим капюшоном – 1 шт.;
14. Зонт – 1 шт.;
15. Сумка ручная – 1 шт.;
16. Очки имитирующие тоннельное зрение – 1 шт.;
17. Секундомер – 1 шт.;
18. Маски животных – 6 шт.;
19. Масштабная копия транспортного светофора – 1 шт. (масштаб ручной);
20. Ролл ап.

**ПО – программное обеспечение.*

**Баланс борд (англ. balance board) — тренажер, предназначенный для развития координации движений и умения поддерживать баланс тела на неустойчивой поверхности.*

8. Раздаточные материалы

Чехол для карт, линейка. По одной штуке каждого наименования для каждого участника занятий.

9. Механика проведения мероприятия

Занятие состоит из двух последовательных модулей, объединённых общей темой «Безопасность дорожного движения». Обучающая часть занятия проводится в формате семинара, и подразумевает максимальное вовлечение участников в процесс познания.

Модуль №1 «Знакомство и вводный опрос»

Модуль №2 «Учебно-демонстрационная часть»

Описание модулей:

Модуль №1

Проведение контрольных мероприятий на знание и умение применять основные темы ПДД. (обезличенное)

Участникам предлагается, за отведенное время ответить на 9 вопросов, описывающих ситуации пересечения путей или интересов различных участников дорожного движения. На поиск верного ответа к каждому вопросу отводится не более 5 секунд.

По завершению ведущий возвращается к первому вопросу и совместно с участниками разбирает верные ответы, комментируя неверные.

Справка: ответ осуществляется путем голосования карточками разного цвета. Красная – утверждение неверно, зеленая – верно.

Время проведения: 10 минут.

Модуль №2

Обучающая часть занятия, проводится в учебно-демонстрационном режиме. Участники осваивают представленный материал и проходят демонстрационные активности.

Важно добиться диалога между ведущим и аудиторией, используя информационную часть, приводя примеры, оперируя к жизненному опыту и интересам детей. Ведущий демонстрирует слайды, комментируя и поясняя следующие темы:

Содержательная часть:

- Вводная часть;
- Правила Дорожного Движения - система взаимодействия всех участников дорожного движения;
- Правила Дорожного Движения. Где должен двигаться пешеход;
- Правила Дорожного Движения. Выбор места для перехода проезжей части;
- Поиск мест для пешеходного перехода. Безопасные переходы;
- Виды пешеходных переходов. И приоритет безопасности при выборе места перехода проезжей части дороги;
- Действия на Регулируемом пешеходном переходе;
- Действия на не регулируемом пешеходном переходе. Понятие приоритета движения;
- Оценка безопасных условий при переходе проезжей части дороги.

Эксперимент №1 «Замеряем время необходимое пешеходу для преодоления одной полосы движения» перевод км/ч в м/с

- Пример расчета времени, необходимого для оценки безопасных условий;

Эксперимент №2 «оценка времени приближения автомобиля»

- Пример расчета времени, необходимого для оценки безопасных условий при переходе многополосной дороги;

Эксперимент №3 «Решение задачи пешехода»

- Необходимость соблюдения максимального скоростного режима. Экстренное торможение - результат ошибки одного из участников дорожного движения;

Эксперимент №4. «Остановись, если сможешь»

- Система осмотра места перехода. Налево – направо – налево;
- Сложность осмотра места перехода на перекрестке, дополнительные условия;
- Предметы, ограничивающие обзор. И поведение вблизи мест остановок наземного транспорта;

Эксперимент №5 «Неверное мышление – ограниченное зрение»

- Опасность отвлечения внимания;

Эксперимент №6 «Опасность отвлечения внимания»

- Алгоритм поведения при переходе проезжей части дороги;
- Необходимость использования светвозвращающих элементов;
- Ответы на вопросы;

Время проведения: 35 минут.

Содержание приложений:

Приложение №1 содержит: Блок вопросов к модулю №1. Комментарии и пояснения к представленному материалу.

Приложение № 2 содержит: Блок слайдов для демонстрации к модулю № 2

Комментарии и пояснения к представленному материалу.

Приложение №3 содержит: механику демонстрационных игр (экспериментов) и пояснения к ним.

Приложение №4 содержит: макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий**.**

Приложение №1

Блок вопросов к модулю №1

Презентация находится в Дополнении № 1а.

Комментарии и пояснения к представленному материалу.

Утверждение №1

Переход через проезжую часть дороги безопасен там, где не видно автомобилей или они очень далеко.

Ответ: Неверно! (красная карточка)

Пояснение: переходя проезжую часть дороги необходимо помнить, что водители ожидают Вашего появления только в местах специально предназначенных для этого – пешеходных переходах! Даже если автомобилей на видно или он далеко, он может ехать с большой скоростью по свободной дороге и внезапно быстро приблизиться. Поэтому самым безопасным местом для перехода проезжей части дороги может быть только подземный или надземный пешеходный переход или переход с транспортным и пешеходным светофором. Если Вы переходите проезжую часть дороги по нерегулируемому пешеходному переходу (Без пешеходного светофора) не теряйте бдительности, опасность может быть ближе, чем Вы ее ждете!

Утверждение №2

Чем быстрее умеешь бегать и лучше реакция, тем меньше времени необходимо на переход!

Ответ: Неверно! (красная карточка)

Пояснение: нельзя бегом перемещаться через дорогу. Можно не заметить приближающейся автомобиль и водитель может не среагировать на внезапно выбежавшего пешехода. Да и автомобиль значимо быстрее человека.

Утверждение №3

Подойдя к переходу, где нет приближающихся автомобилей, всегда нужно остановиться, прислушаться, осмотреться, принять решение и лишь затем идти!

Ответ: Верно! (Зеленая карточка)

Пояснения: верный ответ! Так как машина может быть не сразу заметна, надо остановиться и прислушаться. Посмотреть налево, затем направо и снова налево и убедиться в отсутствии автомобиля и лишь после идти!

Утверждение №4

Пешеходу не обязательно знать ПДД, это обязанность водителя!

Ответ: Неверно! (красная карточка)

Пояснение: участниками дорожного движения являются и пешеходы, и водители, и пассажиры. Правила устанавливают порядок на дороге, и каждый участник должен подчиняться общим правилам.

Утверждение №5

На нерегулируемых пешеходных переходах (без пешеходного светофора) пешеходы могут выходить на проезжую только после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость, и убедятся, что переход будет для них безопасен.

Ответ: Верно! (Зеленая карточка)

Пояснение: Пешеходный переход предоставляет право первоочередного движения пешеходу. Но реализовать это право пешеход может только убедившись в безопасности движения.

Утверждение №6

Кататься на велосипеде во дворе совершенно безопасно!

Ответ: Неверно! (красная карточка)

Пояснения: несмотря на то, что машины двигаются во дворе с небольшой скоростью, они совершенно неповоротливы при проезде в узких пространствах, и водитель следит не только за пешеходами, но и за возможностью проехать. Поэтому велосипедисты не должны терять бдительность даже во дворе.

Утверждение №7

Если пешеходу светит желтый сигнал светофора, он должен приготовиться!

Ответ: Неверно! (красная карточка)

Пояснение: на светофоре, регулирующем движение пешеходов, только два сигнала. Зеленый – разрешает движение. Красный – запрещает. Желтый сигнал только для водителей, он есть только на транспортном светофоре.

Утверждение №8

Выбирать лучше яркую расцветку одежды. А еще лучше – со световозвращающими элементами. Это не только красиво, но и безопасно, так как более заметно для водителя.

Ответ: Верно! (Зеленая карточка)

Пояснение: яркая одежда и наличие световозвращающих элементов позволяет водителю заметить пешехода на значительно большем расстоянии днем. А ночью до пяти раз превышающем дальность света фар. Что повышает безопасность всех участников дорожного движения.

Утверждение №9

Чем позже водитель увидит пешехода на пешеходном переходе, тем меньше шансов у него остановиться.

Ответ: Верно! (Зеленая карточка)

Пояснение: несмотря на то, что водитель знает о появлении о возможном появлении пешехода в зоне перехода, он приступает к торможению только в момент обнаружения пешехода. Часто это происходит слишком поздно. Поэтому старайтесь выходить на переход только после полной остановки автомобиля.

Приложение № 2

Комментарии и пояснения к представленному материалу в модуле №2

Презентация находится в Дополнении № 1б.

<u>Слайд №1</u>

<u>Вводная часть:</u>

Ребята здравствуйте! Меня зовут … *(Ведущий представляется участникам, рассказывает о себе и о том, из чего будет состоять сегодняшнее занятие).* Сегодня мы затронули с вами сложную, но интересную тему. Многие из присутствующих самостоятельно передвигаются по городу. Родители доверяют вам право принимать взрослые и взвешенные решения. Одной из наиболее сложной тем является опасность дороги и выбора мест ее перехода. С одной стороны, кажется здесь все просто, привычно и понятно. Но другая сторона таит множество скрытых и неявных угроз.

Множество взрослых, даже обладая жизненным опытом, ошибаются в решениях, касающихся перехода проезжей части дороги.

- *Ребята, поднимите руки те, кто каждый день переходит самостоятельно проезжую часть? (Ожидаемый ответ: Все)*
- *Поднимите руки только те, кто всегда пользуется только пешеходным переходом? (Ожидаемый ответ: не менее половины)*
- *А теперь, поднимите руки те, кто уверен, что знает, как это правильно делать? (ожидаемый ответ: Все)*

Здорово, что в зале собрались не просто пешеходы, а эксперты, которые помогут мне раскрыть эту тему. Важно, что именно вы станете моими помощниками и сумеете донести свои верные знания до тех, кто не присутствует сегодня здесь.

Давайте вместе с вами обсудим, насколько важно правильно вести себя на дороге, вспомним важные правила и покажем, что они возникли не зря и продиктованы физическими законами. Думаю, вам будет интересно, а многие узнают что-то новое.

<u>Слайд №2</u>

Содержательная часть: правила Дорожного Движения - система взаимодействия всех участников дорожного движения.

Давайте вспомним, как должны взаимодействовать все участники дорожного движения. Представьте себе ситуацию, когда все водители и пешеходы принимают решение основываясь только на своем мнении.

Пешеходы переходят дорогу где захотят, а водители намеренно разгоняются, не давая им прохода.

- *Можно ли говорить о безопасности для всех участников дорожного движения в подобных условиях? (Ожидаемый ответ: нет)*

То есть, должны быть строго закреплены определенные договоренности о действиях участников дорожного движения, особенно в тех местах, где их интересы пересекаются.

- *Скажите, откуда можно узнать об этих договоренностях? (Ожидаемый ответ: Правила Дорожного Движения)*

Сейчас каждый из вас получит этот документ, и мы будем учиться с ним работать.

Помощниками или учителями раздаются книги.

Ребята, у Вас в руках основной закон, определяющий поведение водителей и пешеходов на дороге. Каждый участник дорожного движения, должен неукоснительно соблюдать эти правила.

Есть правила отдельно касающиеся поведения водителей и пешеходов. Так как невозможно описать все ситуации в одной книге, они сформулированы в виде отдельных правил и поделены на разделы.

- *И первым делом давайте найдем раздел в оглавлении, в котором прописаны наши договоренности с водителями (ждем некоторое время)*
- *Кто нашел 4 раздел «обязанности пешеходов», поднимите зеленые карточки!*

И самое первое правило говорит нам о том, где должен двигаться пешеход.

4.1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии - по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).

При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.

При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

Слайд №3

Пешеход может двигаться только:

- *по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам*

Только если нет вышеперечисленного:

- *по обочинам*

По проезжей части могут двигаться только:

- *Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.*
- *При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).*

В этой опасной ситуации пешеход должен быть максимально заметен для водителя:

- *При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.*

Итак вопрос. Отвечаем, поднимая карточки. Если утверждение неверно, то красную. Если верно, то зеленую.

Играть на проезжей части дороги можно, только если нет автомобилей!

Ответ: Неверно! (красная карточка)

Пояснение: Пешеход может выходить не проезжую часть дороги, только для ее перехода, в крайнем случае при отсутствии тротуаров и обочин двигаться по ней на встречу движению.

Молодцы, ребята! Это верное мнение. Водитель не ждет на проезжей части пешехода! Дорога - не место для игр!

Исполнение Правил Дорожного Движения дает возможность водителям понимать ваши действия и при необходимости заранее принимать решение о своих.

Слайд №4

Содержательная часть: правила дорожного движения. Выбор места для перехода проезжей части. Безопасные переходы. Поиск мест для пешеходного перехода.

- *Ребята, давайте вспомним, где пешеход может безопасно пересечь проезжую часть дороги.*

Быстрая викторина. Участники называют признаки пешеходных переходов, ведущий комментирует.

- *Ребята, кто может рассказать признаки, по которым можно легко распознать пешеходный переход! (ответы принимаем по одному! Указывая рукой на участника, продемонстрировавшего желание ответить. Комментируем и уточняем ответы, важно собрать полный список признаков)*

Верные утверждения:

Прямые (основные):

«Зебра» *– разметка обозначающая место пешеходного перехода.*

*Комментарий: Впервые «зебра» как средство безопасности на дороге появилась в Великобритании. С середины 1930-х пешеходные переходы в Соединенном Королевстве выделялись с помощью металлических шпилек на поверхности дороги и фонарями Белиша (Belisha beacon). Они появились, когда в 1934 году британский министр транспорта лорд Хор-Белиша (Leslie Hore-Belisha) распорядился поставить у дорог в местах пешеходных переходов полосатые столбы с оранжевыми фонарями наверху, и они были названы по фамилии министра.**

Со временем название «зебра» утратило актуальность. Сейчас разметка обозначающая место перехода представляет собой сочетание желтых и белых полос.

**данные Википедии*

Светофор *– требуем уточнения. Обратить внимание на разделение транспортного и пешеходного светофора.*

Комментарий: Первый светофор был установлен в Лондоне на перекрестке у здания Палаты общин в 1868 году. Он регулировал движение конных и самоходных экипажей, а также пешеходов.

Дорожный знак «Пешеходный переход» – *синий квадрат с белым треугольником внутри с изображением силуэта пешехода. Для лучшей заметности часто имеет желтую или оранжевую окантовку, которая способна отражать свет фар автомобилей. Это делает знаки еще более заметными.*

Комментарий: Можно встретить три вида этих знаков. Первый вид знаков обозначают места самого безопасного перехода – это подземные пешеходные переходы. На них изображен пешеход, спускающийся вниз по лестнице.

Второй – надземный. Обозначает место, не менее безопасное для перехода дороги. Ставится рядом с сооружениями, которые называются «Надземный пешеходный переход». Похож на первый, только пешеход, изображенный на знаке поднимается вверх.

Третий, наиболее распространенный, – это наземный. Найти его можно как рядом со светофором, так и отдельно от него, но всегда рядом с разметкой «Пешеходный переход». На нем изображен пешеход, идущий через проезжую часть по пешеходному переходу.

Важно не терять темп опроса, ведущий подбадривает участников.

Косвенные:

«Лежачий полицейский» (искусственная неровность) *– препятствие на пути автомобилей, заставляющее водителей снизить скорость.*

Знаки ограничения максимальной скорости – *круглые белые знаки с красной окантовкой и значением максимально допустимой скорости.*

Комментарий: *знаки ограничения скорости – это предупреждение водителю о приближении к сложному, а порой опасному месту. Водители обязаны следовать указаниям знаков и снижать скорость. Такие знаки можно встретить в том числе перед местом организованного пешеходного перехода.*

Освещение – *в ночное время для улучшения обзора места перехода имеют собственную подсветку. Или обустраиваются в освещенных местах.*

Коротким перечислением:

Территориальные

- *Примыкание пешеходных дорожек к проезжей части*
- *Площадки ожидания возле мест организованных переходов*
- *Отсутствие препятствий (искусственных сооружений) на проезжей части*
- *Остановки общественного транспорта*
- *Школы*
- *Перекрестки*
- *Предложенное участниками*

Здорово, ребята! В нашей аудитории действительно собрались эксперты!

Давайте вновь обратимся к правилам!

Содержательная часть: виды пешеходных переходов и приоритет безопасности при их использовании.

4.3. *Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии - на перекрестках по линии тротуаров или обочин.*

На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 или 1.14.2 , обозначающей такой пешеходный переход...

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

Требования настоящего пункта не распространяются на велосипедные зоны.

Этот пункт дает самый важный ответ. Пешеходы должны переходить проезжую часть только:

1. По подземным и надземным пешеходным переходам;
2. По регулируемым и нерегулируемым пешеходным переходам;
3. На перекрестках по линии тротуаров или обочин;
4. По проезжей части, только в случае отсутствия в зоне видимости пешеходных переходов.

Итак, вопрос. Отвечаем, поднимая карточки. Если утверждение неверно, то красную. Если верно, то зеленую.

- *Если в зоне видимости есть пешеходный переход, но идти до него далеко, то можно, не создавая помех автомобилям, перейти проезжую часть дороги. Быстренько!*

Ответ: Неверно! (красная карточка)

Пояснение: Пешеход должен пересекать проезжую часть дороги по пешеходному переходу. И только в его отсутствие – вне пешеходного перехода. «Далеко» – не оправдание!

Слайд №5

Самый безопасный способ пересечения дороги — это движение по пешеходному переходу, не имеющему пересечений с движением автомобилей (под проезжей часть и над ней). Такие переходы всегда есть у метро или магистралей. Там, где есть искусственные сооружения, ограничивающие доступ пешеходов на проезжую часть. Как правило, это скоростные дороги. Переходить их по проезжей части недопустимо!

При отсутствии таких переходов ищем наземный, организованный пешеходный переход. Переход в таких местах требует внимания и знаний для безопасного использования.

Слайд №6

Содержательная часть: регулируемый пешеходный переход

Пешеходный переход с пешеходным светофором – это регулируемый пешеходный переход. Удобство таких переходов в том, что светофор дает право движения по очереди, сначала одним, затем другим участникам дорожного движения. Ребята, обратите внимание, что у водителей и пешеходов разные светофоры! У водителей он с тремя сигналами, а у пешеходов – с двумя. Красным и зеленым! Самый опасный момент – это смена сигналов с запрещающего на разрешающий. Казалось бы, можно идти! Но надо помнить, что все водители должны успеть остановиться. Пока этого не произошло, пешеход в опасности. Экспертов всегда можно отличить среди пешеходов!

Задержитесь всего на секунду перед выходом на проезжую часть, это позволит водителям остановиться, а вам оценить обстановку.

И конечно ни в коем случае не пытайтесь перебежать проезжую часть на последние секунды зеленого сигнала. Если вы ошиблись в оценке ситуации, это грозит большими неприятностями. Расчет простой. Если Вам предстоит преодолеть всего две полосы, то вам потребуется не меньше восьми секунд. То есть на каждую полосу примерно по четыре секунды.

- *Ребята, кто может ответить, сколько времени необходимо пешеходу для преодоления четырех полос движения? (Ожидаемые ответы: не менее 16 секунд)*

Содержательная часть: действия на нерегулируемом пешеходном переходе. Понятие приоритета движения.

Если не удалось найти пешеходный светофор, то ищем пешеходный переход без светофора. Такие переходы называются нерегулируемыми.

Слайд №7

Если нет пешеходного перехода с пешеходным светофором, тогда мы ищем нерегулируемый пешеходный переход. В отличие от регулируемого там не будет светофора, который сдерживает попеременно одних участников дорожного движения и допускает других. Здесь, ребята, все зависит от ваших знаний и внимательности!

Коллеги! (*намеренно обращаемся в аудиторию*) Давайте разберемся в этой непростой ситуации.

Задача №1:

- *Итак, вопрос. Ребята, скажите, у кого есть преимущество в движении через нерегулируемый пешеходный переход? То есть, кто должен уступить дорогу.*

Если водитель, то поднимите зеленые карточки. Если пешеход – красные.

Ответ: зеленая карточка (ведущий не должен игнорировать иные ответы. Стоит обсудить мнения отличные от общего)

Давайте искать верный ответ в Правилах Дорожного Движения. Так как мы обсуждаем пешеходный переход и на нем взаимодействуют водители и пешеходы, нам потребуются два раздела.

Ответ, касающийся водителей, мы найдем в разделе 14 «Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств» прямо в первом пункте.

Ждем, даем время найти.

14.1. *Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу* ********, *обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода.*

******** *Понятия регулируемого и нерегулируемого пешеходного перехода аналогичны понятиям регулируемого и нерегулируемого перекрестка, установленным в пункте 13.3 Правил.*

Вот, казалось бы, и весь ответ! Но не все так просто. Давайте поймем, как должен действовать пешеход при переходе дороги по нерегулируемому пешеходному переходу?

Ответ, касающийся пешеходов, мы найдем в разделе 4 «Обязанности пешеходов». В пятом пункте.

4.5. *На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.*

И вот здесь нас ждут сложности.

Слайд №8

Содержательная часть: оценка безопасных условий при переходе проезжей части дороги.

Из ПДД РФ: На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.

Это значит, что до того, как выйти на проезжую часть, пешеход должен оценить удаленность автомобиля и его скорость.

Задача №2:

- *Итак, вопрос. Ребята, скажите, можно ли считать безопасным условием для перехода проезжей части дороги только большую удаленность автомобиля от места перехода? Если да, то поднимите зеленую карточку. Если нет, то красную.*

Ответ: Нет (красная карточка)

(ведущий не должен игнорировать иные ответы. Стоит обсудить мнения отличные от общего)

- *Давайте вспомним, что объединяет скорость и расстояние?*

Конечно же, время. Это соотношение расстояния и скорости. Другими словами, нам необходимо понять, достаточно ли у нас времени на пересечение всей проезжей части. Давайте вместе посчитаем, сколько времени необходимо для пересечения проезжей части дороги?

Эксперимент №1 «Замеряем время необходимое пешеходу для преодоления одной полосы движения»

Давайте сравним скорость движения пешехода и автомобиля.

Мы выяснили, что скорость пешехода, идущего в среднем темпе, составляет примерно 1.4 м/с. То есть, за 1 секунду пешеход преодолевает не более полутора метров.

Автомобиль движется значительно быстрее. При разрешенной максимальной скорости в 60 км/ч, за одну (ту же самую) секунду автомобиль преодолеет 16.6 метров.

То есть автомобиль движется быстрее пешехода примерно в 11 раз! Для того чтоб они не встретились в одной полосе, автомобиль должен быть в 11 раз дальше, и это при условии перехода всего одной полосы.

Давайте разделим дорогу на две части. Ближайшие автомобили будут приближаться к нам с левой стороны. С них мы и начнем.

Слайд №9

Содержательная часть: пример расчета времени, необходимого для оценки безопасных условий.

Мы знаем, что от середины проезжей части дороги нас отделяет полоса шириной три метра, и для ее пересечения нам потребуется не менее 2,5 секунд. Давайте округлим до 4 секунд, потому что мы должны пройти эту полосу раньше, чем автомобиль успеет к нам приблизиться.

Давайте определим расстояние до приближающегося автомобиля. Для этого мы должны его скорость (16.6 м/с) умножить на количество секунд, необходимых нам для перехода дороги. Результат - почти 67 метров!

Но оценивать расстояние всегда очень трудно. Поэтому предлагаю вернуться ко времени.

У многих из вас всегда при себе наручные часы. Обратите внимание на секундную стрелку. Давайте сосредоточимся на цифре 12. И попробуем посчитать время, необходимое автомобилю на приближение.

Эксперимент №2 «Оценка времени приближения автомобиля»

Содержательная часть: пример расчета времени, необходимого для оценки безопасных условий при переходе многополосной дороги

Мы научились считать время приближения автомобиля. Это можно сделать и в реальных условиях. Подойдите к пешеходному переходу, займите такую позицию, чтобы, с одной стороны, видеть проезжую часть, с другой – находиться на безопасном расстоянии от проезжей части.

Заметив самый быстрый и ближайший к Вам автомобиль, запомните место, где вы его увидели. И в этот момент посмотрите на секундную стрелку. Как

только автомобиль проедет мимо вас, вы определите минимальное расстояние, на которое должна быть удалена автомашина.

Но вот незадача. Мы посчитали только одну полосу, а если их несколько? Тогда давайте посчитаем следующую:

- *До середины пути 6 метров, их мы преодолеем за 8 секунд (в два раза больше). Вопрос: на каком удалении от пешеходного перехода должен быть автомобиль для безопасного перехода дороги?*

*Ответ сложный: 16.6 (60 км/ч) * 8 = 133 метра. (при округлении)*

*Ответ простой: 67 м * 2 = 134 метра (при округлении)*

Ребята, обратите внимание, что чем дальше путь через проезжую часть, тем дальше от вас должен быть автомобиль.

Вы, наверное, наблюдали такие ситуации, когда некоторые пешеходы очень быстро перебегают через дорогу, считая при этом, что всё будет в порядке. Другие, наоборот, терпеливо ждут, пока вообще не будет ни одной машины. Но это бывает так редко, что можно простоять несколько часов в ожидании момента, когда можно будет пересечь проезжую часть. Что же делать? Как правильно и безопасно перейти дорогу?

Эксперимент №3 «Решение задачи пешехода»

Слайд №10

Но все же давайте вернемся к Правилам Дорожного Движения. Ведь там сказано, что пешеход имеет право перейти проезжую часть дороги по нерегулируемому пешеходному переходу первым!

- *Значит ли это что водитель должен суметь любым путем остановить машину перед пешеходом? Если да, то поднимите зеленую карточку. Если нет, то красную.*

Ответ: Нет. (красная карточка) Обратить внимание на постановку вопроса (на слово «суметь»)

Водитель на самом деле должен быть готов к появлению пешехода на пешеходном переходе и заранее сбрасывать скорость. Для его предупреждения существуют знаки, предупреждающие о приближении к месту организованного пешеходного перехода. Более того, при приближении к этим местам дополнительно могут устанавливаться знаки ограничения максимальной скорости. На которых изображена цифра максимально допустимой скорости.

- *Ребята, скажите, можно ли ехать быстрее скорости обозначенной знаком дорожного движения? Если да, то поднимите зеленую карточку. Если нет, то красную.*

Ответ: Нет (красная карточка). Знаки предупреждают о максимально разрешенной скорости!

К сожалению, водитель реагирует только на появление пешехода на пешеходном переходе и часто просто не успевает остановиться. Поэтому основная задача всех участников дорожного движения – это обеспечение собственной безопасности.

В ситуации с пешеходом на пешеходном переходе, водитель предпримет все меры для того, чтоб спасти жизнь пешехода, вплоть до экстренного торможения.

Слайд №11

Содержательная часть: необходимость соблюдения максимального скоростного режима. Экстренное торможение - результат ошибки одного из участников дорожного движения.

Экстренное торможение — торможение, применяемое для остановки транспортного средства, при критических ситуациях, связанных с **дефицитом времени (избытком скорости) и расстояния.**

Причиной применения крайней меры может быть как ошибка со стороны водителя, так и неоднозначное поведение пешеходов. Это прием позволяет в некоторых случаях снизить тяжесть последствий этой ошибки, но не всегда позволит их избежать.

Применяя данный прием, водитель идет на крайние меры, не задумываясь при этом о последствии этих действий для других участников дорожного движения. Бывает, что водитель теряет управление над автомобилем, последствия этого понятны, а их тяжесть — нет. Например, водитель сумел

остановиться прямо перед незадачливым пешеходом, а автомобили, идущие следом, нет.

Экстренное торможение всегда сопровождается характерным скрежетом шин о проезжую часть. Громкость этого звука зависит от покрытия проезжей части. Так, экстренное торможение на сухом асфальте всегда сопровождается громким звуком, а торможение на льду или снегу более тихим. Но этот звук всегда выделяется на фоне привычных. И, даже если он тихий, это всегда обращает на внимание на резко тормозящий автомобиль. Поэтому перед выходом на проезжую часть, внимательно вслушайтесь. Это позволит раньше заметить машину.

Эксперимент №4. «Остановись, если сможешь»

Мы увидели, что очень сложно спрогнозировать место остановки автомобиля, водитель которого применил экстренное торможение.

- *Ребята, скажите, какое условие объединяло все удачные попытки остановиться?*

(Ожидаемый ответ: Запас места)

То есть, если места мало, то любые действия водителя не позволят ему остановить автомобиль.

Перед выходом на пешеходный переход, обязательно необходимо убедиться в его безопасности. Пример нашего расчета позволит проверить безопасность ситуации, но единственно верное решение – это дождаться полной остановки автомобиля и лишь затем выходить на проезжую часть. Поэтому перед выходом на пешеходный переход обязательно остановитесь. Даже если, на первый взгляд, проезжая часть свободна.

Мы много говорили об удаленности автомобиля, но при этом одним из основополагающих факторов является скорость его приближения. Подходя к месту перехода проезжей части, важно помнить, что удаленность – не единственный фактор.

<u>Слайд №12</u>

Содержательная часть: осмотр места перехода: налево – направо – налево.

В нашей стране принято правостороннее движение, поэтому ближайший к нам автомобиль приблизится с левой стороны. Затем с правой. Перед тем как выйти на проезжую часть, пешеход должен посмотреть сначала **налево и оценить условия, затем направо и вновь налево!**

Слева мы увидели автомобиль, приближающийся к месту нашего перехода. Он был на достаточно безопасном расстоянии. Затем посмотрели направо, также обнаружив автомобиль на большом удалении.

И, казалось бы, можно спокойно переходить, но необходимо понимать, что кроме удаленности также важна и скорость приближающегося автомобиля. Даже если автомобиль был далеко, но ехал быстро, то ему необходимо очень немного времени для преодоления этого расстояния. И пока мы отвернулись, чтобы проверить автомобиль с правой стороны, автомобиль слева приблизился. Поэтому перед выходом на проезжую часть необходимо ещё раз посмотреть налево.

И оценивая разницу его положений можно получить понимание о его скорости. Осмотр проезжей части необходимо проводить до выхода на нее.

- *Ребята, попробуйте комментировать вслух свои рассуждения, это позволит не только быстрее запомнить безопасные условия, но и даст возможность сосредоточиться на них.*

Содержательная часть: сложность осмотра места перехода на перекрестке, дополнительные условия.

Мы привыкли оценивать ситуацию по сторонам от себя и не привыкли к тому, что автомобили могут менять направление движения в месте перехода. Поэтому самым сложным местом для перехода остается пересечение проезжих частей дорог, включая перекрестки.

Оценка начинается со стороны ближайшей опасности, то есть слева. И даже если автомобиль значимо удален, это не единственная опасность с этой стороны.

Например, развернувшийся автомобиль на перекрестке станет сюрпризом для пешехода. Но если этот маневр пешеход в состоянии отследить, то появление автомобиля со стороны спины будет еще более опасным.

Выбирая местом перехода дороги пересечение проезжих частей обязательно необходимо посмотреть назад.

<u>Слайд №13</u>

Содержательная часть: предметы, ограничивающие обзор. И поведение вблизи мест остановок наземного транспорта.

Осматривая место перехода проезжей части дороги, обязательно обращайте внимание на предметы, ограничивающие видимость, и на наличие освещения. Еще раз напомню о том, что если в зоне видимости пешеходный переход, идти можно лишь там!

Чем раньше водитель способен вас заметить, тем больше шансов, что решение водителем будет принято своевременное и правильное.

- *Ребята, назовите объекты, которые могут скрыть вас от водителя и автомобиль от вас?*

Ожидаемые ответы:

Предметы, ограничивающие видимость, опасные элементы дороги:

- *припаркованные автомобили;*
- *деревья, кусты и ограждения (зимой – валы снега);*
- *здания, строения, сооружения, арки, ворота, из которых могут выезжать автомобили;*
- *рекламные щиты;*
- *остановки общественного транспорта, трамвайные пути;*
- *ремонт дороги.*

В случае, если вас трудно обнаружить, старайтесь максимально проявить свое присутствие и занимайте позицию с учетом возможности обнаружить вас как можно раньше.

Большие автомобили – большие проблемы.

- *Ребята, помните ли вы, с какой стороны необходимо обходить автобус, выйдя из него? Ожидаемый ответ: Сзади.*

Нельзя обходить автобус. Необходимо дождаться, пока он уедет, и лишь затем выполнить переход. Даже если вы обходите его сзади, левая сторона просматривается хорошо, а правая — не очень. И если вы выйдете на дорогу до отъезда автобуса, есть шанс остаться посреди полосы или дороги, когда он уедет.

Стремясь успеть к автобусу, пешеходы, сосредотачивая на нем все внимание, часто становятся виновниками и жертвами в ДТП. Задумайтесь, следует ли выигрывать минуты, имея потенциальную возможность потерять жизнь или здоровье?

Также пешеходы забывают, что у автомобиля есть слепые зоны, которые водитель не видит. Их наличие связано с геометрическими особенностями. Хуже всего водители больших автомобилей видят переднюю правую сторону. Если вам предстоит перейти дорогу перед грузовиком или автобусом, старайтесь делать это как можно дальше от него. Более того, эта же машина скрывает ваше появление для других автомобилей. Выбирайте места для перехода вне поворотов, изгибов, с хорошей освещенностью.

Слайд №14

Избегайте вещей, способных ограничить обзор. Снимите капюшон: при повороте головы он сильно ограничит возможности осмотра, и вместо дороги станут видны лишь его края. Столь же опасны очки с крупными дужками, большие головные уборы, зонты.

Кого из нас не увлекала музыка? Наушники погружают мир музыки, полностью изолируя внимание человека. Это особенно опасно!

Давайте проведем эксперимент. Представим себе образ пешехода, совершившего все вышеперечисленные ошибки.

Эксперимент №5 «Неверное мышление – ограниченное зрение»

Ребята, скажите какие эмоции и мысли вызывает пешеход, который не видит и не слышит, отдавая свою жизнь в руки остальных.

Такие предметы, как наушники и мобильный телефон, сильно отвлекают пешехода от реальной опасности. Простой эксперимент: не думайте о белой обезьяне … у кого получилось? Тем же эффектом обладает и телефон: человек

сосредотачивается на разговоре, переключая внимание с дороги на беседу. Мобильный телефон ограничивает зону осмотра.

Как водитель, могу сказать, что, пожалуй, отвлеченное внимание – один из самых раздражающих факторов в поведении пешеходов. Выход на дорогу нужно рассматривать как экстремальную ситуацию, а сейчас очень многие выходят на переход, глядя в экран мобильного телефона, слушая музыку, отправляя смс, общаясь в социальных сетях, иногда даже читая книгу! И всё! Человек находится в своем мире, вероятность того, что он не увидит опасность, не услышит сигналящего ему водителя, стремится к 100%.

Все это может стать причиной роковой ошибки для пешехода. Не используйте отвлекающие предметы при переходе дороги.

Содержательная часть: опасность отвлечения внимания

Эксперимент №6 «Опасность отвлечения внимания»

<u>Слайд №15</u>

Мы выяснили, как важно соблюдать Правила Дорожного Движения! В своде этих правил можно найти множество ответов на вопрос о действиях в сложной ситуации.

Но давайте представим, что один из участников нарушает правила дорожного движения. Это крайне опасная ситуация.

Например, ваш сверстник при наличии пешеходного перехода идет по проезжей части дороги. И хуже того, еще слушает музыку в наушниках!

- *Скажите он действует так по незнанию или намеренно?*

Ожидаемый ответ: по незнанию.

- *Скажите, а почему он так поступает?*

Ожидаемый ответ: Спешит, экономит время, лень…

- *Другими словами, ему выгодно поступать неверно?*

Ожидаемый ответ: Да

Давайте оценим эту выгоду. По вашему мнению, сколько времени он сможет сэкономить?

Ожидаемый ответ: Минуты.

А что, он потеряет если ситуация пойдет не по плану?

Ожидаемый ответ: Жизнь, здоровье, время…

Стоят ли эти потери трех – пяти или даже десяти минут времени?

Ожидаемый ответ: НЕТ!

Заключение: Коллеги! Мы сегодня здорово потрудились! Давайте подведем итоги!

Как должен вести себя пешеход при переходе проезжей части?

Слайд № 16

Содержательная часть: алгоритм поведения при переходе проезжей части дороги.

В первую очередь, необходимо понимание, что переход проезжей части дороги — это опасный процесс, который требует внимания и собранности от всех участников дорожного движения.

Во вторую очередь, не забывать, что соблюдение Правил Дорожного Движения, дает возможность понять друг друга всем участникам этого непростого процесса движения.

В-третьих, перед переходом дороги всегда важно остановиться, прислушаться, посмотреть налево, направо и вновь налево, оценив ситуацию.

В-четвертых, обдумать условия безопасные для вашего перехода. И лишь затем идти.

Снимаем капюшон, наушники, убираем телефон. Если пешеходный переход регулируемый, ждем разрешающего сигнала пешеходного светофора. По включению зеленого разрешающего сигнала пешеходного светофора — убеждаемся, что все автомобили остановились. По прямой спокойно пересекаем проезжую часть, не забывая посмотреть налево, направо, налево. Если пешеходный переход нерегулируемый — смотрим налево, затем направо и снова налево, чтобы оценить скорость движения транспортных средств и расстояние до них; убеждаемся, что нас заметили; если проезжая часть с двумя полосами движения — убеждаемся, что и другие водители нас видят и тоже пропускают, затем — по прямой спокойно пересекаем проезжую часть.

Слайд №17

Содержательная часть: необходимость использования световозвращающих элементов.

И напоследок. Важно всегда быть видимым для водителей и обеспечить им возможность видеть себя. Чтобы быть заметнее на дороге, следует использовать световозвращающие элементы, тем более, что цвета нашей одежды, как правило, не выделяются в темное время суток. Наличие у вас на одежде световозвращающих элементов или аксессуаров (наклеек, браслетов, брелоков и пр.) сделает вас видимым для водителя.

Обязательно световозвращающие элементы нужно использовать в темное время суток. Расположение их имеет значение. Виднее всего эти элементы на ногах в районе щиколоток, икр, на рукавах. Вообще, чем больше таких элементов, тем лучше вас видно водителю. А чем раньше вас заметят, тем с большей вероятностью вы в безопасности.

Будьте внимательнее друг к другу, и помните за рулем стальных машин – живые люди. Цена совершенной ошибки будет зависеть от того, насколько участники дорожного движения готовы к возможности ее свершения.

Главное правило на дороге – БУДЬ ЗАМЕТЕН И ПОНЯТЕН.

Слайд №18

Мы делаем многое. Но самое главное, мы собираем союзников. Которые помогают донести наши экспертные знания до целевой аудитории.

Я надеюсь мы нашли союзников среди Вас.

- *Так ли это, ребята? Если да, то поднимите зеленую карточку. Если нет, то красную.*

Спасибо Всем! Берегите себя!

Время проведения: 35 минут.

Приложение №3

Механика демонстрационных игр и краткими пояснениями к ним

В модуле №2 предусмотрено проведение демонстрационных игр (экспериментов) с вовлечением детей из числа присутствующих на мероприятии. Участие в играх строго на добровольной основе. Участники должны меняться. Для каждой активности своя группа. Так как игры являются демонстрационным материалом, место проведения стоит выбирать доступное для видения всех присутствующих. В случае невозможности выбора, соответствующего этим условиям необходимо собрать присутствующих непосредственно вокруг места проведения.

В модуле №2 предусмотрено проведение шести демонстрационных игр.

Эксперименты:

№1 «Замеряем время необходимое пешеходу для преодоления одной полосы движения. Изучаем легкий способ перевода км/ч в м/с»

№2 «Оценка времени приближения автомобиля»

№3 «Решение задачи пешехода»

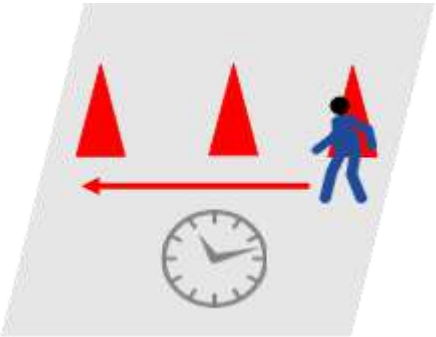
№4. «Остановись, если сможешь»

№5 «Неверное мышление – ограниченное зрение»

№6 «Опасность отвлечения внимания»

№1 «Замеряем время необходимое пешеходу для преодоления одной полосы движения. Изучаем легкий способ перевода км/ч в м/с»

Схема локации:



Цель:

Научить детей оперировать понятиями расстояние, скорость, время.

Механика:

Ведущий ставит три конуса на равном, трехметровом расстоянии в одну линию. Утверждая, что это расстояние равно длине пешеходного перехода на проезжей части двухполосной дороги.

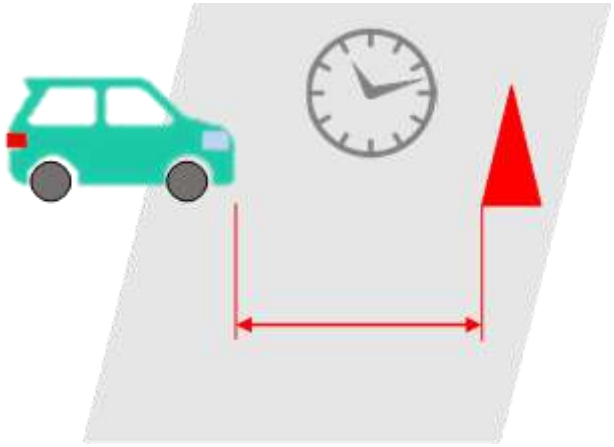
Затем просит участников воспользоваться секундной стрелкой своих часов и замерить время необходимое пешеходу для преодоления этого расстояния. Сначала замеряется время пересечения одной полосы, затем двух. В процессе выполнения Ведущий сопровождает свои действия счетом в слух, демонстрируя время. Пройдя половину пути (до 1 конуса) он обозначает время примерно в 2 - 3 секунды. И поясняет, что человек при спокойном темпе преодолел за 2 - 3 секунды примерно 3 метра пути. Автомобиль имеет большую скорость, значит он поедет большее расстояние за то же время. Для того чтоб разминуться с автомобилем, время необходимое пешеходу должно быть меньше времени на приближения автомобиля.

Поясняет переход от километров в час к метрам в секунду ((км/ч) /3.6 = м/с)

Считает совместно с участниками скорость пешехода, исходя из его скорости примерно 4 – 5 км/ч и автомобиля при скорости 60 км/ч. Сравнивает путь, преодолеваемый пешеходом и автомобилем за одинаковое время. Демонстрирует разницу.

№2 «Оценка времени приближения автомобиля»

Схема локации:



Цель:

Соотнести в понимании детей понятие удаленность и время.

Механика:

Представим, что конус находится в месте пешеходного перехода. Задача участников установить модель автомобиля на удалении от конуса, которое он преодолеет за 4 секунды.

Выставляем модель автомобиля на небольшом расстоянии от конусов.

И просим участников замерить время приближения к створу из конусов. Считать предлагаем вслух (лучше хором).

Увеличиваем расстояние. Повторяем до те пор пока не получим значение 4 секунды.

Справка:

Важно обратить внимание детей на небольшую скорость модели автомобиля.

№3 «Решение задачи пешехода»

Схема локации: Слайд.

Цель:

Научить детей системе расчета приемлемо безопасных условий для перехода проезжей части.

Механика:

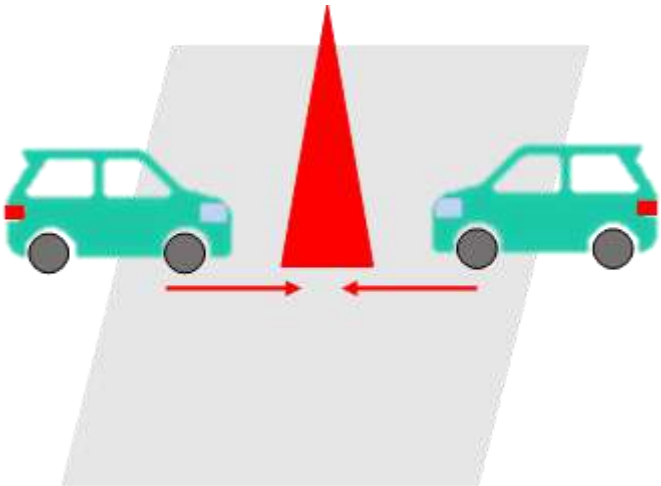
Приглашаем 2-3 детей, принять участие в решении задачи. На слайде демонстрируется четырех полосная дорога. И нерегулируемый пешеходный переход. Задача рассчитать Время, затрачиваемое пешеходом на преодоление каждой полосы и расстояние удаления автомобилей от мест пешеходного перехода.

Справка:

Рассчитать предстоит значения только для первой полосы, затем значения будут удваиваться.

№4. «Остановись, если сможешь»

Схема локации:



Цель:

Продемонстрировать участникам невозможность прогнозирования экстренного тормозного пути автомобиля. Необходимость перевода взгляда для полноценного осмотра проезжей части.

Механика:

Ведущий просит выйти из зала двух человек. С помощью радиоуправляемых машинок демонстрирует непредсказуемость экстренного торможения. Устанавливаем один конус (или небольшой макет пешехода) на пути следования модели. Просим участников набрать максимальную скорость, которую они смогут погасить и остановиться перед конусом.

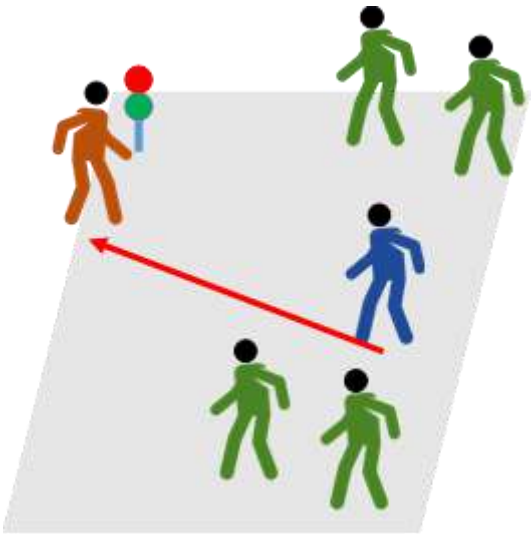
Усложнение задачи, остановиться, как можно ближе к препятствию, но его не задеть. Повторяем дважды. Затем тот же эксперимент повторяем с вторым участником.

Справка:

Невыполнимость поставленной задачи докажет опасность ситуации приводящих к экстренному торможению. Так же разбираются условия, при которых водитель применяет экстренное торможение. Необходимость нескольких попыток и привлечения более одного участника, обусловлена целями статистического доказательства.

№5 «Неверное мышление – ограниченное зрение»

Схема локации:



Цель:

Продемонстрировать участникам опасность мест с ограниченной ведомостью, а также предметов, ограничивающих возможности осмотра.

Механика:

Ведущий предлагает выйти на сцену 5 человек. Одному из участников надевают наушники, балахон, зонт, тяжелую сумку, и очки имитирующие тоннельное зрение.

По просьбе ведущего, на зеленый свет ему необходимо преодолеть расстояние по прямой. Равной длиннее пешеходного перехода.

Оставшиеся участники располагаются с двух сторон от его маршрута. У них приготовлены маски зверей. По мере приближения к ним, участники одевают маски начиная изображать поведение этих животных.

После завершения перехода участник снимает реквизит, его задача назвать все необычные ситуации, произошедшие с ним на переходе.

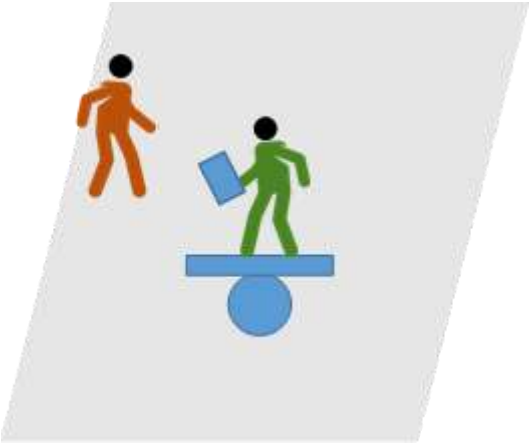
Справка:

На данном игровом мероприятии, путем демонстрации мы доказываем всем участникам, необходимость переводить взгляд в поисках опасности и не использовать предметы ограничивающие возможности восприятия.

№6. «Опасность отвлечения внимания»

Игра с баланс-бордом и телефоном.

Схема локации:



Цель:

Продемонстрировать детям опасность отвлечения внимания как водителя, так и пешехода.

Механика:

Ведущий просит выйти из зала двух человек. Задача первого удержать равновесие на баланс-борде, с телефоном в руках. Задача второго, задавать вопросы из таблицы умножения, отвлекая первого

Справка:

Человек не может эффективно и одновременно решать несколько задач с подключением к ним внимания. Реакционные возможности сильно снижаются.

Приложение №4

Макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

1) Промо-форма для персонала

2) Ролл-ап

6. Привлечение внимания пешеходов и водителей в вузах и сузах:

Сценарий ИП-мероприятия
«Привлечение внимания пешеходов и водителей в Высших и средне-специальных учебных заведениях.»

1. Цель мероприятия:

Предупреждение причин возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий, привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике.

2. Задачи мероприятия:

- Донести информацию о важности соблюдения установленных скоростных режимов;
- Способствовать правильному ответственному отношению к установленным скоростным режимам;
- Способствовать формированию у учащихся понимания о прямых и косвенных последствиях невнимательного отношения к правилам дорожного движения.
- Способствовать повышению уровня правосознания граждан и законопослушного поведения на дорогах, путем привлечения внимания учащихся высших и средне-специальных учебных заведений проблематике с помощью информационного фильма «Прощенные километры».

3. Место проведения мероприятия

Высшие и средне-специальные учебные заведения.

Требования к площадке: закрытые помещения, актовый зал, лекторий, большая аудитория/класс. Доступ к электричеству, освещение, зона размещения оборудования.

4. График проведения мероприятия:

В каждом городе проведения Кампании: 5 дней в неделю (понедельник – пятница), 10 вузов или сузов (в зависимости от наличия образовательных организаций в городе), 1 занятие в день.

Продолжительность мероприятия – 30 минут.

5. **Персонал:**

Консультант и помощник. Одеты в черные брендированные футболки или в черные брендированные толстовки.

Макеты промо-формы находятся в Приложении №1.

6. **Целевая аудитория:**

Студенты высших и средне-специальных учебных заведений.

7. **Оборудование:**

Макеты оборудования находятся в Приложении №1.

1. Проектор 1 шт.;
2. Экран 1 шт.;
3. Ноутбук 1 шт.;
4. Колонки 1 шт.;
5. Кликер 1 шт.;
6. Набор ламинированных карточек со знаками (5 шт). Знаки: ручная стирка, фотографировать запрещено, места для инвалидов, высокое напряжение, курение запрещено;
7. Зеркало с искаженным отражением с логотипами;
8. Ролл-ап;
9. Хештеги;

10. Джокерная конструкция с брендированным баннером - Стенд (куб 2х2 м).

8. Раздаточные материалы:

Световозвращающий брелок, сумка на молнии. По одной штуке каждого наименования для каждого участника мероприятия.

9. Механика и сценарий мероприятия:

В зоне перед входом в аудиторию будет стоять кривое зеркало. Консультант, будет объяснять, что это зеркало «нашего кривого восприятия» знаков ограничения скорости на дорогах. Так же, как и нам в действительности не хочется быть искаженными, как в этом зеркале, так же и дорожные знаки ограничения скорости требуют однозначного прочтения. Консультант предлагает сделать селфи с зеркалом и разместить пост в соц.сети с хэшиегом #ПонимайОдноЗначно. В рекреационной зоне учебного заведения будет установлен бронированный стенд с изображением зомби-пешеходов.

План мероприятия:

1. Вводная часть
2. Просмотр информационного фильма
3. Заключение, выдача подарков

Сценарий мероприятия:

1. Вводная часть

Консультант:

Добрый день! Меня зовут Наталья.

Сегодня мы разберемся, как мы воспринимаем, читаем и интерпретируем знаки.

Как вы думаете, что обозначают эти знаки?

Консультант показывает аудитории ламинированные карточки с общеизвестными знаками из разных сфер повседневной жизни. Это знаки: высокое напряжение, курить запрещено, фотографировать запрещено, ручная стирка, места для инвалидов. Аудитория однозначно отвечает, что они означают.

Спасибо за ваши ответы, вы совершенно правы! В нашей повседневной жизни, множество знаков, которые мы автоматически считываем однозначно, они не вызывают у нас вопросов, но помогают быстро сориентироваться и не допустить ошибку.

Однако, есть группа очень важных знаков, которые также обозначают совершенно конкретную величину, но которые многие из нас трактуют не точно. Это дорожные знаки ограничения скорости движения на дорогах.

В России превышение максимально установленной скорости до 20 км/ч не является нарушением правил. Это так называемый не штрафуемый порог скорости или «прощённые километры».

Законопроекты об ужесточении наказания за выход из существующих «Прощеных километров» и уменьшение допустимого превышения скорости до 10 км/ч как правило вызывают максимальную долю скепсиса у водителей, которым активно делятся интернет-пользователи и автомобилисты. Но если отбросить эмоциональную сторону, то, по большему счету, всех интересует один резонный вопрос:

«Правда ли существует четкая граница, превышение которой даже на 10 км/ч может что-то значить?»

Есть люди, для которых эти 10 километров сыграли самую значительную роль.

Сегодня вы увидите информационный фильм «Прощенные километры» – это кино, в основе которого лежат настоящие истории участников ДТП, чья жизнь сильно изменилась после аварии с превышением скорости.

Очень важно, что герои сохраняют волю к жизни и готовы поделиться своими историями, где превышение на дороге скорости на те самые 5-10 км/ч привели к необратимым последствиям.

Кроме того, в фильме звучит экспертное мнение специалистов, из которого вы узнаете не самые очевидные вещи:

- как скорость влияет на тормозной путь
- как можно неправильно прочитать знак
- как влияют погодные условия на выбор скорости, что мы можем не учитывать и т.п.

2. Основная часть. Просмотр информационного фильма

Консультант:

А сейчас предлагаю вам посмотреть информационный фильм «Прощеные километры»

Часть 3. Заключение, выдача подарков

Консультант:

Итак, наше время подходит к концу, давайте вспомним по порядку, что мы узнали на нашем занятии.

Многие факторы могут влиять на тормозной путь автомобиля: это могут быть погодные условия, состояние водителя, качество дорожного покрытия и др. Поэтому важно всегда помнить о важности выбора правильного скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий.

Давайте еще раз вспомним, с какой скоростью можно передвигаться, если вы видите знак ограничения максимальной скорости. Это та, скорость, при которой, учитывая ландшафт, количество полос дороги, наличие или отсутствие конструкций, разделяющих встречные потоки движения, близость населённых пунктов и многие другие факторы, вы сможете быстро среагировать и остановить транспортное средство, минимизировав возможные последствия в случае ДТП.

Консультант проговаривает со студентами озвученные на мероприятии темы/

Спасибо вам за внимание и участие. Я очень надеюсь, что вам было интересно и в дальнейшем будете серьезно относиться к ситуации на дороге и соблюдать установленные скоростные режимы. А сейчас мы бы хотели вручить вам памятные подарки.

Желаем вам безопасных поездок и быть внимательными на дорогах! До свидания!

Приложение № 1

Макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

8) Промо-форма для персонала

9) Ролл-ап.

10) Джокерная конструкция с брендированным баннером - Стенд (куб 2х2 м).

СОБЛЮДАЙ ПРАВИЛА ПЕРЕХОДА
НЕ БУДЬ ЗОМБИ!
ОДН 60 ЗНАЧНО
УБЕДИСЬ, ЧТО ПЕРЕХОД БЕЗОПАСЕН
#ПОНИМАЙОДНОЗНАЧНО

7. **<u>Привлечение внимания водителей в автошколах:</u>**

Сценарий ИП-мероприятия
«Привлечение внимания водителей в автошколах»

1. **<u>Цель мероприятия:</u>**

Предупреждение причин возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий, привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике.

2. **<u>Задачи мероприятия:</u>**

6. Наглядно донести будущим водителям информацию о том, что дорожные знаки нужно считывать однозначно, без каких-либо дополнительных смыслов;
7. Напомнить будущим водителям о необходимости соблюдать скоростной режим;
8. Мотивировать будущих водителей использовать средства пассивной защиты: ремни безопасности и детские удерживающие устройства;
9. Донести до водителей информацию о важности выбора правильного скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий. Подробно разъяснить, какие факторы влияют на установку ограничения скоростного режима и почему превышение скорости на +20 км/ч недопустимо.

3. **<u>Место проведения мероприятия</u>:**

Автошколы.

Проведение мероприятий предварительно согласовывается с представителями автошкол, в которых запланировано проведение мероприятий.

4. **<u>График проведения мероприятия:</u>**

В каждом городе проведения Кампании: 5 дней в неделю (понедельник – пятница), от 1 до 5 автошкол (в зависимости от количества автошкол в городе), 1 занятие в день.

Продолжительность мероприятия – 30 минут.

5. **Персонал:**

Консультант и помощник. Одеты в черные брендированные футболки (если погодные условия не позволяют быть в футболке, то в черные брендированные толстовки)

6. **Целевая аудитория:**

Учащиеся автошколы, будущие водители.

7. **Оборудование:**

- Проектор 1 шт.
- Экран 1 шт.
- Ноутбук 1 шт.
- Колонки 1 шт.
- Ролл ап

8. **Раздаточные материалы:**

Ароматизатор, световозвращающая повязка, обложка для автодокументов.

По одной штуке каждого наименования для каждого участника мероприятия.

9. **Механика и сценарий мероприятия:**

План мероприятия:

4. Вводная часть;
5. Просмотр информационного фильма;
6. Заключение, выдача подарков.

Сценарий мероприятия:

1. Вводная часть

Консультант:

Добрый день! Меня зовут Наталья. Мы собрали вас здесь, чтобы поднять тему скорости на дорогах.

В России превышение скорости до 20 км/ч не является нарушением правил.

Это так называемый не штрафуемый порог скорости или «прощённые километры».

Законопроекты об ужесточении наказания за выход из существующих «Прощеных километров» и уменьшение допустимого превышения скорости до 10 км/ч как правило вызывают максимальную долю скепсиса у водителей, которым активно делятся интернет-пользователи и автомобилисты. Но если отбросить эмоциональную сторону, то, по большему счету, всех интересует один резонный вопрос:

«*Правда ли существует четкая граница, превышение которой даже на 10 км/ч может что-то значить?»*

Есть люди, для которых эти 10 километров сыграли самую значительную роль.

Сегодня вы увидите информационный фильм «Прощенные километры» – это кино, в основе которого лежат настоящие истории участников ДТП, чья жизнь сильно изменилась после аварии с превышением скорости.

Очень важно, что герои сохраняют волю к жизни и готовы поделиться своими историями, где те самые 5-10 км/ч имели значение.

Кроме того, в фильме звучит экспертное мнение специалистов, из которого вы узнаете не самые очевидные вещи:

- как скорость влияет на тормозной путь
- как можно неправильно прочитать знак
- как влияют погодные условия на выбор скорости, что мы можем не учитывать и т.п.

2. Основная часть. Просмотр информационного фильма

Хронометраж фильма: 15минут

Консультант:

А сейчас предлагаю вам посмотреть информационный фильм «Прощеные километры»

Идет просмотр фильма.

Часть 4. Заключение, выдача подарков

Консультант:

Итак, наше время подходит к концу, давайте вспомним по порядку, что мы узнали на нашем занятии.

Многие факторы могут влиять на тормозной путь автомобиля: это могут быть погодные условия, состояние водителя, качество дорожного покрытия и др. Поэтому важно всегда помнить о важности выбора правильного скоростного режима с учетом дорожной ситуации и окружающих условий.

Давайте еще раз вспомним, с какой скоростью можно передвигаться, если вы видите знак ограничения максимальной скорости. Это та, скорость, при которой, учитывая ландшафт, количество полос дороги, наличие или отсутствие конструкций, разделяющих встречные потоки движения, близость населённых пунктов и многие другие факторы, вы сможете быстро среагировать и остановить транспортное средство, минимизировав возможные последствия в случае ДТП.

Консультант проговаривает со слушателями озвученные на мероприятии темы, помощник раздает раздаточные материалы всем слушателям.

Спасибо вам за внимание и участие. Я очень надеюсь, что вам было интересно и в дальнейшем будете серьезно относиться к ситуации на дороге и соблюдать установленные скоростные режимы. А сейчас мы бы хотели вручить вам памятные подарки.

Желаем вам безопасных поездок и быть внимательными на дорогах! До свидания!

Приложение № 1

Макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

1) Промо-форма для персонала

2) Ролл-ап.

8. **<u>Привлечение внимания пешеходов в парках:</u>**

Сценарий ИП- мероприятия

«Привлечение внимания пешеходов в городских парках отдыха и торгово-развлекательных центрах»

1. **<u>Цель мероприятия:</u>**

Предупреждение причин возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий.

2. **<u>Задачи мероприятия:</u>**

   1. Привлечь внимание пешеходов к необходимости исключения отвлекающих факторов во время участия в дорожном движении;
   2. Способствовать формированию у пешеходов навыков соблюдения ПДД, при переходе дороги по пешеходному переходу;
   3. Способствовать развитию у пешеходов навыков безопасного поведения при переходе дороги по пешеходному переходу;
   4. Привлечь внимание населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике, повысить уровень правосознания граждан и законопослушного поведения на дорогах.

3. **<u>Место проведения мероприятия:</u>**

Городские парки отдыха или торгово-развлекательные центры (Далее ТРЦ), в зависимости от погодных условий.

4. **График мероприятия:**

В каждом городе проведения Кампании: 1-3 парка, 3 дня в неделю (пятница - воскресенье), 1 парк в день, 4 часа работы в 1 парке.

Время контакта:

Быстрый – 10-15 сек, полный – 3-4 минуты.

5. **Персонал:**

2 консультанта и помощник. Одеты в черные брендированные футболки (если погодные условия не позволяют быть в футболках, то в черные брендированные толстовки) и промо-жилеты со световозвращающими элементами.

Макеты промо-формы находятся в Приложении №1.

6. **Целевая аудитория:**

Пешеходы, находящиеся на территории парков.

7. **Оборудование:**

Макеты оборудования находятся в Приложении №1.

1. Коврик с нанесением пешеходного перехода 2х1,5 (бело-желтая разметка);
2. Джокерная конструкция с брендированным баннером - Стенд (куб 2х2 м).

3. Набор «гигантских мыльных пузырей»;
4. Хештеги

8. <u>Раздаточные материалы:</u>

Набор световозвращающих наклеек (выдается тем, кто выложил фото с хештегами #ПонимайОдноЗначно и #ПереходиПоПравилам в соцсеть).

9. <u>Механика и сценарий мероприятия:</u>

Консультанты и помощник находятся на территории парка в месте проведения мероприятия. Консультанты с улыбкой приветствуют людей, вступают в диалог, доносят основную идею ИП- мероприятия и алгоритм действий для безопасного перехода дороги по пешеходному переходу, проводят активность с мыльным пузырем, выдают посетителям раздаточный материал в случае полного контакта (один комплект в одни руки).

<u>ПОЛНЫЙ КОНТАКТ</u>

Консультант:

Добрый день! Меня зовут Наталья. Как вы думаете, всегда ли, переходя дорогу по пешеходному переходу, вы находитесь в безопасности?

В зависимости от того, какой ответ дает человек (неважно, верный или неверный), консультант подхватывает ответ и продолжает контакт.

Переходить дорогу, безусловно, безопаснее по пешеходному переходу, но это не гарантирует вам полной безопасности. На остановочный путь

автомобиля (это путь с момента реакции водителя до полной остановки транспортного средства) влияет множество факторов: скорость автомобиля, состояние дорожного покрытия, погодные условия, состояние водителя, особенности автомобиля, условия видимости и др. Как пешеход вы должны помнить: автомобиль может просто не успеть остановиться перед пешеходным переходом. Поэтому важно действовать по алгоритму «стой – слушай – смотри – думай – иди».

Консультант:

Предлагаю вам поучаствовать в небольшом эксперименте. Сейчас мы с моим коллегой поможем вам оказаться в гигантском мыльном пузыре и сделать яркую фотографию. Готовы? Тогда пойдемте!

Консультант:

На пешеходном переходе вы находитесь в такой же условной безопасности, как и внутри мыльного пузыря (мыльный пузырь может лопнуть в любой момент). Поэтому важно, переходя через дорогу по пешеходному переходу, соблюдать следующие правила.

Подходя к проезжей части дороги, необходимо убрать все, что может помешать вашему вниманию и реакции: убрать мобильный телефон, снять наушники, снять капюшон и т.д. Если вы передвигаетесь в компании, приостановите оживленную беседу. При передвижении на двухколесном транспорте, например, самокате или велосипеде, необходимо спешиться.

1. Прежде, чем перейти, осмотрите дорогу в обоих направлениях, оцените ситуацию.
2. Важно убедиться, что автомобиль останавливается и водитель вас пропускает.

3. Переходя через дорогу, не забудьте поблагодарить водителя, например, кивком головы.

Консультант:

Предлагаю сделать яркую фотографию в мыльном пузыре и выложить в любую соц.сеть с хештегами #ПонимайОдноЗначно и #ПереходиПоПравилам для того, чтобы напомнить друзьям и родственникам о том, что безопасность на пешеходном переходе – это ответственность всех участников дорожного движения, а ответственность за вашу жизнь, в первую очередь, на вас.

Консультант:

Спасибо за участие и внимание к проблеме! Возьмите, пожалуйста, набор световозвращающих наклеек, которые можно наклеить не только на одежду или рюкзак, но и на двухколесный транспорт или коляску. Когда на них будет попадать свет фар в темное время суток, они сделают вас более заметными для водителя.

Помните о том, что во время перехода необходимо исключать все, что может отвлечь ваше внимание.

Переходите на сторону безопасности вместе с нами! Счастливого пути!

СЖАТЫЙ КОНТАКТ

Консультант:

Добрый день! Меня зовут Наталья. Как вы думаете, всегда ли вы остаетесь в безопасности находясь на пешеходном переходе?

(Участник отвечает неохотно и говорит, что торопится)

Консультант:

В любом случае, помните, что, переходя дорогу по пешеходному переходу важно сосредоточиться и найти контакт с водителем и действовать по алгоритму «стой – слушай – смотри – думай – иди».

Для того, чтобы сделать свой переход максимально безопасным необходимо убирать мобильный телефон, вынимать наушники и выключать музыку, спешиваться с велосипеда или любого другого транспортного средства (скейтборд, самокат). Помните о том, что водитель может быть не готов увидеть вас и вовремя остановиться, даже на пешеходном переходе.

Переходите на сторону безопасности! Счастливого пути!

Приложение № 1

Макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

3) Промо-форма для персонала

90
ОДН 60 ЗНАЧНО
40
ПОНИМАЙ ЗНАКИ
ОДН 60 ЗНАЧНО

1) Джокерная конструкция с брендированным баннером - Стенд (куб 2х2 м).

2) Коврик с нанесением пешеходного перехода 2х1,5 (бело-желтая разметка);

9. <u>Привлечение внимания пешеходов у пешеходных переходов:</u>

Сценарий ИП-мероприятия
«Привлечение внимания пешеходов у пешеходных переходов»

1. **Цель мероприятия:**

Предупреждение причин возникновения ДТП с участием пешеходов и снижение тяжести их последствий.

2. **Задачи мероприятия:**

   1. Привлечь внимание пешеходов к необходимости исключения отвлекающих факторов во время участия в дорожном движении;
   2. Способствовать формированию у пешеходов навыков соблюдения ПДД, при переходе дороги по пешеходному переходу;
   3. Способствовать развитию у пешеходов навыков безопасного поведения при переходе дороги по пешеходному переходу;
   4. Привлечь внимание населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике, повысить уровень правосознания граждан и законопослушного поведения на дорогах.

3. **Место проведения мероприятия:**

Пешеходный переход.

4. **График мероприятия:**

В каждом городе проведения Кампании: 2 пешеходных переходы , 7 дней в неделю (понедельник – воскресенье) 3 часа на каждом пешеходном переходе.

Время контакта:

Быстрый – 10-15 сек, полный – 3-4 минуты.

5. **Персонал:**

2 консультанта и помощник. Одеты в черные брендированные футболки (если погодные условия не позволяют быть в футболках, то в черные брендированные толстовки) и промо-жилеты со световозвращающими элементами.

Макеты промо-формы находятся в Приложении №1.

6. **Целевая аудитория:**

Пешеходы, находящиеся в зоне проведения акции.

7. **Оборудование:**

Макеты оборудования находятся в Приложении №1.

1. Джокерная конструкция с брендированным баннером - Стенд (куб 2х2 м);
2. Акустическая система комбик.
3. Хештеги: #ПонимайОдноЗначно и #ПереходиПоПравилам

8. **Раздаточные материалы:**

Набор световозвращающих наклеек (выдается тем, кто выложил фото с хештегами #ПонимайОдноЗначно и #ПереходиПоПравилам в соцсеть).

9. **Механика и сценарий мероприятия:**

Консультанты и помощник находятся у стенда. Консультанты с улыбкой приветствует людей, вступают в диалог, доносят основную идею ИП-мероприятия и алгоритм безопасного перехода дороги по пешеходному переходу, выдают посетителям раздаточный материал, в случае полного контакта (один набор в одни руки).

ПОЛНЫЙ КОНТАКТ

Консультант:

Добрый день! Меня зовут Наталья.

Как вы думаете, всегда ли, переходя дорогу по пешеходному переходу, вы находитесь в безопасности?

В зависимости от того, какой ответ дает человек (неважно, верный или неверный), консультант подхватывает ответ и продолжает контакт.

На остановочный путь автомобиля (это путь с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки транспортного средства) влияет множество факторов: скорость автомобиля, состояние дорожного покрытия, погодные условия, состояние водителя, особенности автомобиля, условия видимости и др. Как пешеход вы должны помнить: автомобиль может просто не успеть остановиться перед пешеходным переходом. Поэтому важно действовать по алгоритму «стой – слушай – смотри – думай – иди».

Консультант:

Для того, чтобы обезопасить себя от негативных последствий на проезжей части необходимо быть максимально внимательным, даже переходя дорогу по пешеходному переходу.

К сожалению, некоторые пешеходы отвлекаются или задумываются и становятся похожими на зомби, считая, что вовремя среагировать на их внезапное появление на дороге – обязанность исключительно водителя.

Консультант:

Как думаете, что необходимо исключить, чтобы сделать свой переход максимально безопасным? Обратите внимание на интерактивный стенд, он будет для вас небольшой подсказкой.

Консультант:

Все верно, подходя к пешеходному переходу, необходимо убрать все, что может помешать вашему вниманию и реакции: отвлечься от мобильного телефона, снять наушники, снять капюшон и т.д. Если вы передвигаетесь в компании, приостановите оживленную беседу. При передвижении на двухколесном транспорте, например, самокате или велосипеде, необходимо спешиться.

4. Прежде чем перейти, осмотрите дорогу в обоих направлениях, оцените ситуацию.
5. Важно убедиться, что автомобиль останавливается и водитель вас пропускает.

6. Переходя через дорогу не забудьте поблагодарить водителя, например, кивком головы.

Консультант:

Также, хочу попросить у вас еще немного времени. Предлагаю сделать фотографию на фоне нашего зомби-стенда и выложить в любую социальную сеть с хештегами # ПонимайОдноЗначно #нетзомбинадороге для того, чтобы напомнить друзьям и родственникам о том, что безопасность на пешеходном переходе – это ответственность и водителей, и пешеходов, а ответственность за вашу жизнь, в первую очередь, на вас.

Консультант:

Спасибо за участие и внимание к проблеме! Возьмите, пожалуйста, набор световозвращающих наклеек, которые можно разместить не только на одежде или рюкзаке, но и на двухколесном транспорте или коляске. Когда на них будет попадать свет фар в темное время суток, они сделают вас более заметными для водителя.

Консультант выдает пешеходу набор световозвращающих наклеек.

Помните о том, что во время перехода необходимо исключать все, что может отвлечь ваше внимание.

Переходите на сторону безопасности! Счастливого пути!

СЖАТЫЙ КОНТАКТ

Консультант:

Добрый день! Как вы думаете, всегда ли вы остаетесь в безопасности находясь на пешеходном переходе?

(Участник отвечает неохотно и говорит, что торопится)

Консультант:

В любом случае, помните, что, переходя дорогу по пешеходному переходу важно сосредоточиться и найти контакт с водителем и действовать по алгоритму «стой – слушай – смотри – думай – иди».

Для того, чтобы сделать свой переход максимально безопасным, необходимо убирать мобильный телефон, вынимать наушники и выключать музыку, спешиваться с велосипеда или любого другого транспортного средства (скейтборд, самокат). Помните о том, что водитель может быть не готов увидеть вас и вовремя остановиться, даже на пешеходном переходе.

Переходите на сторону безопасности! Счастливого пути!

Приложение № 1

Макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

3) Промо-форма для персонала

90
ОДН 60 ЗНАЧНО
40
ПОНИМАЙ ЗНАКИ
ОДН 60 ЗНАЧНО

4) Джокерная конструкция с брендированным баннером - Стенд (куб 2х2 м);

10). Сценарий ИП-мероприятия

«Привлечение внимания педагогов и воспитателей образовательных организаций»

Задачи по снижению ДДТТ, необходимо рассматривать как комплекс мер направленных на повышения уровня знаний и мотивации среди всех участников дорожного движения. Основой работы над этой задачей является непрерывность обучения. Единичных занятий, посвященных БДД, проводимых среди учащихся, недостаточно для значимого изменения ситуации в целом.

Данный сценарный план служит опорой преподавателям для проведения интеграционных работ темы БДД в предметы преподавания. В рамках стандартной работы по изучению тем предмета.

Это позволит повысить уровень осведомленности ЦА в вопросах и задачах, позволяющих сформировать поведенческий алгоритм присущий личности безопасного типа.

1. **Цель мероприятия:**

Формирование установки у участников дорожного движения на безопасное поведение в населенных пунктах и вне населенных пунктов путем интеграции тем БДД в учебные предметы.

2. **Задачи мероприятия:**

Повышение уровня знаний педагогов в области БДД для дальнейшего обучения детей безопасному поведению на дороге и организации профилактических мероприятий путем интеграции темы БДД посредством межпредметных связей с темами общеобразовательных предметов.

1. Образовательные:

- Актуализировать знания участников дорожного движения о правилах безопасного поведения в населенном пункте и за его пределами;
- Пояснить взаимосвязь нарушения ПДД и ошибок, допускаемых участниками дорожного движения;
- Сформировать необходимые знания о приемлемых и безопасных условиях, необходимых для перехода проезжей части дороги;
- Пояснить ошибки участников дорожного движения, допускаемые при оценке условий на пешеходном переходе;

- Объяснить приоритет в оценке условий на пешеходном переходе для пешеходов и пояснить алгоритм действий.

2. Воспитательные:

- содействовать формированию установки на безопасное поведение на дорогах;
- сформировать ответственность за собственную жизнь и безопасность окружающих людей;
- обеспечить положительную мотивацию к правомерному безопасному поведению на дорогах.

3. Развивающие:

- способствовать развитию у участников дорожного движения навыков и умений наблюдения за дорожной обстановкой и способности к предвидению опасности в быстро меняющейся ситуации;
- содействовать развитию умений применять полученные знания на практике;
- Содействовать введению понятий БДД, в основные темы общеобразовательных уроков;

3. Место проведения мероприятия

Общеобразовательные организации, организации отдыха и оздоровления детей.

Требования к площадке и оснащению аудитории:

Зал (актовый) или учебный класс. С количеством посадочных мест соответствующих количеству участников. Доступ к электричеству. Наличие стационарного освещения.

4. График проведения мероприятий

В каждом городе проведения Кампании (летний период):

3-5 дней в неделю (всего – 5 занятий в период с понедельника по пятницу).

Детские сады: 1 занятие в день.

Продолжительность мероприятия - до 90 минут для одной группы.

В каждом городе проведения Кампании (осенний период):

3-5 дней в неделю (всего – 5 занятий в период с понедельника по пятницу).

Школы: 1 занятие в день.

Продолжительность мероприятия - до 90 минут для одной группы.

5. Персонал

Один ведущий. Одет в черную брендированную футболку или черную брендированную толстовку.

Макеты промо-формы находятся в Приложении № 4.

Количество участников – не более 50 в группе. Приветствуется участие родителей школьников.

6. Целевая аудитория

Преподаватели общеобразовательных организаций.

С учетом того, что представленные темы могут быть использованы для организации занятий для учащихся с широким возрастным охватом при проведении занятий, необходимо учитывать как поведенческие особенности возрастной группы, так и способность освоения темы занятий в рамках межпредметных связей с общеобразовательными дисциплинами.

7. Оборудование

Макеты оборудования находятся в Приложении № 4.

1. Проектор – 1 шт.;
2. Экран – 1шт.;
3. Ноутбук с необходимым ПО* - 1 шт.;
4. Шнуры соединительные – 1 шт.;
5. Колонки – 1 шт.;
6. Кликер – 1 шт.;
7. Линейка демонстрации реакции – 2 шт.;
8. Бумажное издание ПДД – 50 шт.;
9. Бумажные анкеты для ответов на вопросы теста – 50 шт.;
10. Ролл ап.

**ПО – программное обеспечение.*

8. Раздаточные материалы

Сумка на молнии, набор наклеек световозвращающих, буклет «Групповые перевозки». По одной штуке каждого наименования для каждого участника занятий.

9. Механика проведения мероприятия

Занятие состоит из трех последовательных модулей, объединённых общей темой «Безопасность дорожного движения». Занятие проводится в формате семинара и подразумевает максимальное вовлечение участников в процесс познания.

Модуль №1

Проведение контрольных мероприятий на знание и умение применять основные темы ПДД.

Блок №1

Участникам предлагается, за отведенное время ответить на 10 вопросов, описывающих ситуации пересечения путей или интересов различных участников дорожного движения. На поиск верного ответа к каждому вопросу отводится не более 10 секунд. Ответы заносятся в бланк.

По завершению ведущий возвращается к первому вопросу и совместно с участниками разбирает верные ответы, комментируя неверные.

Время проведения: 20 минут.

Модуль №2

Обучающая часть занятия, проводится в режиме дискуссионного клуба. Важно добиться диалога между ведущим и аудиторией, используя информационную часть слайда, приводя примеры. Ведущий демонстрирует слайды, комментируя и поясняя следующие темы:

Содержательная часть:

- Комментарий из опроса ВЦИОМ, разбор содержательной части мнений респондентов в вопросах, касающихся безопасности на пешеходных переходах;
- Разбор статистики ДТП с участием пешеходов, поиск косвенных причин;

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;
- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.
- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;
- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Дополнительная часть к осмотру при переходе проезжей части дороги по пересечению проезжих частей;
- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;
- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;
- Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

Время проведения 40 минут

Модуль №3

Ознакомительно-дискуссионная часть занятия, проводится в режиме диалога с аудиторией. Ведущий предлагает темы для проведения уроков и поясняет примерный перечень интеграции БДД в данные темы:

1. Русский язык
2. Литература
3. Иностранный язык
4. История
5. ОБЖ
6. География
7. Математика
8. Физика
9. ИЗО

Участники обсуждают варианты интеграции полученных знаний в проводимые ими предметы.

Время проведения 30 минут

Содержание приложений:

Приложение №1 содержит: Блок вопросов, представленных на слайдах для демонстрации к модулю № 1. Комментарии и пояснения к представленному материалу. Слайды для модуля №1

Приложение № 2 содержит: Комментарии и пояснения к представленному материалу в модуле №2. Блок слайдов для демонстрации к модулю № 2.

Приложение № 3 содержит: Комментарии и пояснения к представленному материалу в модуле №3.

Приложение №4 содержит: макеты промо-формы и макет бланка анкеты.

Приложение №1

Блок вопросов, представленных на слайдах для демонстрации к модулю № 1

Презентация находится в Дополнении № 2а.

Комментарии и пояснения к представленному материалу.

Участникам предлагается, за отведенное время ответить на 10 вопросов, описывающих ситуации пересечения путей или интересов различных участников дорожного движения. На поиск верного ответа к каждому вопросу отводится не более 10 секунд. Ответы заносятся в бланк.

Ведущий возвращается к первому вопросу и совместно с участниками разбирает верные ответы, комментируя неверные.

По завершению ведущий возвращается к первому вопросу и совместно с участниками разбирает верные ответы, комментируя неверные.

Время проведения: 20 минут.

Блок слайдов для демонстрации к модулю № 1. – См. приложение 1А

Вопросы:

Выберите верное утверждение:

Вопрос №1

Дорога — это:

1. *Элемент улично-дорожной инфраструктуры, предназначенный для движения только транспортных средств;*
2. *Элемент улично-дорожной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и пешеходов в специально обозначенных местах (пешеходный переход);*
3. *Искусственное сооружение, приспособленное для движения транспортных средств и пешеходов. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.*

Верный ответ №3

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

Наиболее распространённое заблуждение при трактовании определений ПДД. Дорога — это самостоятельное сооружение, включающее в себя составные элементы. Проезжая часть – элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств. Тротуар это – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или к велосипедной дорожке либо отделенный от них газоном. Разделительные полосы – это элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2, разделяющий смежные проезжие части, а также проезжую часть и трамвайные пути и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств. Обочина – это элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами дорожного движения 2019 России(РФ).

Умение правильно использовать определения Правил дорожного движения, позволит в дальнейшем избежать двое-толкований в их пунктах. Правила дорожного движения созданы как система, позволяющая понимать действия всех участников дорожного движения. Нарушение правил приводит к созданию ситуаций с непрогнозируемыми последствиями. Верное трактование определений позволит избежать нарушений правил дорожного движения. С точными определениями можно познакомиться в Правилах дорожного движения, в разделе определения.

Вопрос №2

Уступить дорогу — требование, означающее, что участник дорожного движения должен:

1. *Прекратить движение и остановиться, для предоставления преимущества другим участникам движения;*
2. *Не создавать помех другим участникам дорожного движения, а именно не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость;*

3. *Должен не изменять скорость движения, для демонстрации преимущества перед другими участниками дорожного движения;*

Верный ответ №2

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

Определение уступить дорогу пешеходы трактуют однозначно, - обязан остановится при любых условиях! К сожалению, не учитывая, того что их преимущество может обернуться бедой, при неумении им пользоваться. В первую очередь требование «Уступить дорогу» должно означать "не создавать помех для движения". И не может использоваться как руководство к действию, для демонстрации превосходства одних участников над другими.

«Уступить дорогу (не создавать помех)» - требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

Вопрос №3

Пешеход имеет преимущество при переходе дороги по нерегулируемому пешеходному переходу, поэтому водитель должен:

1. *В любом случае прекратить движение перед пешеходным переходом;*
2. *Двигаться со скоростью не превышающей установленного ограничения, позволяющей остановиться в случае опасности которую он (водитель) в состоянии обнаружить;*
3. *Двигаться со скоростью не превышая разрешенной, более чем на 19 км/ч;*

Верный ответ №2

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

*Водитель, приближаясь к месту организованного, нерегулируемого пешеходного перехода, должен руководствоваться знаками дорожного движения и пунктом правил **10.1**:*

Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом

интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Требования останавливаться перед каждым пешеходным переходом у водителя нет, как и нет права двигаться с превышением разрешенной скорости.

При этом, важно пояснить водителям, что снижать скорость перед местом возможного появления пешехода, особенно перед нерегулируемым пешеходным переходом необходимо, не только в случае наличия пешехода. Подобные действия помогут значимо снизить риск ДТП. Часто, например, в плохих погодных условиях, безопасная скорость движения должна быть ниже разрешенной.

Вопрос №4

Пешеход может воспользоваться правом преимущества при пересечении проезжей части дороги, по нерегулируемому пешеходному переходу, в случае:

1. *После того как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств и убедятся, что переход будет для них безопасен;*
2. *После того как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен;*
3. *В любом случае, так как имеют законное преимущество при переходе проезжей части, по нерегулируемому пешеходному переходу;*

Верный ответ № 2

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

Надеюсь тест на внимательность пройден? (шутка если уместно) К сожалению, именно здесь скрывается одна из основных ошибок пешеходов, оценивающих безопасность пересечения проезжей части. Часто при оценке ситуации пешеходы в первую очередь опираются на удаление автомобиля от места перехода. Забывая при этом оценить его скорость. Если автомобиль

далеко, но едет быстро, он окажется в месте перехода, до того момент как пешеход успеет покинуть проезжую часть. Все было бы просто если не сложность с определением скорости. Если автомобиль движется мимо, то скорость определить легко, но когда он движется на Вас из далека, то единственным эффективным инструментом станет второй взгляд в сторону ее приближения. А именно налево (в сторону ближайшей опасности), затем направо и вновь налево. Этот способ даст возможность оценить изменение, где был автомобиль и где находится сейчас.

Вопрос №5

При переходе проезжей части дороги вне пешеходного перехода, пешеход:

1. *Имеет преимущественное право движения;*
2. *Могут вступить на проезжую часть после того как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств и убедятся, что переход будет для них безопасен, кроме того пешеход не должен создавать помех движению транспортных средств;*
3. *Не имеет права выходить на проезжую часть вне организованных пешеходных переходов;*

Верный ответ № 2

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

В этом вопросе поднят еще один пласт ошибок пешеходов. В первую очередь, необходимо отметить что пешеход может выходить на проезжую часть дороги только при отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка. И кроме необходимости убедиться в безопасности своих действий (оценив удаленность и скорость автомобиля), не создавать помех для движения транспортных средств. Переходить дорогу необходимо под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны (4.3 ПДД). Во всех иных случаях пешеход обязан для пересечения проезжей части пользоваться организованным местом, предназначенным для перехода проезжей части.

Вопрос №6

На транспортном светофоре зажегся желтый сигнал, пешеход должен:

1. *Приготовиться к началу движения через проезжую часть дороги;*
2. *Следить за ситуацией на проезжей части;*
3. *Следить за сигналами пешеходного светофора;*

Верный ответ № 3

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

Транспортный (трех сигнальный) светофор предназначен для регулирования порядка проезда транспортных средств. Желтый сигнал относится строго к водителям. А именно запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов. Опасность ориентирования на сигнал транспортного светофора в том, что в пункте 6.14. сказано: Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.

6.13 При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

- на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам;
- перед железнодорожным переездом - в соответствии с пунктом 15.4 Правил;
- в других местах - перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

То есть, реагируя на желтый сигнал светофора пешеход может выйти на проезжую часть, до остановки транспортных средств. Хорошей подсказкой станет: после того как засветился зеленый сигнал пешеходного светофора, - сосчитай до двух и осмотрись перед выходом на проезжую часть дороги.

Вопрос №7

На пешеходном светофоре зажегся зеленый сигнал, пешеход должен:

1. *Обладая правом преимущества немедленно приступить к переходу проезжей части дороги;*

2. *Убедиться, что ближайший автомобиль остановился и приступить к переходу;*
3. *Убедиться, что ближайшие автомобили остановились, приступить к переходу проверяя каждый ряд в частности;*

Верный ответ № 3

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

Один из самых ответственных и опасных моментов при переходе проезжей части дороги по регулируемому пешеходному переходу. Момент смены сигнала светофора. В многих случаях пешеходы ориентируются только на него, а не на ситуацию в целом. Первая и последняя секунда зеленого сигнала пешеходного светофора демонстрируют наиболее опасный момент на переходе. Поэтому важным советом станет: Стой, считай до двух и слушай! Не всегда можно увидеть автомобили, не успевшие остановиться, при этом экстренное торможение всегда сопровождается резким звуком скользящей резины. Каждый пересекаемый ряд требует отдельного внимания. Поэтому не стоит отвлекаться от ситуации вокруг при переходе проезжей части дороги и осматривать каждый ряд в отдельности.

Вопрос №8

Увеличение скорости движения автомобиля в 2 раза (с 20 км/ч до 40 км/ч), при экстренном торможение, увеличит тормозной путь автомобиля в:

1. *2 раза;*
2. *4 раза;*
3. *10 раз;*

Верный ответ № 2

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

Связь между увеличением тормозного пути в зависимости от скорости движения автомобиля следует искать в физике процесса торможения. Процесс

торможения — это перевод кинетической энергии движения в тепловую энергию. Длинна тормозного пути пропорциональна кинетической энергии, которую придется погасить работой сил трения. Энергия пропорциональна квадрату скорости. E(к) = mV^2/2. Отсюда и квадратичная зависимость. Увеличив скорость в 2 раза, тормозной путь увеличится в 4 раза.

Вопрос №9

За одну секунду, автомобиль движущийся со скоростью 50 км/ч, преодолевает путь равный примерно:

1. *6 метров;*
2. *10 метров;*
3. *14 метров;*

Верный ответ № 3

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

Важно понимать, насколько большое расстояние способен преодолеть автомобиль за одну секунду. Для этого предстоит перевести значение в км/ч в м/с. Для этого значение скорости делим на 3,6. Для примера, 60 км/ч – 16.6 м/с. То есть за 1 секунду почти 17 метров. В сравнении со скоростью движения человека: 5км/ч (быстрый шаг) – 1.4 м/с. Исходя из этих значений представьте разницу необходимого для остановки пространства ...кому проще остановиться…?

Вопрос №10

Автомобиль движется скорость 60 км/ч, водитель на секунду отвлекся от дороги (например, на мобильный телефон), в случае опасности и применения экстренного торможения, остановочный путь увеличится минимум на:

1. *3 метра;*
2. *14 метров;*
3. *17 метров;*

Верный ответ № 3

Комментарии и пояснения к представленному материалу:

Отвлечение внимания один из наиболее распространенных пороков не только водителей, но и пешеходов. Наиболее явно угрозу этого действия можно продемонстрировать на примере водителя. Так как значение скорости выше чем у пешехода, то и последствия подобной ошибки будут соразмерны. Остановочный путь автомобиля складывается из двух величин. Первая это путь, пройденный за время реакции водителя. Второй это тормозной путь. Пока водитель реагирует на опасность и принимает решение автомобиль движется с постоянной скоростью. То есть, если торможение наступило на секунду позже возможного сокращение остановочного пространства будет равно длине пути, пройденном автомобилем при данной скорости за одну секунда, а это 16.6 м/с при 60 км/ч.

Таблица верных ответов:

Вопрос №	Ответ 1	Ответ 2	Ответ 3
1			Верно
2		Верно	
3		Верно	
4		Верно	
5		Верно	
6			Верно
7			Верно
8		Верно	
9			Верно
10			Верно

Макет бланка анкеты находится в Приложении №4.

Приложение № 2

Комментарии и пояснения к представленному материалу в модуле №2

Презентация находится в Дополнении № 2б.

Обучающая часть занятия проводится в режиме дискуссионного клуба. Важно добиться диалога между ведущим и аудиторией, используя информационную часть слайда, приводя примеры оперируя к жизненному опыту. Ведущий демонстрирует слайды, комментируя и поясняя следующие темы:

Вступление:

<u>Слайд №1</u>

Приветствую Вас на нашем семинаре «Работа над ошибками»

Представление тренера.

Нам выдалась уникальная возможность, объединить наши общие знания в единый инструмент, для работы с детьми.

Современное общество нивелировало массу угроз жизни взрослого и ребенка. Но к сожалению уровень внимания уделяемый этим угрозам очень низок. Мы привыкли всегда чувствовать себя в безопасности. У человека нет природных угроз его собственной жизни. За исключением редких катастроф и катаклизмов, которые так активно освещаются прессой. Наиболее трагично выглядят трагедии, которые уносят десятки жизней за одно событие. Например, ураганы или извержения вулканов. Когда в один день десятки людей лишаются жизни, здоровья, имущества. И тем ярче впечатления, чем ближе к привычным место трагедии.

Трагедии на дороге также способны вызывать эмоции у прохожих и посторонних людей. Но давайте вспомним, как развиваются события после увиденного. Яркие – страшные картинки быстро удаляются из памяти человека. Осадок мыслей на эту тему, как правило сводится к «Не со мной и Слава Богу! Я не могу так глупо погибнуть! Я внимателен и осторожен». И на самом деле наблюдая за профессиональными водителями можно обратить внимание на показатели скорости движения. Перед ДТП все сильно сбрасывают скорость. Проезжая мимо пытаются разглядеть подробности, сто часто становится причиной еще одного ДТП. Какое-то время после сдерживают свои порывы набрать скорость, но через небольшое время вновь все возвращается на исходный уровень.

Я начал с этого примера для того чтоб продемонстрировать Вам психологию поведения человека. Вы можете убедиться в его правоте просто понаблюдав за скоростью движения водителя в подобной ситуации. При этом похожая последовательность применима и пешеходам. Увидев подобное событие, скорее всего, он уделит большее внимание своей безопасности при ближайшем переходе дороги. Но поддерживать его на этом уровне ему станет лень.

Наше общее дело, это забота и обучение подрастающего поколения. Дети, зачастую, не видят даже того объема угроз, который доступен взрослому человеку. Они эмоциональны и скорее воспринимают ситуацию на проезжей части через призму поведенческих алгоритмов, заложенную в них родителями. Хочется добавить, что одним из участников трагических событий на проезжей части дороги неизменно является взрослый человек. И более того их уровень ответственности базируется на их знаниях. Задайте себе три вопроса:

Что я знаю о безопасности на дороге?

Чем я смогу с ним поделиться?

И что служило первоисточником моих знаний?

(без комментариев)

<u>Слайд №2</u>

Мы ставим общую цель: снизить риск вероятности ДТП с участием детей.

Ни один ребенок не должен погибнуть на дороге. И безопасность каждого из них зависит от них самих.

Мы стремимся охватить все целевые группы пешеходов, начиная работу еще в дошкольных учреждениях, проводя занятия в перинатальных центрах, школах, институтах. Одной из приоритетных групп работы — это водители, начиная с первого дня за рулем.

Нам нужны союзники в этом нелегком деле. И я надеюсь, именно Вы станете ими. Вы знаете, процесс формирования навыков у детей в различных возрастных группах. Мы эксперты в области дорожной безопасности и знаем объем необходимых знаний для оценки рисков при передвижении по дороге.

- *Работаем вместе? (мотивационный вопрос в аудиторию, если уместно).*

Задачи, которые мы ставим перед собой сложны и амбициозны:

- **Принять все возможные меры для уменьшения риска здоровья ребенку;**

Используя профессиональные навыки обучения и широту охвата преподаваемого предмета обучить детей навыкам оценки ситуации на дороге, а в некоторых ситуациях дать критерии оценки поведения взрослых людей.

- **Получить экспертную часть знаний в области Безопасности Дорожного Движения, для интеграции этих тем в общеобразовательные предметы;**

Часто познания взрослых людей базируются только на собственном опыте. К сожалению, те принципы которые люди часто воспринимают как правила поведения, иногда граничат с мифами. Например: На красный сигнал светофора – стой! На зеленый – иди!

- *А что должен делать пешеход переходящий дорогу на желтый сигнал светофора? (вопрос в аудиторию если уместно)*

Один из распространённых мифов. На желтый сигнал необходимо приготовиться. Ответьте себе на вопрос: К чему? – Ваши сомнения верны. Нет у пешеходного светофора желтого сигнала! А повторяемый как стих неверный алгоритм, заставляет ребенка ориентироваться на транспортный светофор. И вместо оценки ситуации ребенок готов побежать… Этот алгоритм звучит примерно, как: на старт! Внимание! …

Мы расскажем Вам о верной практике поведения ребенка у проезжей части дороги используя свой опыт. А вы сможете, в рамках предмета, привести его к прикладному алгоритму.

- **Получить инструмент для вовлечения внимание детей в процесс изучения и соблюдения Правил Дорожного Движения;**

Мы подготовили предложения по интеграции полученных связей в преподаваемый Вами предмет, но надеемся на совместную и плодотворную работу в этом направлении. Наши знания будут базовым элементом на основе которого Вы сможете выстроить интересное занятие.

- **Сформировать мнение необходимости непрерывной практики контроля рисков, возводя эту установку в тренд;**

Не один год понадобится ребенку на постижение принципов безопасного поведения. Обучив его системе контроля рисков и доказав необходимость непрерывного контроля, мы сможем добиться цели.

- **Найти верные установки для формирования верных поведенческих алгоритмов детей на дороге;**

Любой поведенческий алгоритм не будет иметь практического применения, без правильной мотивационной базы. Очень распространённая ошибка в преподавании предмета БДД* - это попытка напугать! Как мы ранее обсуждали этот метод дает очень временный результат и не приводит к формированию устойчивого навыка. Вместе постараемся выработать верный подход к подаче сложной темы, для детской аудитории.

<u>Слайд №3</u>

Содержательная часть:

Комментарий из опроса ВЦИОМ, разбор содержательной части мнений респондентов в вопросах, касающихся безопасности на пешеходных переходах;

Всероссийский Центр Изучения Общественного Мнения, проведен опрос 2350 респондентов на тему Безопасности Дорожного Движения Ответы поражали своими цифрами, а ведь по сути они отражали поведенческие алгоритмы взрослых и сформированных людей! А значит именно эти постулаты, в конечном итоге, станут базовыми знаниями для детей!

- **Почти каждый пятый россиян (17%) сообщил, что их знакомые и близкие люди были сбиты на пешеходном переходе автомобилем (мотоциклом).**

Этот ответ наглядно отражает глубину проблемы.

- *Как Вы считаете, что именно стало основой такого количества ДТП с участием пешеходов? (вопрос для обсуждения с аудиторией, записываем или запоминаем основную массу предложенных ответов).*

Подводя итог стоит заметить, что отражением этих инцидентов стали статистические данные. В каждом инциденте есть виновные и пострадавшие. Виновным становится человек отступивший от общепризнанных норм и

правил поведения. Объединенный в единый документ. Правила Дорожного Движения Российской Федерации (далее по тексту ПДД).

- *Как вы считаете, в этих инцидентах виновны только водители транспортных средств (далее по тексту ТС)? (вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Исходя из ответов складывается впечатление, что – нет.

- *Коллеги, как вы считаете, сколько пунктов ПДД относится к поведению пешехода на проезжей части? (вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Четвертый раздел ПДД (обязанности пешеходов), восемь пунктов! Все остальное «должны» водители пассажиры и т.д..

То есть исключая нарушение всего восьми пунктов ПДД, мы добиваемся значимого результата!

ПДД свод поведенческих норм, дающих возможность всем участникам дорожного движения понимать друг – друга. Нарушая эти правила, не стоит рассчитывать на понимание.

Первый вывод.

Необходимо изучить правила дорожного движения и научиться их верно трактовать. Эти знания станут первым инструментом в достижении нашей общей цели!

(раздать книги ПДД)

- **По мнению каждого третьего россиянина и москвича (33% и 35%), 11 - 30 метров является безопасным расстоянием до приближающегося автомобиля со скоростью 60 км/ч для перехода оживленного участка дороги.**

Для оценки этих данных нужен простой математический расчет. 60 км/ч переводим в м/с. Получаем 16.6м/с. За одну секунду автомобиль проходит почти 17 метров пути.

- *Как Вы считаете, достаточно ли 0.7 секунды для полной остановки автомобиля со скорости 60 км/ч? А 1.7 секунды? (вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Конечно же нет! Это первый миф в головах пешеходов. Автомобиль способен мгновенно остановиться.

- **Основными причинами ДТП на пешеходных переходах респонденты назвали спешку водителей или пешеходов (57%), отсутствие культуры у пешеходов (51%) и их невнимательность (50%).**

В этих ответах скрыто лукавство. Спешка лишь результат опоздания. Никто не признается, что в этот день вышел на 10 минут позже. И очень стремился не опоздать.

Культура – стоит рассматривать как систему устоявшихся привычек. Например, уступать дорогу пешеходу, идущему по пешеходному переходу в любых условиях. А теперь давайте объединим выше сказанное и инцидент. В попытках нагнать опоздание водитель/пешеход поспешил. Вспомните себя, когда опаздываете на важную встречу. Все мысли сосредоточены на вопросе: Как быстрее?!. Отсюда и не внимательность.

Второй вывод.

На создание безопасных условий необходимо время. Выходите раньше, не придется спешить.

- **Большинство опрошенных (23% по России и 25% по Москве) считает, что за 1 секунду водитель сможет принять решение о торможении при внезапном появлении пешехода на пешеходном переходе. Однако другая часть опрошенных (22% по России и 23% по Москве) считают, что водителю будет необходимо 3 секунды для принятия решения о торможении.**

Значимость этих суждений стоит оценивать исходя из знаний о времени реакции и реагирования.

На простом примере: Со стола падает кружка. Иногда удается ее поймать иногда нет. В каких случаях результат успешный? – Если вы заметили, как ее смахнули. А падающую кружку поймать очень непросто, это скорее элемент удачи. Расстояние кружка в обоих случаях преодолеет одинаковое, но ее судьба зависит не от физических параметров, а от момента обнаружения опасности.

<u>Слайд №4</u>

Содержательная часть:

Разбор статистики ДТП с участием пешеходов, поиск косвенных причин;

Работаем с пунктами инфографики.

Обратимся к цифрам. За 2018 год на пешеходных переходах произошло 18844 ДТП. В которых погибло 966 человек. 18910 получили ранения или увечья. Обратите внимание на схожесть цифр. В каждом ДТП есть раненые! Стоит понимать о каких ранениях идет речь. В этой цифре не только ссадины и царапины, но и тяжёлые травмы, инвалидность и увечья. Жизнь многих из пострадавших разделилась на до и после ДТП. Привычные дела, на которые ранее даже не обращали внимания становятся по сложности сравнимы с подвигами. Со скорбью рассуждая об этих цифрах вспоминаешь декрет о ведении военных действий на территории противника времен Первой Мировой Войны. Уровень урон другой армии определялся не количеством убитых, а количеством раненых. Каждое двадцатое событие приводит к гибели человека. К сожалению, и эти цифры не финальные. Через тридцать дней, люди, умершие от травм, пополняют медицинскую статистику.

К горю, дети являются значимой составляющей этих цифр. За 2018 год на пешеходных переходах произошло 3460 ДТП с участием детей до 16 лет. 49 из них погибло. 3572 получили травмы. Именно эту вершину айсберга отражает статистика. Это те ДТП с участием пешеходов которые можно увидеть каждый день на дорогах России. Свидетелями именно этих событий стали люди, отвечавшие на вопросы ВЦИОМ.

Статистика отражает лишь видимые последствия, но сколько осталось за чертой? Я говорю про те события, которые могли стать этими страшными цифрами, но по счастливому стечению обстоятельств лишь ненадолго остались в памяти людей.

- *Бывали с Вами случаи, когда автомобиль пронесся в непосредственной близости. Или Вы, выходя из-за автобуса на миг задумавшись едва не попадали под проезжающий мимо автомобиль? (вопрос для обсуждения с аудиторией)*

И уж точно, оба участника помянули друг – друга не добрым словом. Эти ситуации относятся к конфликтным. И выяснить их точное количество невозможно.

Давайте вспомним эти ситуации *(к диалогу с аудиторией).*

- *Что пошло не так в тот момент? (Ожидаемые ответы: отвлекся, поспешил, не заметил…)*
- *Кто прав в этой ситуации? (ОН/Я (обратить внимание на соотношение ответов, чаще всего люди не готовы признавать свои ошибки))*
- *Для кого это событие изменило бы жизнь сильнее? (для меня)*

Управляя ответами аудитории выделяем ошибки поведения из ответов, делаем акцент.

Все эти ситуации закончились благополучно. Но стали результатом допущенных ошибок. Чем с большей периодичностью происходят подобные события, тем выше угроза для Вас.

Именно ошибки, допускаемые участниками дорожного движения, становятся базой для конфликтов и причиной для трагедий.

Безопасность пешеходов в какой-то степени зависит от них, в какой-то от окружающих.

- *Скажите, от кого больше, от самого пешехода или от водителя? (к диалогу с аудиторией).*

Ожидаемые ответы (50/50, 30/70 и т.д.)

Любое соотношение в ответе будет неверным!

Предполагая, что Вы внесли значимый вклад в свою безопасность, и остальное зависит от водителей, Вы совершаете ошибку.

Ваша задача научиться не зависеть от ошибок окружающих. Для этого необходимо понять, что Ваша безопасность, зависит только от Вас. Не рассчитывайте на других, думайте о себе и следите за своими ошибками!!

(продолжаем, не переключая слайд)

<u>Слайд №5</u>

Содержательная часть:

Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;

Работаем с пунктами инфографики.

Мы выяснили, что причинами ДТП являются ошибки, допускаемые участниками дорожного движения. Но стоит заметить. Что возникают эти ошибки в результате ряда причин.

- *Назовите причины, по вашему мнению, приводящие к ошибкам пешеходов? (к диалогу с аудиторией).*

Ожидаемые ответы: Незнание ПДД, бескультурье, спешка…

Анализируя ответы четко прослеживается мысль о том, что часть из них совершена с намерением. Например, экономя всего несколько секунд, пешеход переходит дорогу вне пешеходного перехода. Даже если он есть в зоне видимости. А иногда даже перелезает через ограждения!

То есть в погоне за мгновенной выгодой игнорирует угрозу. Не задумываясь о последствиях своих действий.

(Переключаем слайд с №4 на №5)

Все перечисленные Вами ошибки можно разделить на две части. Первая, ошибки, допущенные намеренно и ошибки, допущенные по незнанию.

- *Как Вы считаете, каких ошибок совершается больше? (к диалогу с аудиторией).*

Ожидаемые ответы: осознанные.

То есть мы нашли второй инструмент снижения количества ДТП с участием пешеходов. Работа с мотивами совершения подобных действий. Давайте подумаем с какими мотивами придется работать?

Первый мотив это к демонстрации превосходства. Вы наверняка обращали внимание на ситуации, когда пешеход, переходя проезжую часть по пешеходному переходу движется намеренно медленно иногда, разговаривая по мобильному телефону. Что придает уверенности пешеходу в подобной ситуации? Мы нашли этот ответ в практическом поле. Мы задавали его пешеходам, выходящим на проезжую часть. Срез ответов был способен удивить.

Вопрос №1 – Скажите, выходя на проезжую часть, по пешеходному переходу, Вы обладаете преимуществом перед другими участниками дорожного движения? – Да однозначно.

Вопрос №2 – Скажите, что наделяет Вас преимуществом при переходе проезжей части дороги? – Правила дорожного движения и «зебра»!

Вопрос №3 – Скажите, а какими правами наделяет Вас преимущество? – Правом первыми пройти через проезжую часть.

Вопрос №4 – Скажите, а какими «супер - способностями» наделяет Вас преимущество?»

Можно вопросы задать в аудиторию, при умении направить мнение в нужное русло. (к диалогу с аудиторией).

Ситуации, в которых один из участников дорожного движения демонстративно пользуется своим преимуществом, - всегда приводят к разному уровню конфликтам, как скрытым, так и прямым. Как мы говорили раньше именно конфликты стоит рассматривать как предвестник трагедии. А конфликт результат ошибки.

Третий вывод: Умение не препятствовать другим, основной постулат безопасности!

Есть отличная история, которая развивалась по иному сценарию. Мне удалось стать ее свидетелем. Автомобиль остановился перед пешеходным переходом, по которому намеревался перейти дорогу пожилой человек. Увидев это, пешеход приподнял шляпу в приветственном жесте и продолжил движение. Своим жестом вызвав улыбку не только у водителя, но и у остальных прохожих.

Умение взаимодействовать с окружающим миром в рамках добрых жестов позволяет избегать конфликтов и добиваться своей цели. А цель в этой ситуации одна на двоих – скорее вернуться домой живым и целым!

Второй мотив, побуждающий людей, в том числе детей совершать ошибки это – стремление к мгновенной выгоде. Здесь можно привести множество примеров. Наиболее яркий из них, на мой взгляд, это переход проезжей части дороги в опасном месте недалеко от пешеходного перехода.

- Как вы считаете, чем руководствуются эти люди, идущие на осознанный риск? *(вопрос для обсуждения с аудиторией)*

- Если сравнить полученную выгоду (в виде 5 минут экономии времени) с последствиями, которые могут наступить? *(вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Сложность этого момента в самом вопросе. «Которые могут наступить», - но не наступают! (с долей сарказма, если уместно)

Так вырабатываются опасные привычки. Если опасная ситуация при нескольких повторениях не привела к трагичным последствиям ее рейтинг в глазах пешехода значительно падает. И в какой-то момент ситуация из списка очень опасных переходит в список привычных и человек перестает осознавать угрозу. При этом в случае трагедии он упорно будет обвинять вторую сторону в случившемся, при этом оправдывая себя всем своим предыдущим опытом.

Вывод четвертый: Стоит как можно чаще напоминать детям об опасности проезжей части, исходящей от других участников дорожного движения. И верным подходом будет объемная интеграция тем безопасности дорожного движения в общеобразовательные предметы.

Вторая группа ошибок, это ошибки, допускаемые неосознанно. Эта часть ошибок свойственна в большей части детям. Как мы уже говорили ранее они легко копируют модель поведения взрослого человека. И если взрослый человек совершает поступки в большей части намеренно, то ребенок видит поведение и повторяет действия в схожих условиях.

Давайте попробуем сравнить опасность ошибок, осознанных и неосознанных.

Как Вы считаете, какие ситуации несут большую угрозу, когда человек намеренно переходит дорогу в опасном месте (например, широкая двунаправленная проезжая часть) для экономии времени и не осознанные. Когда ребенок, следуя привычному маршруту, по которому он ходил с родителями, принимает решение также перейти проезжую часть в этом месте. Весь его предыдущий опыт говорит о там что это безопасно. Ответ напрашивается сам. Когда человек идет на осознанный риск, он будет крайне внимателен при совершении правонарушения. При этом отдает себе отчет о возможности наступления последствий. Ребёнок в большей степени допускает необдуманные ошибки, без осознания угрозы.

Ярким примером может служить движение по рельсовому полотну железной дороги. Часто для своих путешествий люди выбирают кратчайший путь, который совпадает с направлением железнодорожных путей. В начале пути пешеходы, двигаясь по ним ведут себя опрометчиво, но осторожно. При

каждом шорохе останавливаясь и оборачиваясь в ожидании поезда. Но чем дольше нет поезда, тем расслабление чувствует себя пешеход. Через время он уже не считает свой путь опасным.

При этом возвращаясь к опросу ВЦИОМ, следует отметить, что ответы давали не дети. Эта группа ошибок свойственна всем участникам дорожного движения. В ее основе также лежит личный опыт, основанных на результатах последствий допущенных ошибок.

Мы выделили две основные группы свойственные пешеходам и водителям.

В первой группе:

- **Незнание ПДД и возможностей автомобиля.**

Наиболее осторожные пешеходы, как правило имеют опыт управления транспортным средством (далее по тексту ТС). Как правило они подкованы в вопросах ПДД и имеют представления о реальных возможностях автомобилей. Но те, кто еще не проходил обучение, не сдавал квалификационные экзамены и вовсе не садился за руль ТС, - не могут обладать этими знаниями. Большинство лишь поверхностно знают ПДД, как правило пункты в отношении собственного преимущества и не задумываются о существовании своих обязанностей.

- **Ошибки при оценке скорости и расстояния.**

Основным условие безопасного перехода проезжей части, является навык определения скорости сближения. В большинстве пешеходы ориентируются на удаленность автомобиля, не задумываясь о скорости.

- **Ошибки в наблюдении.**

Важный момент — это умение осматривать ситуацию в целом, последовательно рассматривая отдельные составляющие по мере приближения к ним. Быть заметным и понятным!

- **Отвлечение внимания.**

Это наиболее опасная ошибка. Отвлечение внимания не позволяет оценить ситуацию в целом. Человек способен эффективно управлять лишь одним процессом, а многозадачность — это умение переключать внимание и быстро сосредотачиваться. Обычные наушники с играющей музыкой могут усложнить ситуацию даже знающему человеку.

Например, профессиональному велосипедисту, едущему вместе с автомобилями, вряд ли придет в голову слушать музыку, для него важнее сосредоточить слух на приближающихся автомобилях. У ребенка, на велосипеде совсем другие приоритеты.

За рулем автомобилей тоже находятся люди и несмотря на их опыт ошибаются.

- **Незнание ПДД или произвольная трактовка.**

Человеку свойственно не анализировать свои ошибки, а искать им оправдания. Как правило водители апеллируют к ПДД в их поиске. Так, например, превышение максимально допустимой скорости движения.

- Скажите какая максимальная скорость разрешена в Вашем городе? *(вопрос для обсуждения с аудиторией)*
- А с какой скорость, чаще всего едут автомобили? *(вопрос для обсуждения с аудиторией, ожидаемый ответ +20 км/ч)*
- Скажите, ПДД допускают подобную вольность? *(вопрос для обсуждения с аудиторией)*

В ПДД прописаны именно максимальные значения скоростного режима! И никаких допусков будь то «не штрафуют» или «Я же на обгоне» не существует! Водители произвольно трактуют скоростной режим, будучи в полной уверенности, что они выполняют правила. Поэтому и эта ошибка находится в части неосознанных ошибок. Хотя водители идут на превышение сознательно.

- Как Вы думаете, как часто водители интересуются обновлениями в ПДД? *(вопрос для обсуждения с аудиторией, ожидаемый ответ – никогда)*

- **Ошибки в выборе скоростного режима.**

Восприятие действительности, человеком сильно меняется с ростом скорости. Я склонен думать, что с повышением скорости ощущение опасности притупляется, особенно у профессиональных водителей. Вспомните поведение ученика за рулем. Заставить его набрать скорость очень сложная задача. Но с набором опыта повышается самооценка и приходит понимание о вседозволенности. С ростом скорости поле внимания человека становится уже. Глаза человека предназначены для скоростей до 30 км/ч, - это скорость, достигаемая спортсменом бегуном. На скорости ниже человек способен

сканировать пространство взглядом с частотой необходимой для контроля примерно 120 градусного угла. Для более широкого осмотра он просто поворачивает голову. Автомобиль способен достигать скорости в семь раз больше возможностей человеческого взгляда. С ростом скорости поле внимания сужается до прямой линии перед водителем. Чем скорость выше, тем меньше опасностей успевает заметить водитель. А при частоте повторения подобных случаев отношение к опасной ситуации становится «проще».

- **Бездействие в случае не явной угрозы**

Один простой вопрос к водителю, раскроет суть ошибки.

- Скажите, с какой вероятностью пешеход появится в зоне пешеходного перехода? *(вопрос для обсуждения с аудиторией, ожидаемый ответ – никогда)*

Единственный верный ответ 100%! Один вопрос остается открытым, - Когда? Если это не будет вызывать сомнений, то водители будут снижать скорость при приближении к пешеходному переходу, а не пешеходу (сарказм, если уместно)

- **В оценке остановочного пути.**

Большинство водителей уверенно, что хорошая реакция позволит быстро остановить автомобиль, забывая про законы физики.

Подводя первый промежуточный результат, хочется заметить, что наш семинар называется «Работа над ошибками». Этот привычный Вам термин как нельзя лучше, отражает наши следующие шаги по освоению данной темы.

Но перед этим давайте подведем промежуточный итог.

- Как вы считаете, исходя из вышесказанного какую часть ДТП с пешеходами можно было бы предотвратить? *(вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Предотвратимыми следует считать ДТП, когда хотя бы одним участником предприняты все возможные усилия по предотвращению не самой ситуации, а возможности ее свершения.

<u>Слайд №6</u>

Содержательная часть:

Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;

Работаем с пунктом ПДД 4.3.

4.3 ПДД РФ Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам*, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии - на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 или 1.14.2, обозначающей такой пешеходный переход.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

Мы договорились искать ответы в первоисточнике. Откройте пожалуйста книгу ПДД на четвертом пункте. Обязанности пешеходов.

Пункт первый отвечает на вопрос, где должны двигаться пешеходы.

- Прочитайте его. *(вопрос для обсуждения с аудиторией, даем время ознакомится отвечаем на возникающие вопросы)*

Справка:

4.1. *Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии - по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.*

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).

При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.

При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

Пункт второй отвечает на вопрос как организовать колонну людей. Например, при проведении экскурсий.

- Прочитайте его. *(вопрос для обсуждения с аудиторией, даем время ознакомится отвечаем на возникающие вопросы)*

Справка:

4.2. *Движение организованных пеших колонн по проезжей части разрешается только по направлению движения транспортных средств по правой стороне не более чем по четыре человека в ряд. Спереди и сзади колонны с левой стороны должны находиться сопровождающие с красными флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - с включенными фонарями: спереди - белого цвета, сзади - красного.*

Группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии - и по обочинам, но лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых.

В пункте 3 мы получаем один из главных ответов где пешеход имеет право переходить через проезжую часть дороги. Обратите внимание на последовательность отражающую приоритет выбора места перехода проезжей части.

Между этими утверждениями, для пояснения хорошо добавить фразу: «При наличии только…»

1. По подземным и надземным пешеходным переходам.
2. По регулируемым и не регулируемым пешеходным переходам.
3. На перекрестках по линии тротуаров или обочин.
4. По проезжей части.

И только при отсутствии в зоне видимости первого искать следующее.

<u>Слайд №7</u>

Содержательная часть:

Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;

Работаем с пунктами инфографики.

При выборе места перехода проезжей части дороги в первую очередь стоит задуматься о возможности Вашего обнаружения водителями.

Самый безопасный способ пересечения дороги — это движение по пешеходному переходу, не имеющему пересечений с движением автомобилей. Под проезжей часть и над ней. Такие переходы всегда есть у метро или магистралей. Там, где есть искусственные сооружения, ограничивающие доступ пешеходов на проезжую часть. Как правило это скоростные дороги. Переходить их по проезжей части недопустимо!

При отсутствии, таких переходов ищем регулируемый пешеходный переход.

В пункте четвертом сказано, что там, где есть светофор мы руководствуемся его сигналами. Но обратите внимание, что в этом пункте строго разграничены транспортный и пешеходный светофор! Так руководствоваться пешеходу следует своим двух сигнальным светофором. И только при его отсутствии транспортным, но опыт подсказывает, что переход проезжей части в границах перекрестка и отсутствии транспортного светофора безопасно выполнить практически невозможно. Переход в подобных местах должен выполняться с крайне высоким уровнем внимания и осознанности действий! Поэтому, при работе с детьми не стоит делать упора на этой возможности, для них это крайне опасная ситуация.

4.4. *В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии - транспортного светофора.*

Переходя дорогу в предназначенном для этого месте, (переходы оборудованы транспортными и пешеходными светофорами.) Ситуация более понятна участникам движения, так определена последовательность движения, а не приоритет.

Водители знают и готовы к появлению на нем пешеходов. Но только при разрешающем для пешеходов сигнале, пешеходного светофора.

Водитель всегда обратит внимание на свой, транспортный светофор, и в ожидании смены сигнала начнет сбрасывать скорость. При этом стоит помнить, что сигнал светофора может включиться внезапно. И это наиболее опасный момент, поэтому пешеход должен руководствоваться своим, пешеходным светофором. Даже на разрешающий сигнал, задержитесь на тротуаре, всего на две секунды. Это позволит автомобилям остановиться, а водителя «прозевавшим» смену сигнала закончит проезд перекрестка. Убедитесь, что все автомобили остановились, и переход для Вас безопасен. Основные неприятности на регулируемом пешеходном переходе связаны с последними секундами перед сменой сигнала. Иногда пешеходные светофоры снабжают таймерами обратного отсчета времени. Не стоит бежать на «последние секунды» зеленого сигнала, чтобы оценить возможность дойти до противоположного края.

Проведем простые расчеты.

Ширина одной полосы от 2.75 до 3.5 м (округляем до 4), считаем количество полос, умножаем на 4 метра. Например, 4 полосы * 4 метра = 16 метров предстоит пройти. Человек, идущий в среднем темпе, идет со скоростью 1.5 м/с. Итого, для пересечения данной дороги необходимо примерно 10 секунд. Обращаем внимание на таймере транспортного светофора, значение менее 11 секунд идти не уже не стоит.

Но часто происходит иначе, человек увидев на таймере 5 секунд пытается перебежать всю проезжую часть.

- Как Вы считаете, в чем мотив его действий? *(вопрос для обсуждения с аудиторией, ожидаемый ответ: Экономия времени)*
- Как Вы считаете, сколько времени можно сэкономить? *(вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Сложнее ситуация с нерегулируемым пешеходным переходом. Там придется напрямую взаимодействовать с водителем, но тем не менее он предупрежден знаками ограничения максимальной скорости и знаком особых предписаний 5.19.1 или 2 о вашем появлении.

Переходя дорогу в населенном пункте вне пешеходного перехода, не стоит рассчитывать на ответные действия водителя. Стоит выбирать ситуацию, когда дорога полностью свободна. Не стоит перебегать дорогу и двигаться между стоящих автомобилей. Водители не готовы к вашему появлению.

Пересекая дорогу вне населенного пункта, необходимо проявить особенную выдержанность, внимание и терпение. Ведь Ваше появление там часто становится неприятным сюрпризом для водителя. А при больших скоростях у них мало шансов исправить вашу ошибку. Выбирайте максимально узкие места для пересечения, там скорость движения ниже чем на основном участке. И помните о том, что если в зоне видимости пешеходный переход, идти можно лишь там!

<u>Слайд №8</u>

Содержательная часть:

Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;

Понятие и применение определения «Приоритет движения»;

Работаем с пунктами инфографики.

Давайте, вместе найдем ответ на главный вопрос. Что же подразумевает термин преимущество движения. Как мы договаривались ищем ответ в книге ПДД. И первое что нам понадобится Это определение.

(даем 10 секунд на поиски)

"Преимущество (приоритет)" - право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

В первую очередь это право, которое пешеход может реализовать. Давайте поймем, как должен действовать водитель.

Ищем в книге пункт 14 «Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств»

(даем 10 секунд на поиски)

И в первом абзаце находим ответ:

14.1. ПДД РФ Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода.

Ну вот, казалось бы, все однозначно и понятно! Но есть несколько уточнений. Водитель должен «Уступить дорогу», а не предоставить преимущество. Возвращаемся к определениям, чтобы понять фразу «Уступить дорогу».

(даем 10 секунд на поиски)

Определение в ПДД РФ

"Уступить дорогу (не создавать помех)" - требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

И уже в определении ПДД находим вывод номер три:

Умение не препятствовать другим, основной постулат безопасности!

То есть исходя из требований, автомобиль не должен останавливаться, если это не заставит пешехода остановиться, побежать или свернуть с намеченного пути. Вспоминайте, как автомобиль разъезжается с пешеходом. Как только пешеход прошел полосу у него за спиной проезжает автомобиль. И если он проехал совсем рядом ощущения крайне неприятные.

- Возможна ли ситуация, когда водитель вместо торможения пытается набрать скорость, чтоб первым преодолеть пешеходный переход и при этом не создать помех пешеходу? *(вопрос для обсуждения с аудиторией)*

В случае если ему это удастся, он фактически уступит дорогу. Давайте доведем ситуацию до абсурда. Автомобиль набирает скорость, но у пешехода право на первоочередное движение. От ДТП такие ситуации отделяет лишь одна ошибка.

Давайте классифицируем эти ошибки. В первую группу отнесем осознанные ошибки, во вторую не осознанные. До момента ДТП эта ситуация развивается в рамках ПДД.

- Ошибки водителя и пешехода разделяем на две группы. (*для обсуждения с аудиторией, ожидаемый результат оба участника идут на риск осознанно)*

Давайте разберем на примере.

<u>Слайд №9</u>

Содержательная часть:

Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;

Понятие и применение определения «Приоритет движения»;

Работаем с пунктами инфографики.

Давайте проанализируем ситуацию на конкретном примере.

Нерегулируемый пешеходный переход. С одной стороны, автомобиль и водитель, с другой стороны пешеход. Если на время отойти от правил, и посмотреть на ситуацию под другим углом.

- Скажите, что общего в целях водителя и пешехода? *(вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Естественно, благополучно достичь конечной точки передвижения, преодолеть опасный участок. И в этом их цели совпадают. Но сиюминутной задачей становится демонстрация приоритета! С желанием получить мгновенную выгоду. Буквально на секунду раньше покинуть место пересечения. Как результат – конфликт, который от трагедии отделяет порой один шаг.

Правила дорожного движения помогают ориентироваться на дороге и обеспечивать безопасность. Но не стоит забывать водители и пешеходы – люди, способные совершать ошибки. Ценой секунды порой становится чья-то судьба.

Давайте вновь вернемся в пункт четыре «обязанности пешеходов» и изучим внимательно пункт 4.5

(даем 10 секунд на поиски)

4.5. ПДД РФ На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.

При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

То есть ***"Преимущество (приоритет)" - право на первоочередное движение*** возникает у пешехода только после того как он оценит расстояние и скорость приближающегося автомобиля и убедится, что переход безопасен для него. Другими словами, оценит остановочный путь автомобиля.

- Скажите, как пешеход может это оценить? (*вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Способен ли он точно определить расстояние.

- Например, какова длина этой аудитории? (*вопрос для обсуждения с аудиторией, ожидаемые ответы с большой разницей в расстоянии)*

Легко рассуждать о скорости, когда автомобиль проехал мимо Вас. Но когда он издалека приближается, скорость определить крайне трудно. Другими словами, единственными приемлемыми условиями для пешехода (особенно для ребенка) будет полная остановка всех транспортных средств. Право преимущества работает только при условии, когда участники дорожного движения не идут на осознанный риск!

При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

Другими словами, вне пешеходного перехода для ребенка **НЕТ** безопасных условий для перехода проезжей части дороги.

<u>Слайд №10</u>

Содержательная часть:

Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;

Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.

Работаем с пунктами инфографики.

Однажды мне задали вопрос,- Кто опаснее из участников дорожного движения. Пешеход для автомобиля или автомобиль для пешехода. Этот вопрос натолкнул на рассуждения о критериях оценки этой угрозы. Ответ подсказал преподаватель физики. Он предложил сравнить кинетическую энергию человека и автомобиля.

Ведь тяжесть последствий определяется скоростью столкновения. Другими словами, мы сравниваем возможности снижения скорости в опасной ситуации. Если говорить иными словами то процесс торможения — это преобразование кинетической энергии в тепловую.

Расчет крайне прост.

Формула, определяющая кинетическую энергию:

$$E_k = \frac{mv^2}{2}$$

Подставляем значения свойственные пешеходу:

m = 55 кг.

V= 5 км/ч – 1.38 м/с.

Получаем значение близкое к

E = 53 Дж.

Подставляем значения свойственные автомобилю:

m = 1300 кг.

V= 60 км/ч – 16.6 м/с.

Получаем значение близкое к

E = 180555 Дж.

Сравниваем и делаем вывод:

Автомобиль опаснее пешехода в 3406 раз!

То есть, автомобилю в заданных условиях требуется значимо большее время и место для остановки. Безусловное право преимущества у пешехода возникает только после полной остановки автомобиля.

Кстати, если мы говорим о тепловой энергии выделяемой при торможении, стоит обратить внимание на те места где обычно тормозят автомобили. В этих местах присутствует колея, а зимой там укатанный лед. То есть если водитель поздно замечает пешехода или пешеход выходит на проезжую часть перед автомобилем ситуация может быстро поменять статус с сложной на критическую. Безопасность при переходе проезжей части дороги – это общее дело!

И первым правилом которое необходимо донести до детей: При любых условиях, перед переходом проезжей части дороги необходимо ОСТАНОВИТЬСЯ!

Слайд №11

Содержательная часть:

Понятие остановочного пути автомобиля.

Понятие экстренного торможения.

Работаем с пунктами инфографики.

Итак, мы выяснили, что для безопасного перехода дороги пешеходу предстоит оценить возможность автомобиля остановиться. Давайте подробнее рассмотрим остановочный путь автомобиля.

Остановочный путь - это путь, пройденный автомобилем с момента обнаружения опасности водителем до его полной остановки. Он всегда состоит из двух частей.

Путь, пройденный за время реакции и реагирования, практически никогда не учитывается в оценке водителем/пешеходом длинны пути замедления. Водители считают, что действуют мгновенно, а пешеходы рассчитывают на мгновенное замедление автомобиля.

Водитель заметил на переходе внезапно появившегося пешехода. И теперь ему крайне необходимо остановиться.

Время реакции - это время от стимула до начала действия. Человек не может мгновенно распознать опасность в изменении ситуации. Ему необходимо увидеть – оценить угрозу – принять решение. Затем принести ногу с педали газа на педаль тормоза и создать достаточное давление для начала торможения автомобиля.

Все это время реагирования водителя автомобиль продолжает движение с неизменной скоростью. И лишь за тем, наступает видимая пешеходу часть торможения.

Если при оценке ситуации угроза распознана водителем как критическая, ему ничего не остается кроме экстренного торможения.

Экстренное торможение — торможение, применяемое для остановки транспортного средства, при критических ситуациях, связанных с **дефицитом времени (избытком скорости) и расстояния.**

Причиной применения крайней меры может быть, как ошибка со стороны водителя, так и неоднозначное поведение пешеходов. Это прием позволяет в некоторых случаях снизить тяжесть последствий этой ошибки, но не всегда позволит их избежать.

Применяя данный прием управления, водитель идет на крайние меры. При этом не задумываясь о последствии этих действий для других участников дорожного движения. Бывает, что водитель применивший данный теряет управление над автомобилем, последствия этого понятны, а их тяжесть нет. Например, водитель сумел остановиться прямо перед незадачливым пешеходом, а автомобили, идущие следом нет.

Экстренное торможение всегда сопровождается характерным скрежетом шин о проезжую часть. Громкость этого звука зависит от покрытия проезжей части. Так экстренное торможение на сухом асфальте всегда сопровождается громким звуком, а торможение на льду или снегу более тихим. Но этот звук всегда выделяется на фоне привычных. И даже если он тихий это всегда обращает на внимание на резко тормозящий автомобиль.

Итак, какой вывод мы сделаем? Каждому человеку необходимо время на реагирование. А водителю, которому приходится одновременно управлять транспортным средством и следить за дорожной обстановкой его необходимо больше. Пока водитель реагирует на опасность автомобиль продолжает движение не снижая скорости.

<u>И вторым правилом которое необходимо донести до детей: При любых условиях, перед переходом проезжей части дороги необходимо СЛУШАТЬ!</u>

<u>Слайд №12</u>

Содержательная часть:

Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;

Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);

Работаем с пунктами инфографики.

Давайте вместе посчитаем, какая часть остановочного пути скрыта от глаз пешехода и понимания водителя.

Первое с чего стоит начать это время необходимое водителю для принятия решения. Его принято называть временем реакции. Стоит обратить внимание на то, что этот параметр у каждого человека свой. У молодых людей этот процесс занимает меньше времени, чем у взрослых. Но при этом экспериментально установлено, что среднее значение для молодых людей — это 0.7 секунды. Если они готовы к сигналу. Например, Как только засветится кнопка на нее надо нажать. Обратите внимание, что в этом случае человек заранее знает порядок необходимых действий. Это называется – простая реакция.

Усложним задачу. Человеку необходимо выбрать между разноцветными лампочками. Несмотря на то что он знает, что делать ему предстоит выбор. Это называется – сложная или составная реакция. И время необходимое человеку увеличивается до 1.5 секунд. Именно этот тип реакции свойственен водителю. Ему предстоит выбор между разгоном и торможением, сохранением или изменением направления движения. Поэтому давайте считать, что за рулем молодой водитель и его реакция составляет не менее одной секунды. Так же этот параметр времени, зависит от многих факторов, мы рассуждали о его минимальных значениях.

Перенос ноги с газа на тормоз.

Попробуйте это простое движение ногой. (*обращается в аудиторию и показывает действие)*

Оно заняло у нас не менее полсекунды.

Срабатывание тормозной системы. Не менее полсекунды.

Суммируем полученное время. Ответ от 1.7 секунды до 2.5 секунд.

Задача для аудитории: Посчитайте путь, пройденный с постоянной скоростью в 60 км/ч. За это время.

Ответ: км/ч переводим в м/с(А/3.6) и умножаем на время движения.

Получаем значение от 28 до 41 метра! Автомобиль движется к переходу и не тормозит!!...

Напоминаю, этот путь не учитывается в определении не водителем, ни пешеходом. Водителя мы определили, как молодого человека. *(без вредных привычек, сарказм, если уместно)*

<u>Слайд №13</u>

Содержательная часть:

Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;

Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);

Работаем с пунктами инфографики.

Есть множество внешних факторов, увеличивающих время реакции и нет уменьшающих её.

В первую очередь на возможность водителя влияют факторы, отвлекающие его внимание. Мобильный телефон, громкая музыка и даже интересный собеседник.

Наиболее ярко это заметно на примере водителя управляющего автомобилем с телефоном в руках. Важный разговор по телефону заставляет переключать внимание между дорожной ситуацией и собеседником. Что приводит к значительному увеличению времени реагирования на изменение дорожной ситуации. Дополнительно до 3 секунд!

Возраст водителя. С возрастом время необходимое на реакцию увеличивается, при этом растет опыт управления автомобилем. Опытный водитель стремится скорее к превентивным мерам противодействия, быстрее определяя ситуации с высоким риском. Этот факт позволяет ему управлять автомобилем не хуже молодых людей.

Состояние эйфории или наоборот раздражение отвлекают внимание водителя от прогноза дорожных событий.

Сонливость, усталость – все эти факторы увеличивают время реакции и уменьшают объем собираемой информации, а значит, влияют на качество принятий решений. Как бы хорошо не отоспался водитель перед дальней дорогой с наступлением утра организм берет свое и человек начинает засыпать.

Про курение уже много сказано, но хочу добавить, что во многих странах курение за рулем наказывается более строго чем мобильный телефон. Если телефон можно бросить на пол, то сигаретой необходимо попасть в окно, потеряв полностью контроль над критической ситуацией.

<u>Слайд №14</u>

Содержательная часть:

Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;

Оценка минимального остановочного пути автомобиля;

Работаем с пунктами инфографики.

Для определения минимального тормозного (экстренного пути) автомобиля используют формулу:

Расчет Тормозного пути, м (в зависимости от скорости):

St = (Kt x V x V) / (254 x Kroad)

Где:

St – Тормозной путь в метрах.

Kt – Тормозной коэффициент (табличное значение. Для легкового 1, для грузового 1.2)

V – Скорость движения автомобиля.

Kroad – коэффициент сцепления с дорогой на асфальте. (табличное значение)

Сырой асфальт (мокрая дорога) – 0.4

Укатанный снег – 0.2

Обледенелая дорога – 0.1

К сожалению, и эта сложная и универсальная формула не учитывает всех факторов. (износ шин и тормозной системы)

Тормозной путь зависит от

- начальной скорости автомобиля.

- Дорожного покрытия (погодных условий).

А также:

- Технического состояния.
- Уклона и неровности дороги.
- Способа торможения.

Результатами расчета экстренного тормозного пути станут:

С 60 км/ч – 20.2 м.

С 40 км/ч – 8.9 м.

С 20 км/ч – 2.2 м.

Обратите внимание, что с ростом скорости тормозной путь увеличивается не линейно. Увеличив скорость в два раза тормозной путь увеличивается в четыре раза *(значение между 20 и 40 км/ч).* Другими словами, хотите остановиться в четыре раза быстрее езжайте вдвое медленнее. \

<u>Слайд №15</u>

Содержательная часть:

Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;

Оценка минимального остановочного пути автомобиля;

Работаем с пунктами инфографики.

Давайте суммируем полученные результаты для оценки остановочного пути автомобиля.

При скорости автомобиля 60 км/ч: 20.2 метра + (28 м. до 41 м.) = от 48.2 до 61.2 м.

При скорости автомобиля 40 км/ч: 8.9 метра + (19 м. до 28 м.) = от 27.9 до 36.9 м.

При скорости автомобиля 20 км/ч: 2.2 метра + (28 м. до 41 м.) = от 11.7 до 16.2 м.

На сколько неожиданно велик оказывается остановочный путь автомобиля.

- *Скажите, Вы, переходя проезжую часть дороги выбираете похожие условия? (вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Как правило пешеход ориентируется на ближайшую опасность, а именно только на удаление автомобиля в ближайшем к нему ряду. Оценивая расстояние удаления достаточное для перехода полосы движения приближающегося автомобиля и забывает о том, что ему необходимо время для пересечения всех полос движения. И чем дальше идти через проезжую часть, тем дальше должен быть удален автомобиль в следующем ряду.

<u>Слайд № 16</u>

Содержательная часть:

Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

Работаем с пунктами инфографики.

Более того, при помощи вышеописанных расчетов, можно вычислить изменения остановочного пути в зависимости от состояния покрытия и погодных условий.

К сожалению, стоит признать, что водители реагируют только на критические изменения погоды. Например, переход от сухой дороги к сильно заснеженной. В более привычной ситуации, например, начало дождя, водитель привычно включит стеклоочистители, но вряд ли сбросит скорость.

Начало дождя один из самых опасных моментов смены погоды. Остатки масла, комочки резины на проезжей части образуют скользкие комочки, невидимые глазу человека. Но при торможении они значимо увеличивают путь.

По коэффициенту сцепления такая дорога скорее ближе к укатанному льду. Пешеход еще реже задумывается о смене погодных условий. И именно этот фактор часто сопровождает инциденты на проезжей части с участием пешехода.

Пешеходы должны быть крайне внимательны к условиям торможения автомобиля, подмечать ситуации их изменения и осматривать проезжую часть в целом.

<u>Слайд №17</u>

Содержательная часть:

Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.

Работаем с пунктами инфографики.

Мы много говорили об удаленности автомобиля, но при этом одним из основополагающих факторов является скорость его приближения. Подходя к месту перехода проезжей части ребенку важно понять, что удаленность не единственный фактор.

В нашей стране принято правостороннее движение, поэтому ближайший к нам автомобиль приблизится с левой стороны. Затем с правой. Перед тем как выйти на проезжую часть пешеход должен посмотреть сначала налево, затем направо.

Слева мы увидели автомобиль, приближающийся к месту нашего перехода. Он был на достаточно безопасном расстоянии. Затем посмотрели направо, также обнаружив автомобиль на большом удалении.

И, казалось бы, можно спокойно переходить, но необходимо понимать, что кроме удаленности также важна и скорость приближающегося автомобиля. Даже если автомобиль был далеко, но ехал быстро, то ему необходимо очень немного времени для преодоления этого расстояния. И пока мы отвернулись, чтобы проверить автомобиль с правой стороны, автомобиль слева приблизился. Поэтому перед выходом на проезжую часть необходимо ещё раз посмотреть налево.

И оценивая разницу его положений можно получить понимание о его скорости. Осмотр проезжей части необходимо проводить до выхода на нее.

Удобным приемом для работы с детьми станет задача прокомментировать увиденное в слух. Для взрослого это станет предметом для размышления, а для ребенка инструментом для оценки требующего предварительной остановки.

И третьим правилом которое необходимо донести до детей: При любых условиях, перед переходом проезжей части дороги необходимо СМОТРЕТЬ (налево – направо - налево)!

Организовывая ребенка в поиске опасных мест.

Слайд №18

Дополнительная часть к осмотру при переходе проезжей части дороги по пересечению проезжих частей;

Содержательная часть:

Дополнительная часть к осмотру при переходе проезжей части дороги по пересечению проезжих частей;

Работаем с пунктами инфографики.

Одним из наиболее опасных мест пересечения проезжей части дороги является пересечение проезжих частей. Маневры водителей не явны для пешеходов. Пешеход привык оценивать ситуацию по сторонам от себя и не привык к тому, что автомобили могут менять направление движения в месте перехода. Оценка начинается со стороны ближайшей опасности, то есть слева. И даже если автомобиль значимо удален, это не единственная опасность с этой стороны.

Например, развернувшийся автомобиль на перекрестке станет сюрпризом для пешехода. Но если этот маневр пешеход в состоянии отследить, то появление автомобиля со стороны спины будет еще более опасным.

Выбирая местом перехода дороги пересечение проезжих частей обязательно необходимо посмотреть назад.

При обучении детей, необходимо развивать воображение. Ребенок должен иметь целостную картинку и структуру возможных опасностей.

Слайд №19

Содержательная часть:

Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;

Работаем с пунктами инфографики.

Давайте подведем промежуточный итог. Мы выяснили что есть масса сложностей, сопряженных с пешеходным переходом. Но ключевых проблем можно выделить две.

Со стороны пешехода это только оценка удаленности автомобиля.

Со стороны водителя это реакция только на появление пешехода в зоне перехода.

Несмотря на то что водитель знает о появлении о возможном появлении пешехода в зоне перехода, он оценивает степень риска подобной ситуации достаточно низко. И приступает к торможению только в момент обнаружения пешехода. Часто это происходит в момент, когда «точка невозврата» уже пройдена. То есть длина остановочного пути с разрешенной скорости значимо превышает расстояние, оставшееся до пешеходного перехода.

В 2018 году, в рамках полевых испытаний было проанализировано поведение автовладельцев на нерегулируемых переходах. Сбор информации проводили, для оценки опытным путем, готовности водителей к внезапному появлению пешеходов.

Перед местом проведения замеров был установлен знак ограничения максимальной скорости со значением 40 км/ч. Была рассчитана длина остановочного пути автомобиля с разрешенной скорости. Выставлен конус ограждения отмечавший точку, после которой даже экстренное торможение не позволило бы водителю остановиться до пешеходного перехода.

В результат замеров следующий:

В точке невозврата средняя скорость в момент отсутствия пешехода перед пешеходным переходом составила 59, 4 км/ч.

Максимальная скорость, составила 94 км/ч при разрешенных 40 км/ч. Минимальное значение– 29 км/ч.

Выводы:

- Водители выбирают скорость движения на 20 км/ч выше максимально разрешенной.

- Водители уверены что, выбирая эту скорость действуют в рамках ПДД
- При неопределенности действий со стороны пешехода вероятность фатальной ошибки очень велика с обеих сторон.
- Пешеход, не имея инструментов для определения остановочного пути автомобиля, не способен выполнить пункт 4.5 ПДД.
- Пешеход оценивает в первую очередь удаление автомобиля, а не его скорость.
- Водитель, в большинстве случаев, реагирует на появление пешехода в зоне перехода. И не готов к торможению.
- Отсутствие коммуникации между водителем и пешеходом.

Обоюдная ошибка в оценке и принятии решений становится причиной ДТП (тема для обсуждения с аудиторией, в рамках пройденного материала)

Чем раньше водитель и пешеход смогут заметить друг друга, тем меньше вероятность ДТП.

<u>Слайд №20</u>

Содержательная часть:

Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;

Работаем с пунктами инфографики.

Осматривая место перехода проезжей части дороги обязательно обращайте внимания на предметы, ограничивающие видимость и на наличие освещения. Еще раз напомню о том, что если в зоне видимости пешеходный переход, идти можно лишь там!

Чем раньше водитель способен вас заметить, тем больше шансов, что решение водителем будет принято своевременное и правильное.

Предметы, ограничивающие видимость, опасные элементы дороги:

- припаркованные автомобили;
- деревья, кусты и ограждения (зимой – валы снега);
- здания, строения, сооружения, арки, ворота, из которых могут выезжать автомобили;
- рекламные щиты;
- остановки общественного транспорта, трамвайные пути;

- ремонт дороги.

В случае, если вас трудно обнаружить, старайтесь максимально проявить свое присутствие и занимайте позицию с учетом возможности обнаружить вас как можно раньше.

Большие автомобили – большие проблемы.

- *Помните ли вы, с какой стороны необходимо обходить автобус, выйдя из него? (вопрос для обсуждения с аудиторией)*

Нельзя обходить автобус. Необходимо дождаться, пока он уедет, и лишь затем выполнить переход. Даже если вы обходите его сзади, левая сторона просматривается хорошо, а правая не очень. И если вы выйдете на дорогу до отъезда автобуса, есть шанс остаться посреди полосы или дороги, когда он уедет.

Стремясь успеть к автобусу, пешеходы, сосредотачивая на нем все внимание, часто становятся виновниками и жертвами в ДТП. Задумайтесь, следует ли выигрывать минуты, имея потенциальную возможность потерять жизнь или здоровье?

Так же пешеходы забывают, что у автомобиля есть слепые зоны, которые водитель не видит. Их наличие связано с геометрическими особенностями. Хуже всего водители больших автомобилей видят переднюю правую сторону. Если вам предстоит перейти дорогу перед грузовиком или автобусом, старайтесь делать это как можно дальше от него. Более того, эта же машина скрывает ваше появление для других автомобилей. Выбирайте места для перехода вне поворотов, изгибов, с хорошей освещенностью.

<u>Слайд №21</u>

Содержательная часть:

Необходимость использования световозвращающих элементов;

Работаем с пунктами инфографики.

Мы выяснили что возможность обнаружения участниками друг друга, важный элемент для них в построении системы безопасности.

Если в дневное время, при достаточной освещенности ограничения возможностей обнаружения связано скорее с геометрическими

особенностями, то в сумерках и ночью водитель может не увидеть пешехода прямо на пути автомобиля.

Ближний свет фар автомобиля имеет четкую световую границу на расстоянии примерно 50 метров, что сравнимо с длинной остановочного пути с этой скорости. Далее свет имеет рассеянную структуру невидимую для глаз водителей.

В случае обнаружения пешехода в луче света на этой скорости, у водителя практически нет времени на обдумывание, только на действие. Поэтому водитель должен быть максимально сосредоточен на поиске опасностей. К сожалению, чудес, не бывает. Водители как правило находятся в расслабленном состоянии и как пешеходы могут быть увлечены совершенно иным. От разговора по мобильному телефоны, до приема пищи. *(сарказм, если уместно)*.

Наличие световозвращающих элементов, на яркой одежде пешехода позволяет водителю заметить его на расстоянии до пяти раз превышающем дальность светограницы света фар. Что в значимой степени повышает безопасность всех участников дорожного движения.

Стоит вспомнить пункт ПДД 4.1

Из пункта 4.1: *При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.*

В ночное время в городах включается искусственное освещение. А за городом его нет. Поэтому пешеходы обязаны иметь при себе элементы со световозвращающими свойствами.

В рамках полевых замеров, нашими экспертами было выяснено, что оптимальное расположение для этих элементов — это ноги или ботинки. Такое расположение дает возможность наиболее раннего обнаружения. При ходьбе создают эффект мерцания, что в большей степени привлекает водителей.

<u>Слайд №22</u>

Содержательная часть:

Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;

Работаем в режиме прямого обсуждения с аудиторией на основе пройденных тем. Можно разделить аудиторию на три части и поделить все Советы в равной части и поставить задачу для лидеров групп дать пояснения к ним.

Выводы: Такое простое и привычное действие как переход проезжей части дороги, может таить в себе массу скрытых угроз. Умение искать и обращать внимание на них — это скорее элемент знаний. Умение следовать принципам безопасности это скорее мотивация. В подготовке уроков стоит соблюсти пропорцию между ними. Избыточный объем информации подавляет мотивацию. В обратной ситуации вся мотивация сводится к нулю.

<u>И четвертым правилом которое необходимо донести до детей: При любых условиях, перед переходом проезжей части дороги необходимо ДУМАЙ о безопасности!</u>

<u>Слайд №23</u>

Содержательная часть:

Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;

Работаем с пунктами инфографики.

После перечисления и прочтения пунктов переключаем слайд на следующий, пояснения ведем при помощи инфографики.

Давайте систематизировать полученную информацию. Мы выше говорили о необходимости выбора места пешеходного перехода. Но немаловажное дополнение к этому мы найдем в пункте 4.3

- *И вновь в поисках верных решений обратимся к ПДД. (просим открыть книгу и найти соответствующий пункт)*

Из пункта 4.3 ПДД РФ *При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.*

Пересекать проезжую часть необходимо по кратчайшей траектории, то есть прямой. И лишь в тех местах, где нет преград на пути пешехода. Нередки случаи, когда дети пытаются преодолеть эти ограждения, хотя само наличие уже говорит о запрете.

Следующий пункт 4.6

4.6. ПДД РФ *Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулировщика).*

Пешеходы не должны задерживаться при переходе дороги, только если есть непосредственная угроза для него самого он может остановится. Если речь идет о стороне движения, то лучше это сделать на линии разделяющей попутные или встречные направления. Остановка посередине ряда движения автомобилей может быть опасна вдвойне. Если пешеход недооценил ситуацию и не может закончить переход необходимо остановиться в центре проезжей части на линии разделяющей встречные направления.

В пункте 4.7 …

4.7. ПДД РФ *При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).*

Обращаем внимание на необходимость предоставить преимущество, а именно воздержаться от выхода на пешеходный переход, автомобилям со включенным проблесковым маячком и спец сигналом. Или покинуть его. Важно быть понятным в своем поведении всем участникам дорожного движения. А именно не бежать и не менять, в этой ситуации направление движения.

14.2. ПДД РФ *Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся в том же направлении, также*

*обязаны остановиться или снизить скорость. Продолжать движение разрешено с учетом требований пункта **14.1** Правил*

В следующем пункте описана опасная ситуация для пешехода. С одной стороны, следуя требованию правил водитель, заметивший остановившийся в правом ряду автомобиль перед пешеходным переходом, обязан остановиться или снизить скорость. Но давайте взглянем на ситуацию с другой стороны. Водитель приветливо уступает дорогу пешеходу. Пешеход в благодарность за культурный жест стремиться покинуть ряд. И совершенно не обращает внимание на следующий ряд. Не теряйте бдительность! Осматривайте каждый ряд в отделенности.

После перечисления и прочтения пунктов переключаем слайд на следующий, пояснения ведем при помощи инфографики.

Слайд №24

Содержательная часть:

Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;

Работаем с пунктами инфографики.

Ведем пояснения пунктов ПДД указанных на предыдущем слайде.

Добавляем пункт 4.8

***4.8.** Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии - на тротуаре или обочине. В местах остановок маршрутных транспортных средств, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.*

При движении через проезжую часть к месту остановки маршрутного транспортного средства или от него пешеходы должны руководствоваться требованиями пунктов 4.4 – 4.7 Правил.

Неотъемлемой часть этого правила является последнее предложение.

Автобусные остановки всегда притягивают людей. Особенно когда автобус находится на остановке. Всегда в этом случая водитель должен снизить скорость чтоб успеть осмотреться. Посмотреть не только в сторону стоящего автобуса, но и противоположную, на случай если кто-то неосмотрительно бежит к нему. А еще важно заглянуть под бампер автобуса, так можно заранее увидеть пешеходов, скрытых автобусом.

Конечно, опоздать на автобус неприятно. Спешка при переходе дороги ведет не только к потере времени, но и тяжелым травмам. Следя за автобусом, пешеходы теряют

бдительность, оценив лишь ближайшую опасность из вида теряется следующая и осмотреться полноценно не получается. Переходить дорогу, можно только по переходу! Если в зоне видимости есть переход, непременно направляемся к нему. Это место более безопасно чем другое! Ведь водители ждут появления пешехода только на пешеходном переходе.

- *В верхнем правом углу вы видите фото существующего пешеходного перехода. Попробуйте самостоятельно прокомментировать его опасности. (задач к обсуждению с аудиторией, ответы принимаем у каждого участника по очереди их поступления)*

Поэтому алгоритмы, используемые детьми, для перехода проезжей части дороги (даже на разрешающий сигнал светофора) должны содержать части ПОСЛЕ ИДИ!

Слайд № 25

Содержательная часть:

Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.

Работаем с пунктами инфографики.

Особую обеспокоенность вызывает пешеход, который не видит и не слышит, отдавая свою жизнь в руки остальных. Такие предметы, как наушники и мобильный телефон, сильно отвлекают пешехода от реальной опасности. Простой эксперимент: не думайте о белой обезьяне … у кого получилось? Тем же эффектом обладает и телефон: человек сосредотачивается на разговоре, переключая внимание между дорогой и разговором. Мобильный телефон ограничивает зону осмотра…

Как водитель могу сказать, что, пожалуй, отвлеченное внимание – один из самых раздражающих факторов в поведении пешеходов. Выход на дорогу нужно рассматривать как экстремальную ситуацию, а сейчас очень многие выходят на переход, глядя в экран мобильного телефона, слушая музыку, отправляя смс, общаясь в социальных сетях, иногда даже читая книгу! И всё! Человек находится в своем мире, вероятность того, что он не увидит опасность, не услышит сигналящего ему водителя, стремится к 100%.

Все это может стать причиной роковой ошибки для пешехода. Не используйте отвлекающие предметы при переходе дороги.

Слайд № 26

Содержательная часть:

Сложные задачи, которые ставят перед детьми взрослые должны сводиться к простым решениям. Использовав это время, мы собрали и доказали основной поведенческий

алгоритм. Который имеет всего пять пунктов. О их важности можно судить по той доказательной базе которую мы агрегировали в этом семинаре.

Снимаем капюшон, наушники, убираем телефон. Если пешеходный переход регулируемый: — ждем разрешающего сигнала пешеходного светофора. По включению зеленого разрешающего сигнала пешеходного светофора: — убеждаемся, что все автомобили остановились; — по прямой спокойно пересекаем проезжую часть, не забывая посмотреть налево направо налево Если пешеходный переход нерегулируемый: — смотрим налево, затем направо и снова налево, чтобы оценить скорость движения транспортных средств и расстояние до них; — убеждаемся, что нас заметили; если проезжая часть с двумя полосами движения, — убеждаемся, что и другие водители нас видят и тоже пропускают, затем — по прямой спокойно пересекаем проезжую часть.

Эта та структурная часть, которую можно интегрировать, как целиком, так и по частям в различные предметы.

Мы делаем многое. Но самое главное, мы собираем союзников. Которые помогают донести наши экспертные знания до целевой аудитории.

Я надеюсь мы нашли союзников среди Вас.

Слайд № 27

Приложение № 3

Комментарии и пояснения к представленному материалу в модуле №3

Ознакомительно-дискуссионная часть занятия, проводится в режиме диалога с аудиторией. Ведущий предлагает темы для проведения уроков и поясняет примерный перечень интеграции БДД в данные темы:

1. Русский язык
2. Литература
3. Иностранный язык
4. История
5. ОБЖ
6. География
7. Математика
8. Физика
9. ИЗО

Участники обсуждают варианты интеграции полученных знаний в проводимые ими предметы.

Время проведения 30 минут

Предмет: Русский язык.

Справка:

Используя эвристический метод обучения, учитель предлагает к обсуждению одну из заданных тем. Предлагает ученикам осветить поставленную проблему с разных позиций. Используя инструменты, такие как сочинение, эссе выразить свое отношение к заданной проблеме.

Этот метод, в рамках текущего контроля, позволит преподавателю оценить не только целевые показатели занятия, но и выявить типовые проблемы детей как участников дорожного движения. Разобрав эти ошибки с учениками, преподаватель задает необходимый вектор для получения новых знаний и формирования личности безопасного типа.

Примеры тем:

1. **Правила Дорожного движения как выстроенная система коммуникации между участниками дорожного движения.**

Комментарий:

Все участники дорожного движения, как пешеходы, так и водители обязаны исполнять систему «ПДД». Они служат организации порядка движения, предупредительной

системы и ограничительной. Если участники подчиняются этим правилам, то у них есть возможность понимать и предсказывать действия друг друга. При этом несоблюдение правил ведет к недопониманию и как следствие ДТП.

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

2. **Безопасность на пешеходном переходе.**

Комментарий:

Ключевым вопросом данной темы следует рассматривать необходимость соблюдения правил перехода дороги. А именно почему необходимо идти к месту организованного пешеходного перехода если он есть в зоне видимости.

Возможные темы для интеграции:

- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;
- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Дополнительная часть к осмотру при переходе проезжей части дороги по пересечению проезжих частей;

3. **Какие условия при переходе дороги следует считать опасными.**

Комментарий:

Дети должны сформулировать наиболее часто встречающиеся проблемы сопряженные с переходом дороги и предложить их решения.

Возможные темы для интеграции:

- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;
- Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;
- Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

4. **Зачем необходимы ограничения скорости при приближении к пешеходному переходу.**

Комментарий:

Перед местом организованного пешеходного перехода, во многих случаях встречаются знаки, ограничивающие максимальную скорость движения Т.С. но безопасной будет скорость ниже разрешенной. Их основная функция не только заставить водителя притормозить, но и дать ему возможность полноценно осмотреть место возможного перехода, независимо от наличия на нем пешехода.

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.
- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

5. **Влияние на время реакции водителя, отвлекающих факторов.**

Комментарий:

Важный момент, касающийся приоритета принятия решения. В первую очередь касается водителя ведь при скорости движения в 30 км/ч автомобиль проезжает почти 8 метров. Визуальная коммуникация между пешеходом и водителем, в момент пересечения дороги практически невозможна. Для водителя отвлечение всего на секунду (на мобильный телефон) может стоить судьбы, а пешеходу жизни.

Для пешехода, приблизившегося к месту перехода не менее важно направить внимание на опасность. Наушники, не позволяют человеку сосредоточить внимание. Беседа с попутчиком может быть настолько увлекательна, что уровень внимания к опасности значимо снижается. На время реакции могут влиять множество факторов, отвлечение внимания, усталость, плохое самочувствие.

Возможные темы для интеграции:

- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

Предмет: Литература.

Справка:

В процессе занятий по литературе предусмотрено совершенствование учебно – языковых и коммуникативных навыков общения. В рамках урока ученикам предлагается поучаствовать в дискуссии. Темой выступления назначить одну из тем сопряженную с БДД. Дать время на самостоятельную подготовку. Обозначить список литературы.

На уроке ученики должны подготовить выступление. Обозначив (для оценки преподавателем) свою позицию и доказав ее состоятельность остальным ученикам. Работа может быть, как частного, так и коллективного характера.

Примеры тем:

1. **Пешеходный переход, место пересечения интересов или путей.**

Комментарий:

Тема должна раскрывать взаимоотношение людей. А именно пешеходов, велосипедистов и водителей. Затрагивать тему приоритета, понятия уступить дорогу.

Возможные темы для интеграции:

- Разбор статистики ДТП с участием пешеходов, поиск косвенных причин;
- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

2. **Составляющие элементы дороги.**

Комментарий:

В данной теме, следует сделать упор на этапы развития обустройства улично-дорожной инфраструктуры и влияние её на скорость безопасность.

Возможные темы для интеграции:

- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Дополнительная часть к осмотру при переходе проезжей части дороги по пересечению проезжих частей;
- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;
- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;

3. **Сигналы светофора и регулировщика.**

Комментарий:

История появления светофора, переход к трех цветовой схеме, разделение на транспортный и пешеходный, отсутствие пешеходном светофоре желтого сигнала. Опасности начала и окончания разрешающего цикла.

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;
- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.

4. **Скоростной режим.**

Комментарий:

Средняя скорость движения человека всего 5 км/ч (скорость пешего движения), изменения в восприятии окружающего мира водителем Т.С.

Возможные темы для интеграции:

- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел;
- Понятие остановочного пути автомобиля;
- Понятие экстренного торможения;
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека (водителя).

5. **Безопасное катание на велосипеде.**

Комментарий:

*Я катаюсь безопасно! (выбор мест катания, использования вело защиты, световозвращающие элементы)***.** *Когда пересекаются пути. (Переход дороги с велосипедом, световозвращающие элементы)*

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Дополнительная часть к осмотру при переходе проезжей части дороги по пересечению проезжих частей;
- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;

Предмет: Иностранный язык.

Справка:

Один из наиболее практически важных и доступных к контролю предметов. Иногда достаточно задать вопрос ученику на изучаемом языке, чтоб сделать выводы о степени владения им. Данные рекомендации предполагается использовать при проведении тематического или итогового контроля. К обсуждению предлагается практическая задача по безопасности дорожного движения. В рамках индивидуального контроля ученику необходимо описать ситуацию и дать практический совет по снижению риска.

Примеры тем:

1. **Правостороннее и левостороннее движение.**

Комментарий:

Во многих англоязычных странах принято правостороннее движение. Это связано с их историей и культурой. Многие путешественники, впервые попадая в города с правосторонним движением путаются не только в улицах, но осмотре переходов. Мы привыкли что ближайшая опасность при пересечении проезжей части дороги располагается слева от нас. И первый взгляд мы направляем влево. В этих странах привычные нам нормы осмотра имеют противоположный ракурс. А остальные условия и опасности схожи с привычными.

Возможные темы для интеграции:

- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;
- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;
- Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;

2. **Ограничения скоростного режима в городе и за его пределами.**

Комментарий:

Тема подходит для старших классов. Стоит обратить внимание на изменение скоростного режима за городом по отношению к городу. Акцент сделать на планировании маршрута с запасом времени. Целесообразность маневра обгон. Необходимость снижать скорость с учетом условий и ситуации. Уменьшение поля внимания с ростом скорости.

Возможные темы для интеграции:

- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

3. **Правила поведения пешехода на пешеходном переходе**

Комментарий:

Не смотря на осведомленность в этой теме детей, многие из них пренебрегают этими правилами или относятся к ним несерьезно. Основной станет задача к углубленному пояснению применения этих правил и влияния их на безопасность. В американской версии основное правило перехода звучит так: «Стой- Слушай – Смотри – Думай – Иди»

Возможные темы для интеграции:

- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;
- Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

4. **Действия при переходе дороги с велосипедом**

Комментарий:

В дополнение к предыдущей теме, важно обратить внимание на необходимость спешиваться при переходе дороги с велосипедом. Когда ты пересекаешь дорогу – ты пешеход!

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;

- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;
- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.

5. **Оснащение велосипеда и велосипедиста с позиции безопасности.**

Комментарий:

Одна из наиболее интересных тем к обсуждению. Современная молодёжь активно использует в своих играх двух колесный транспорт. И в большинстве случаев не использует шлем, налокотники, наколенники. А отсутствие зеркал заднего вида, при выезде на проезжую часть могут стать причиной ДТП.

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

Предмет: История.

Справка:

Уроки истории занимают важное место в школьном образовании, позволяя оценивать ход развития событий с течением времени и анализировать как физическую составляющую изменений процессов, так и смену ментальность.

В рамках урока возможно раскрыть значимое историческое событие проанализировав не только исторический план события, но и причины, повлекшие за собой изменения в области БДД

Примеры темы:

1. **История создания и развития «Правил Дорожного Движения».**

Комментарий:

История развития Правил Дорожного Движения напрямую связана с увеличением количества и эволюцией автотранспорта. В начале эпохи автомобилизации, этот транспорт считался таким опасным, что перед ним бежал «глашатай», оповещая пешеходов о его появлении. Пешеходы не стесняясь передвигались по всей ширине дороги и часто становились жертвами ДТП с участием гужевого транспорта. Был сформирован первый свод Правил Дорожного Движения. По мере роста скоростей автомобиля и улучшения улично-дорожной инфраструктуры, потребовалось эволюция этого свода в пользу ужесточения и разграничения прав и обязанностей всех участников дорожного движения.

Возможные темы для интеграции:

- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.
- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;

2. **История автомототранспорта и организации дорожного движения.**

Комментарий:

Наиболее ярко в среде остальных автопроизводителей выглядит история компании ВОЛЬВО. Уже в конце 50 годов взявшая курс на безопасность вождения. Впервые привычные нам, трехточечные ремни безопасности представила именно эта компания, в дальнейшем это изобретение Нильсона Болена стало привычной нормой во всех автомобилях. Кстати именно Швеция стала первой в мире страной, узаконившей использование ремней безопасности 1957 году. Масса решений по обеспечению безопасности водителей, пассажиров и даже пешеходов введено в использование именно этой компанией.

Упоминания о первых правилах дорожного движения появились во времена Юлия Цезаря. Например, известно, что уже в те времена, движение по некоторым улицам было лишь в одну сторону. (Это правило существует по сей день).

*В конце 18 века появились самодвижущиеся повозки. Скорость которых была очень мала. В Англии ввели правило по которому впереди каждого автомобиля должен был идти человек с красным флагом или фонарем и предупреждать встречные кареты и всадников. А скорость движения не должна была превышать 3 километра в час; кроме того, водителям запрещалось подавать предупредительные сигналы**

**Википедия*

Первые своды правил дорожного движения как документ появились во Франции в конце 18 века. К единому, общепонятному стандарту из привели в 1909 году на Международной конференции в Париже. Была принята Конвенция по автомобильному движению, которая установила единые правила для всех стран. Эта Конвенция ввела первые дорожные знаки, установила обязанности водителей и пешеходов.

На примере выше изложенных фактов можно организовать историческую викторину по теме «Формирование и развитие аспектов безопасности в дорожной среде».

Возможные темы для интеграции:

- Разбор статистики ДТП с участием пешеходов, поиск косвенных причин;
- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми.

3. **Причины ДТП унесшие жизни известных людей Айседоры Дункан, Виктора Цоя, Антон Ельчин, Пол Уокер, Джеймс Дин.**

Комментарий:

Всех этих личностей объединяют как след оставленный в истории кино, музыке, литературе, так и гибель в результате ДТП. Так Айседора Дункан была задушена собственным шарфом, намотавшимся на колесо ее открытого автомобиля. Виктор Цой великий рок – исполнитель, 15 августа 1990 года, погиб на встречной полосе в лобовом столкновении, Антон Ельчин был придавлен собственным автомобилем, не поставленным на стояночный тормоз к забору. Особое место в цепочке событий занимают два персонажа. Пол Уокер, исполнитель главной роли в культовой франшизе «Форсаж», 30 ноября 2013 года, погиб в ДТП. В автомобиле за рулем которого был его друг. Так пропагандируя определенный образ «отвязного водителя», сам стал жертвой этого образа. Джеймс Дин, любимец американской молодежи и кинозвезда. Погиб в ДТП в штате Калифорния. Столкнувшись на перекрестке с Ford Custom Tudor" 1950 года на огромной скорости. Спортивный, открытый Порш под управлением Дина практически разлетелся на две части. Примечательно, что не за долго до трагедии Дин призывал молодых водителей «Езжайте проще! Жизнь Вам никто не вернет».

Во всех этих авариях не было случайностей. В большинстве из них присутствовало превышение разумной и допустимой скорости и нелепые ошибки их участников. Сложно оценить урон нанесенный этими ДТП как в историческом, так и культурном плане.

На примере их судеб можно говорить с учениками о необходимости непрерывности контроля опасностей.

Возможные темы для интеграции:

- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.
- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

4. **От первого в истории человечества ДТП со смертельным исходом, до гибели в ДТП Дианы, принцессы Уэльской.**

Комментарий:

7 августа 1896 года, в Лондоне самодвижущийся экипаж, сбил 44-летнюю мать двоих детей. Это был самый первый случай зарегистрированного ДТП наезда на пешехода со смертельным исходом. По словам свидетелей, автомобиль ехал с «огромной скоростью», около 8 миль/час. (примерно 13 км/ч). Большая работа проделана автопроизводителями для повышения безопасности своих автомобилей, появилось много вспомогательных систем водителю. Но вместе с «безопасностью», автомобили приобретали все большие возможности. Этот факт спасал жизни при столкновении на небольших скоростях, но при всех стараниях не мог помочь при ДТП с высокой скоростью. Так мерседес, в котором ехала принцесса был оборудован всеми прогрессивными системами, доступными на тот момент. К сожалению скорость столкновения не оставила шансов, для Всех находящихся внутри. Важно отметить, что скоростью автомобиля управляет водитель и превышение ее безопасных границ, это решение водителя. И речь идет о любых даже кажущихся небольшими значениях.

Возможные темы для интеграции:

- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;
- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.
- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.

5. **История создания пешеходных переходов.**

Локомотивом автомобилизации всегда били США. На ее заре, улицы были заполнены пешеходами, торговцами, конным повозками. Даже детям не запрещалось играть на проезжей части. Ситуация в корне поменялась с резким увеличением автопарка в городах Америки. Чем больше стало автомобилей, тем большее количество ДТП происходило, тем больше пешеходов становились его жертвами. Все чаще ДТП имело резонансный характер и большой отклик в обществе. Виновников ДТП с пешеходами, а это почти всегда водители, американское правосудие приравнивало к – УБИЙЦАМ!

Правительство принимало меры к тотальному ограничению максимального скоростного режима. На эти меры отреагировали автопроизводители, для которых подобная ограничительная политика вела к большим финансовым потерям, в результате спада продаж автомобилей.

Автопроизводители вышли со встречной инициативой. Запретом передвижения всех кроме автомобилистов по проезжей части и введение строгих мер за несоблюдение этих правил для пешеходов.

В результате их совместных усилий появился закон о транспорте. (Model Municipal Traffic Ordinance) суть которого сводилась к запрету передвижения пешеходов по проезжей

части. Пешеходы могли только пересекать проезжую часть дороги под прямым углом и только в определенных местах.

К сожалению, закон это только полдела. Необходимо было уточнить те места где пешеход мог пересекать проезжую часть дороги. И вскоре, в Англии был разработан дизайн из чередующихся полос белого цвета, обозначавший место для перехода проезжей части дороги.

Возможные темы для интеграции:

- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;
- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.
- Понятие остановочного пути автомобиля.

Предмет: ОБЖ.

Справка:

Особая ценность курса в решении задач по БДД определяются тем, что в его основе лежит состоит блок общественных наук таких как социология, политология, культурология, правоведение, философия, социальная психология. Что позволяет рассматривать исторические примеры с различных ракурсов.

В рамках рассмотрения проблем БДД инструментами этого предмета, стоит обратить внимание на коммуникативную составляющую. А именно взаимоотношения всех участников дорожного движения.

Предлагая участникам проблемный метод исследования, происходящий в форме поиска ключевых решений в предложенных ситуативных задачах, позволяет активировать у учеников навыки самостоятельного анализа и исследовательской деятельности.

Примеры тем:

1. **Обязанности водителей, пешеходов при переходе дороги и понятие «Уступить дорогу»**

Комментарий:

Одной из наиболее ярких и часто встречающихся проблемных ситуаций является пешеходный переход. Уверенность участников дорожного движения в своем преимуществе, а иногда халатное отношение к правилам часто становится причиной конфликтов, приводящих к ДТП.

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;

- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;

2. **Понятие безопасной дистанции движения.**

Комментарий:

Одна из самых распространенных причин ДТП. При этом правила не дают точный инструмент измерения ее безопасности. Водители часто используют это как ненаказуемый инструмент давления на другого водителя. Речь идет о намеренных созданиях небезопасных условий движения.

Возможные темы для интеграции:

- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;

3. **Безопасное катание на велосипеде, выбор мест взаимодействие с пешеходами и водителями**

Комментарий:

Велосипед легко маневренное и тихоходное транспортное средство. Этот факт однозначно выделяет наездника из общепринятых понятий организации безопасного движения. На проезжей части он становится помехой водителям, в пешеходной части угрозой для людей. Выбор решений о месте безопасных катаний, использование средств защиты, оснащения велосипеда, станут эффективными решениями этих проблем.

Возможные темы для интеграции:

- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;
- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;
- Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части

4. **Пешеходные переходы в местах остановки маршрутного транспорта.**

Комментарий:

Место ожидания маршрутного транспорта всегда является точкой притяжения пешеходов. В момент прибытия и отбытия транспорта именно на нем концентрируют внимание пешеходы. Зачастую забывая об опасности исходящей от других автомобилей.

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;

- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части

5. **Алгоритм поведения пешехода при переходе проезжей части дороги.**

Комментарий:

Построение алгоритма перехода проезжей части дороги и унификация действий, позволят в значимой степени снизить риск ДТП с участием пешехода.

Возможные темы для интеграции:

- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;
- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;
- Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

Предмет: География

Справка:

Урок географии обладает большим воспитательно-прикладным потенциалом. При проведении урока, а также форм и методов обучения необходимо учитывать эту особенность.

При подготовке урока для интеграции темы БДД необходимо продумать практическую часть занятия. Поднимет интерес к занятию прикладные свойства, полученные на занятии.

Возможный метод работы – как индивидуальный, так и групповой.

Примерные темы:

В вспомогательных блоках, в зависимости от уровня знаний, учащихся можно добавить следующие подтемы:

1. **Путешествие по нашему городу пешком.**

Комментарий:

Занятие удачно совместит познавательную практику городских достопримечательностей, планирование маршрутов с наименьшим риском, тактику поведения на пешеходном переходе.

Возможные темы для интеграции:

- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Дополнительная часть к осмотру при переходе проезжей части дороги по пересечению проезжих частей;
- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;
- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;
- Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

2. **Путешествие в близлежащий город на общественном транспорте.**

Комментарий:

Занятие позволит учащимся получит практические навыки планирования маршрута, мест пересадок. Позволит освоить темы, относящиеся к выбору мест перехода проезжей части не только в городе, но и вне его. Место ожидания маршрутного транспорта всегда является точкой притяжения пешеходов. В момент прибытия и отбытия транспорта именно на нем концентрируют внимание пешеходы. Зачастую забывая об опасности исходящей от других автомобилей.

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;

- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части

3. **Путешествие в регионы с холодным климатом**

Комментарий:

Занятие позволит учащимся получит практические навыки планирования маршрута, мест пересадок. Позволит освоить темы, относящиеся к выбору мест перехода проезжей части не только в городе, но и вне его. Изучая предмет темы занятия есть возможность дополнительно рассмотреть особенности торможения автомобиля на различных покрытиях.

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части
- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длинна пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длинна экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

4. **Путешествия в регионы с гористой местностью**

Комментарий:

Занятие позволит учащимся получит практические навыки планирования маршрута, мест пересадок. Позволит освоить темы, относящиеся к выбору мест перехода проезжей части не только в городе, но и вне его. Изучая предмет темы занятия есть возможность дополнительно рассмотреть особенности поведения пешеходов в местах с ограниченной видимостью.

Возможные темы для интеграции:

- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части
- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

5. **Большое путешествие.**

Комментарий:

Удачный пример интеграции темы, станет планирования маршрута. Кроме основных географических навыков, в глобальные блоки занятия легко интегрируется тема усталость, скоростной режим и средняя скорость, целесообразность обгона, опасность движения в ночное время, необходимость использования световозвращающих элементов.

Данное занятие может быть направлено на изучение географической составляющей в целом или относится к определенной области в частности.

Возможные темы для интеграции:

- Комментарий из опроса ВЦИОМ, разбор содержательной части мнений респондентов в вопросах, касающихся безопасности на пешеходных переходах;
- Разбор статистики ДТП с участием пешеходов, поиск косвенных причин;
- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;
- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.
- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;

- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;
- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.
- Дополнительная часть к осмотру при переходе проезжей части дороги по пересечению проезжих частей;
- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;
- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;
- Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

Эти занятия могут носить локальный характер, например, продумать маршрут школьной экскурсии. Так же они могут принимать форму структурной части уроков, например, путешествие на Дальний Восток в осенний период. Результаты могут быть использованы как для текущего, так и тематического контроля.

Предмет: Математика.

Справка:

Точная наука, имеющая четко поставленную цель урока. Для достижения, которых необходимо подключить как накопленные навыки и интеллектуальную составляющую, так и логические процессы. Для поднятия заинтересованности в изучении темы предмета учащихся, красной линией через урок можно провести тему БДД. Предложив использовать знакомые образы в решении математических задач.

Эти задачи имеют прикладную основу, вспомогательной задачей предмета станет привлечение внимания детей к опасностям, сопряженным с пешеходным переходом.

Пример тем:

1. **Скоростной режим**

Комментарий:

На примере задач по расчету средней скорости, использовать примеры организации дорожного движения. Например, рассчитать среднюю скорость на маршруте, где установлены знаки ограничения скорости.

<u>Возможные темы для интеграции:</u>

- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;

- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

2. Расчет безопасных условий перехода

Комментарий:

Одной из типовых проблем при переходе дороги является оценка безопасных условий для движения. Дети часто обращают внимание только на удаленность автомобиля, фактически не обращая внимания на его скорость. Важной темой при рассмотрении безопасных условий необходимо дать правильный ее осмотр. Так одного взгляда в сторону приближающегося Т.С. не достаточно для оценки его скорости. Второй взгляд позволяет оценить скоростной режим. Где находился автомобиль в момент первого взгляда и на сколько приблизился в момент второго. (Налево – направо - налево).

Второй составляющей будет время необходимое для пересечения проезжей части. Так пешеход, двигаясь со средней скоростью 1.3 м/с может преодолеть одну полосу движения Шириной 3.20м примерно за 2.5 секунды. Несложно посчитать за какое время он преодолеет дорогу или часть полос. При этом выяснив скорость приближающегося Т.С., он может сравнить время необходимое для перехода и время прибытия Т.С.

Эти практические и простые решения ребенок может опробовать на практике уже по дороге домой.

<u>Возможные темы для интеграции:</u>

- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

3. Расчет проходной способности разрешающего сигнала светофора

Комментарий:

Третьей немаловажной проблемой, является перебегание дороги в окончании разрешающего цикла светофора. Зная ширину пешеходного перехода, скорость движения, можно предположить пропускную способность одного разрешающего цикла с учетом необходимости осмотра перед выходом и завершения маневра на разрешающий сигнал светофора.

Возможные темы для интеграции:

- Разбор статистики ДТП с участием пешеходов, поиск косвенных причин;
- Основные причины ДТП на пешеходных переходах. Риск осознанных и неосознанных ошибок участников дорожного движения;
- Оценка риска при выборе места пересечения проезжей части дороги пешеходом;
- Разбор ПДД, пунктов обязанности пешеходов;
- Понятие и применение определения «Приоритет движения»;
- Формирование алгоритма перехода проезжей части дороги детьми;

4. **Расчет остановочного пути автомобиля с заданной скорости.**

Комментарий:

На этом занятии ученики смогут выяснить и усвоить точный алгоритм оценки экстренного тормозного пути автомобиля. Получат практические навыки оценки времени реакции и торможения. Удвоив время ученики, получат инструмент оценки приемлемо безопасных условий перехода проезжей части.

Возможные темы для интеграции:

- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

5. Оценка мгновенной выгоды нарушения ПДД

Комментарий:

На этом занятии ученики смогут усвоить нецелесообразность нарушения правил пешеходного перехода. Сравнить полученный результат с неявными рисками.

Возможные темы для интеграции:

- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел.
- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;
- Метод осмотра проезжей части дороги пешеходом. Оценка скорости приближения автомобиля.

Предмет: Физика.

Справка:

Предмет изучаемый на уроке физики, имеет широкие возможности для интеграции темы БДД в стандартные планы занятий. Как в демонстрационной форме, так и в практической части изучения.

Примерные темы:

1. **Средняя и мгновенная скорость**

Комментарий:

на этом примере, есть возможность наглядно продемонстрировать мнимые выгоды, приобретаемые путем кратковременного превышения допустимой скорости. Опасность маневра "обгон", в части определения удаления и скорости встречного автомобиля.

Возможные темы для интеграции:

- Основные ошибки участников дорожного движения при подготовке к пересечению пешеходного перехода;
- Предметы, ограничивающие видимость на пешеходном переходе;
- Необходимость использования световозвращающих элементов;
- Разбор наиболее распространенных ошибок, допускаемых детьми при переходе проезжей части дороги;
- Правила поведения на проезжей части дороги на пешеходном переходе;
- Факторы, отвлекающие пешехода от ситуации на проезжей части дороги и ограничивающие возможности осмотра.
- Основной алгоритм действий при переходе проезжей части.

2. **Закон сохранения энергий**

Комментарий:

наглядно демонстрирует переход кинетической энергии движения в тепловую, что поясняет наличие укатанного льда перед пешеходными переходами, перекрестками и иными местами где Т.С. снижает скорость.

Возможные темы для интеграции:

- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;

- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

3. Момент импульса и инерции

Комментарий:

Наглядно демонстрировать поведение незакрепленных предметов в автомобили при столкновении и необходимость использования ремней безопасности, даже на заднем сидении Т.С,

Возможные темы для интеграции:

- Понятие остановочного пути автомобиля.
- Понятие экстренного торможения.
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги;

4. Кинетическая энергия движения

Комментарий:

Изучение данной темы дает широкие возможности для изучения поведения автомобиля как в процессе движения, так и при торможении. Интересный подход лежит в плоскости сравнения Энергии движения автомобиля и пешехода.

Возможные темы для интеграции:

- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел;
- Понятие остановочного пути автомобиля;
- Понятие экстренного торможения;
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Время реакции и длина пути пройденного за время реагирования;
- Факторы, влияющие на время реакции человека. (водителя);
- Длина экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги.

5. Кинематика торможения (круг КАМА)

Комментарий:

Квадратичная зависимость тормозного пути от роста скорости.

Эти познавательные инструменты помогут ребенку сориентироваться в сложных условиях при переходе дороги.

Возможные темы для интеграции:

- Сравнение степени риска участников дорожного движения, на примере сравнения кинетической энергии движущихся тел;
- Понятие остановочного пути автомобиля;
- Понятие экстренного торможения;
- Причины, приводящие к экстренному торможению;
- Длинна экстренного тормозного пути и факторы влияния;
- Оценка минимального остановочного пути автомобиля;
- Зависимость остановочного пути от погодных условий и покрытия дороги.

Предмет: ИЗО

Справка:

Уроки изобразительного искусства занимают большой пласт в формировании психологии ребенка. Художественное воспитание является неотъемлемой частью становления мировоззрения ребенка. Тема БДД, может иметь широкое раскрытие от изображений светофоров с пояснением их работы, до серьезных художественных работ, выполненных с целью запоминания безопасного маршрута домой.

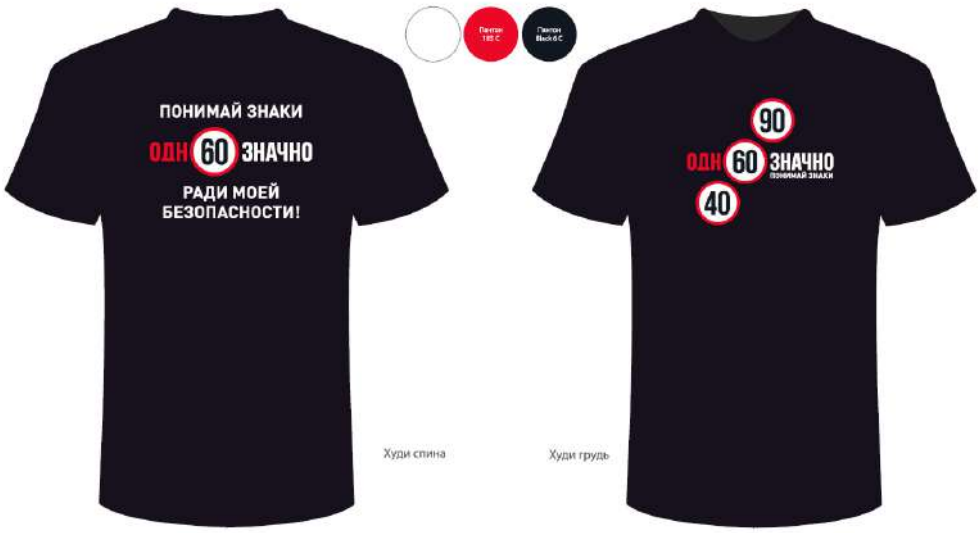
Эти изображения, например, позволяют усвоить цвето - формо графические схемы знаков, обозначающих пешеходный переход.

1. **Изображение знаков пешеходного перехода**
2. **Изображение инфографики алгоритма действий при переходе проезжей части дороги.**
3. **Изображение мест пешеходного перехода**
4. **Изображение опасностей при переходе дороги.**
5. **Изображение тормозного пути в зависимости от скорости движения.**

Приложение №4

Макеты промо-формы и оборудования для проведения ИП-мероприятий

3) Промо-форма для персонала



4) Макет бланка анкеты

Лицевая сторона:

ОДН 60 ЗНАЧНО

№1 **Дорога – это:**

1. Элемент улично-дорожной инфраструктуры, предназначенный для движения только транспортных средств.
2. Элемент улично-дорожной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и пешеходов в специально обозначенных местах (пешеходный переход).
3. Искусственное сооружение, приспособленное для движения транспортных средств и пешеходов. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

№2 **Уступить дорогу – требование, означающее, что участник дорожного движения должен:**

1. Прекратить движение и остановиться для предоставления преимущества другим участникам движения.
2. Не создавать помех другим участникам дорожного движения, а именно: не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.
3. Не изменять скорость движения для демонстрации преимущества перед другими участниками дорожного движения.

№3 **Пешеход имеет преимущество при переходе дороги по нерегулируемому пешеходному переходу, поэтому водитель должен:**

1. В любом случае прекратить движение перед пешеходным переходом.
2. Двигаться со скоростью, не превышающей установленного ограничения, позволяющей остановиться в случае опасности которую он (водитель) в состоянии обнаружить.
3. Двигаться со скоростью, не превышающей разрешенную скорость более чем на 19 км/ч.

№4 **Пешеход может воспользоваться правом преимущества при пересечении проезжей части дороги по нерегулируемому пешеходному переходу, в случае:**

1. После того как оценит расстояние до приближающихся транспортных средств и убедится, что переход будет для него безопасен.
2. После того как оценит расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедится, что переход будет для него безопасен.
3. В любом случае, так как имеет законное преимущество при переходе проезжей части по нерегулируемому пешеходному переходу.

№5 **При переходе проезжей части дороги вне пешеходного перехода пешеход:**

1. Имеет преимущественное право движения.
2. Может вступить на проезжую часть, после того как оценит расстояние до приближающихся транспортных средств и убедится, что переход будет для него безопасен, кроме того пешеход не должен создавать помех движению транспортных средств.
3. Не имеет права выходить на проезжую часть вне организованных пешеходных переходов.

№6 **На транспортном светофоре зажегся желтый сигнал. Пешеход должен:**

1. Приготовиться к началу движения через проезжую часть дороги.
2. Следить за ситуацией на проезжей части.
3. Следить за сигналами пешеходного светофора.

№7 **На пешеходном переходе сигнал пешеходной секции светофора переключился с красного на зеленый. Пешеход должен:**

1. Обладая правом преимущества, немедленно приступить к переходу проезжей части дороги.
2. Убедиться, что ближайший автомобиль остановился и приступить к переходу.
3. Убедиться, что ближайшие автомобили остановились и приступить к переходу, проверяя каждый ряд поочередно.

№8 **Увеличение скорости движения автомобиля в 2 раза (с 20 км/ч до 40 км/ч) при экстренном торможении увеличит тормозной путь автомобиля в:**

1. 2 раза.
2. 4 раза.
3. 10 раз.

№9 **За одну секунду автомобиль, движущийся со скоростью 50 км/ч, преодолевает путь равный примерно:**

1. 6 метрам.
2. 10 метрам.
3. 14 метрам.

№10 **Автомобиль движется со скоростью 60 км/ч, водитель на секунду отвлекся от дороги (например, на мобильный телефон). В случае опасности и применения экстренного торможения остановочный путь увеличится минимум на:**

1. 3 метра.
2. 14 метров.
3. 17 метров.

Оборотная сторона:

5) Ролл-ап

ГРАФИК ПРОВЕДЕНИЯ ИП-МЕРОПРИЯТИЙ КАМПАНИИ

Подготовка кампании	1 период реализации ИП-мероприятий (летний)	2 период реализации ИП-мероприятий (осенний)	Оценка результатов
Социологическое исследование			Социологическое исследование
Разработка ИП-материалов			
	Анонсирующее пресс-мероприятие		Итоговое пресс-мероприятие
	Размещение на телеканалах	Размещение на телеканалах	
	Размещение на радиостанциях	Размещение на радиостанциях	
	Размещение в СМИ (с онлайн-версией)	Размещение в СМИ (с онлайн-версией)	
	Размещение на интернет-площадках	Размещение на интернет-площадках	
	Проведение ИП-мероприятий для целевых аудиторий	Проведение ИП-мероприятий для целевых аудиторий	

Июль | Август | Сентябрь | Октябрь | Ноябрь

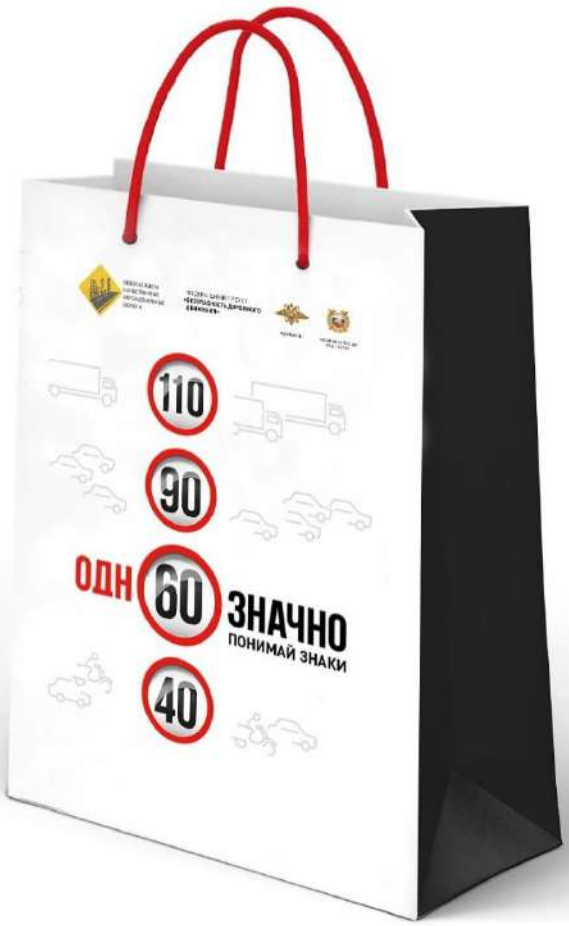
ДОПОЛНЕНИЯ К КОНЦЕПЦИИ

Дополнение №1

ИДЕИ БРЕНДИРОВАНИЯ РАЗДАТОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ С УЧЕТОМ ФИРМЕННОГО СТИЛЯ

Наименование изделия: **пакет бумажный.**

Сторона 1.



Наименование изделия: **пакет бумажный.**

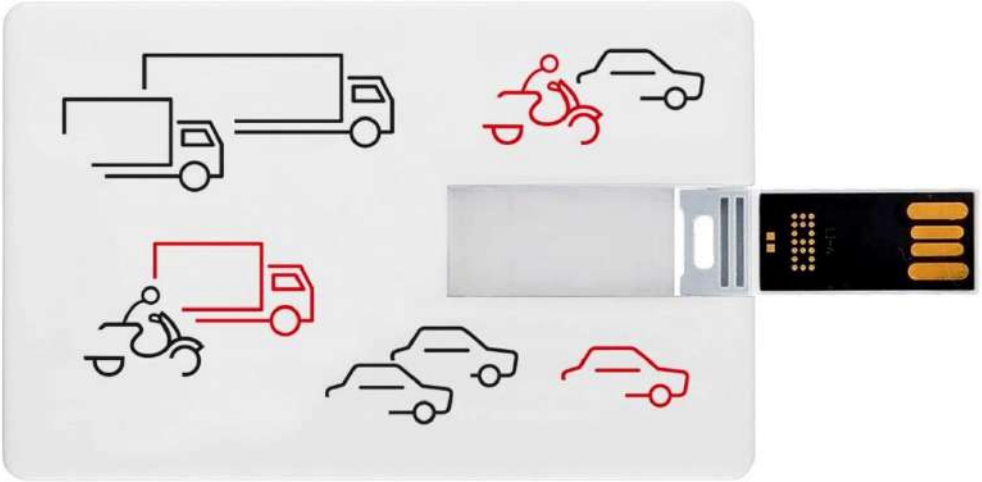
Сторона 2.

Наименование изделия: **папка бумажная.**

Сторона 1 и сторона 2.

Наименование изделия: **флешка-визитка.**

Сторона 1 и сторона 2.



Наименование изделия: **обложка для автодокументов.**

Сторона 1 и сторона 2.

Наименование изделия: **ароматизатор.**

Сторона 1 и сторона 2.

Сторона 1

Сторона 2

Наименование изделия: **чехол для карт.**

Наименование изделия: **лента с ретрактором.**

Наклейка на ретрактор

Наименование изделия: **световозвращающий брелок для взрослых.**

Сторона 1 и сторона 2.

Наименование изделия: **индивидуальная упаковка с инструкцией по применению световозвращающих брелков.**

Сторона 1 и сторона 2.

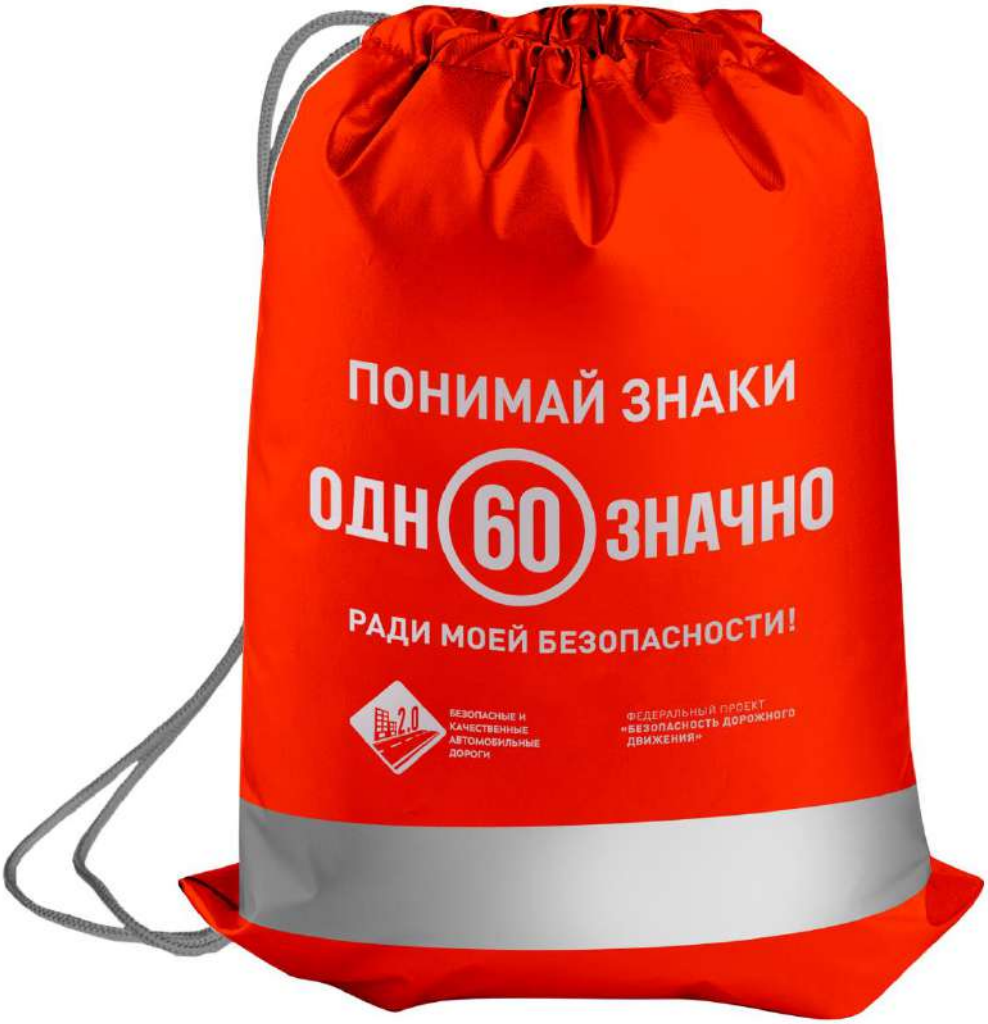
Наименование изделия: **линейка с нанесением.**

Сторона 1 и сторона 2.

Наименование изделия: **световозвращающая повязка.**

Наименование изделия: **сумка на молнии.**

Наименование изделия: **мешок для сменной обуви.**



Наименование изделия: **мешок для сменной обуви.**

Наименование изделия: **мешок для сменной обуви.**

Наименование изделия: **световозвращающий брелок для детей.**

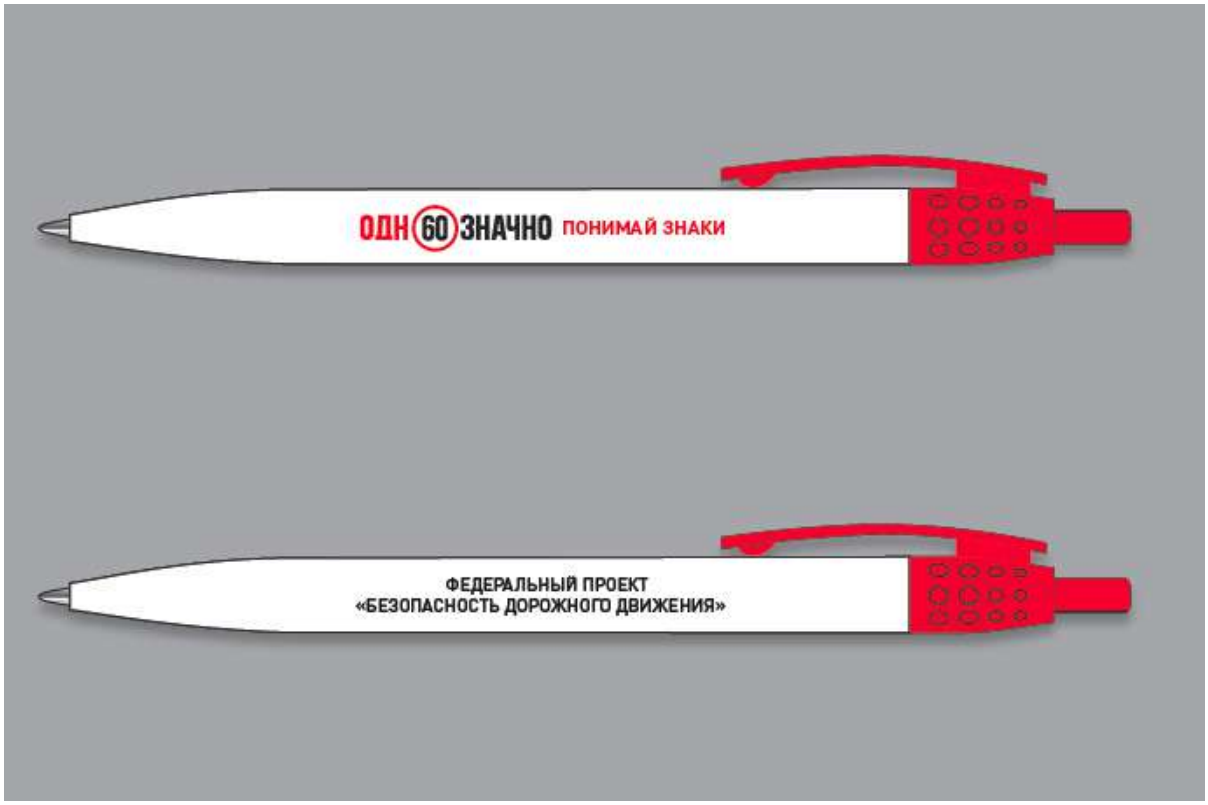
Сторона 1 и сторона 2.

Сторона 1

Сторона 2

Наименование изделия: **ручка пластиковая.**

Сторона 1 и сторона 2.



Наименование изделия: **набор наклеек световозвращающих.**