Актуальность организации совместной деятельности с детьми по формированию безопасности дорожного движения.

С развитием автомобилизации количество **дорожно**-транспортных происшествий в городах значительно возрастает. По данным Госавтоинспекции МВД РФ за первую половину 2018 года по стране зафиксировано более 107 тысяч ДТП. Число происшествий выросло почти на шесть процентов по сравнению с прошлым годом. Число погибших составило около 14 тысяч. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области произошло более шести тысяч аварий, с почти восьмью тысячами пострадавших, что на 15% больше, чем в аналогичный период прошлого года. При этом по параметру "Количество ДТП на 10 тысяч единиц ТС" Санкт-Петербург находится где-то в середине списка регионов - показатель всего на 13-14% превышает среднее по России. В авариях с **детьми** данные тоже удручают. В общем, в Санкт-Петербурге и области за первую половину 2018 года произошло 466 ДТП (из них 319 в Санкт-Петербурге, в которых погибли или тяжело пострадали дети. Погибло 12 детей, получили ранения - 497.

Основными причинами ДТП по неосторожности детей чаще всего становятся: нарушение правил перехода проезжей части *(61,9%)*; неподчинение сигналам светофора *(11,8%)*; неожиданный выход из-за транспортного средства, деревьев *(15,3%)*; игра на проезжей части *(4,2%)*; неумелое управление велосипедом *(3,0%)*. В течении года наиболее опасными с точки зрения риска ДТП являются апрель-май, а также конец августа и сентябрь. Из дней недели наиболее часто ДТП с участием детей происходят в понедельник, меньше всего в четверг.

Наиболее аварийное время суток – это утренние часы с 8 до 9, когда дети идут в школу, а также с 15 до 20 часов. При этом с 17 до 18 часов происходит наибольшее число аварий, что объясняется увеличением потока транспорта, когда взрослые возвращаются с работы домой. Основной категорией детей, пострадавших в ДТП являются школьники, из них мальчиков гибнет больше.

Предрасположенность детей к несчастным случаям на **дороге** обусловлена особенностями психофизиологического развития, такими как неустойчивость и быстрое истощение нервной системы, неспособность адекватно оценивать обстановку, быстрое образование и исчезновение условных рефлексов, преобладание процессов возбуждения над процессами торможения, преобладание потребности в **движении над осторожностью**, стремление подражать взрослым, недостаток знаний об источниках опасности, отсутствие способности отделять главное от второстепенного, переоценка своих возможностей в реальной ситуации, неадекватная реакция на сильные резкие раздражители и др.

Почти две трети из общего числа пострадавших на **дороге** детей попадает под машину из-за отсутствия главного транспортного навыка: предвидения скрытой опасности.

Эффективность и соответственно, направления профилактических мероприятий тесно связаны с возрастными особенностями детей. В дошкольном возрасте отношения и ценности **формируются** прежде всего через пример, оценочные суждения взрослых, через поощрение желательного поведения детей. Воспитателям детских дошкольных учреждений необходимо особенно подчеркивать ценность человека, соблюдающего правила. Эти же идеи необходимо доводить через пропагандистские материалы до сведения родителей.

Воспитание грамотных и дисциплинированных участников **дорожного движения** возможно только с самого раннего возраста. Это, в первую очередь, **организация** обучения детей правилам и навыкам **безопасного поведения на дороге**, проведение профилактической работы в образовательных учреждениях, привлечение к воспитанию детей их родителей, постоянная работа с населением через средства массовой **информации**, **организация** проведения конкурсов по **безопасности дорожного движения**. Обучение детей дошкольного возраста и школьников правилам **дорожного движения и безопасному поведению на дорогах** является обязательным согласно Федеральному закону *«О****безопасности дорожного движения****»* от 14.12.95, № 198-ФЗ.

При реализации цели по **формированию культуры безопасного поведения на дорогах** сталкиваешься с проблемой отсутствия **актуальной** учебно-методической литературы для **совместной деятельности с детьми**. Большинство методических книг, наглядных пособий и стихов устарели, и их использование может привести к серьезным ошибкам. Например, часто используемый в стихах термин *«мостовая»* и понятие *«островок****безопасности для пешеходов****»* уже давно не употребляются. Так же это касается ошибочных утверждений, как надо обходить общественный транспорт: трамвай - спереди, автобус - сзади. Пассажир, вышедший из любого общественного транспорта должен дойти до тротуара, дождаться, когда транспорт уедет с остановки, открыв обзор и только тогда переходить **дорогу**. Неправильными являются утверждения, что желтый сигнал светофора – *«приготовься»*, *«жди»*, а зеленый включился *«смело иди»*. Желтый сигнал светофора запрещает **движение** и предупреждает о смене сигнала, а перед тем как идти на зеленый сигнал необходимо убедиться, что нет машин или тебя пропускают. Так же является ошибочным утверждение, что тротуары и дворы **безопасны**, так как транспорт тоже по ним ездит. Не принимая все это во внимание можно **сформировать** неправильное представление о **безопасности дорожного движения детей**, что может повлечь за собой серьезные последствия.