

Утверждена постановлением  
Кабинета Министров  
Республики Татарстан  
от 30.05.2011 № 439

## **КОНЦЕПЦИЯ**

### обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года

#### **Введение**

Настоящая Концепция представляет собой систему принципов, технологий, моделей, условий обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах. Актуальность создания Концепции обусловлена официальными статистическими данными, свидетельствующими об огромном количестве людей, гибнущих и получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, виновниками которых становятся в равной степени все участники дорожного движения. По данным официальной статистики, на дорогах мира каждый год гибнет более одного миллиона человек, еще более 50 миллионов получают травмы. Такой уровень дорожного травматизма дорого обходится экономике, поглощая в большинстве стран от 1 до 3 процентов внутреннего валового продукта. Европейский совет министров транспорта (ЕСМТ) поставил общую задачу для всех своих стран-членов: уменьшить число смертных случаев на дорогах на 50 процентов к 2012-му по сравнению с 2000 годом. В России число нарушений правил дорожного движения примерно в полтора раза превысило количество транспортных средств. На дорогах прослеживается тенденция повышения агрессивности водителей транспортных средств. Превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, управление транспортным средством в нетрезвом виде стали причиной почти 70 процентов дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. Ежегодный ущерб, по оценкам Министерства экономического развития Российской Федерации, составляет порядка 2,5 процента внутреннего валового продукта. В России (в т.ч. в Республике Татарстан) в дорожно-транспортных происшествиях погибает людей больше, чем в пожарах и на воде вместе взятых (рис.1). В 2010 году только в Республике Татарстан произошло 5341 дорожно-транспортное происшествие, в котором погибли 668 и пострадали 6804 человека.

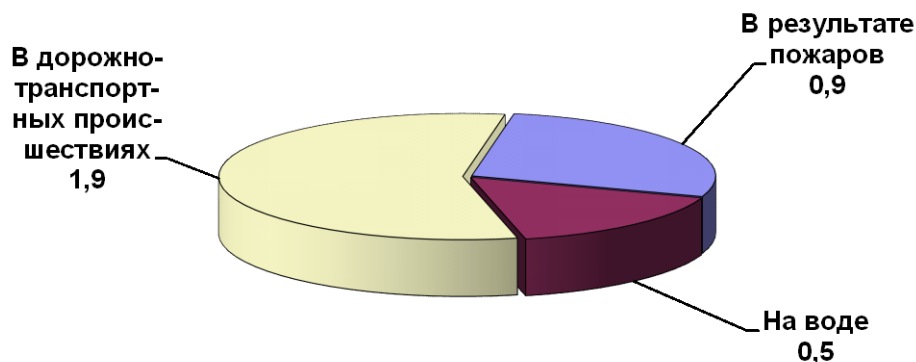


Рис.1. Соотношение погибших по Российской Федерации на 10 тыс.человек.

## I. Общие положения

Данная Концепция основана на международных и федеральных нормативных правовых актах, в том числе резолюции, принятой 2 марта 2010 г. на заседании 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, которая объявила 2011 – 2020 годы десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения; Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Концепция разработана в соответствии с Конституцией Российской Федерации и Конституцией Республики Татарстан, Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100.

Настоящая Концепция является основой для нормотворческой деятельности и разработки программ и проектов, направленных на обеспечение безопасности жизнедеятельности на дорогах.

Целью Концепции является определение стратегических направлений обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах.

Условием достижения цели является решение следующих задач:

совершенствование региональной политики в сфере обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах;

подготовка законопослушного и компетентного участника дорожного движения;

развитие дорожно-транспортной инфраструктуры и совершенствование

организации дорожного движения;

повышение конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств.

## **II. Характеристика состояния проблемы**

Анализ зарубежного опыта показал, что для обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах реализуются следующие условия: управление скоростью, полная недопустимость вождения в нетрезвом виде, использование ремней безопасности, улучшение качества дорог, повышение безопасности транспортных средств, снижение рисков для начинающих водителей, страхование автомобиля и здоровья водителя и пассажиров, разработка профилактических программ (по безопасной перевозке детей в школу и из школы, безопасной работе общественного транспорта и дорожных грузовых перевозок), создание информационной программы NCAP (Независимая европейская программа оценки новых автомобилей (Euro NCAP)), проведение по решению Организации Объединенных Наций в странах-участниках Недели безопасности дорожного движения и т.д.

Анализ отечественного опыта безопасности дорожного движения позволил выявить следующие условия обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах: необходимость разработки нормативно-правового обеспечения, включающего федеральные и региональные законодательные акты; необходимость активизации деятельности ведомств и комиссий, ответственных за безопасность дорожного движения, по всей «управленческой вертикали»; необходимость организации информационно-пропагандистской работы в целях повышения правового сознания, концентрации внимания населения на безопасности дорожного движения, усвоения основных понятий об опасных ситуациях на дороге, их последствиях для здоровья и жизни человека; усиление работы с детьми и подростками по обучению правилам безопасного поведения на дорогах; совершенствование контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, создание воспитывающей дорожно-транспортной среды.

В Республике Татарстан накоплен опыт профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, развития движения юных инспекторов движения, повышения качества подготовки водителей, развития картингового движения, ранней профессиональной подготовки водителей, внедрения систем фото-, видеофиксации нарушений Правил дорожного движения.

Отношение к проблемам безопасности дорожного движения отражается в результатах опроса общественного мнения, который проводится ежеквартально во всех регионах России. В Республике Татарстан анкетированием охватывается ежеквартально 12300 респондентов.

В таблицах № 1 – 3 представлены результаты опроса респондентов о

причинах, влияющих на возникновение дорожно-транспортных происшествий, источниках получения информации о безопасности дорожного движения, а также об отношении участников дорожного движения к обучению правилам безопасного поведения на дорогах.

Таблица № 1

**Распределение ответов на вопрос «Расставьте по степени значимости (от 1 до 8) причины, влияющие на возникновение дорожно-транспортных происшествий (№ 1 – самая важная; № 8 – самая малозначительная)»**

<b>Ответы на вопрос</b>	<b>2007 г.</b>	<b>2008 г.</b>	<b>2009 г.</b>	<b>2010 г.</b>
Низкая дисциплина водителей	1	1	2	1
Неудовлетворительная организация движения	6	5	5	5
Ненадлежащее состояние улиц и дорог	2	3	4	2
Неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств	7	6	6	6
Недисциплинированность пешеходов	4	4	3	4
Неэффективная работа Госавтоинспекции	5	7	7	7
Недостаточный уровень подготовки водителей	3	2	1	3
Иные причины	8	8	8	8

Таблица № 2

**Распределение ответов на вопрос «Из каких источников Вы наиболее часто получаете информацию по вопросам безопасности дорожного движения?»**

(в процентах)

<b>Ответы на вопрос</b>	<b>2007 г.</b>	<b>2008 г.</b>	<b>2009 г.</b>	<b>2010 г.</b>
Из центральных газет и журналов	13,5	14,9	9,1	9,7
Из местных газет и журналов	14,2	15,2	11,6	12,8
Из программ центрального радио и телевидения	18,5	17,8	23,5	22,1
Из программ местного радио и телевидения	13,2	14,3	21,1	24,1
Из сети Интернет	4,5	3,2	2,4	4,9
Из выступлений сотрудников органов внутренних дел (Госавтоинспекции)	23,4	28,5	31,4	23,5
Из сообщений администрации по месту работы	4,2	2,4	0,8	2,0
От друзей, знакомых, коллег и т.д.	8,3	3,5	0,2	0,6
Информацию не получаю	0,7	0,3	0	0,4

**Распределение ответов на вопрос «Считаете ли Вы, что обучение участников дорожного движения основам безопасного поведения на дорогах достаточно?»**

(в процентах)

Ответы на вопрос	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Да, считаю	33,9	22,0	11,9	6,4
Нет, не считаю. Нужно давать больше теоретических и практических навыков	34,0	35,1	40,3	31,9
Нет, не считаю. Такие занятия практически не проводятся	8,1	6,1	3,6	3,5
Нет, не считаю. Обучение навыкам безопасного поведения на дороге необходимо ввести в качестве самостоятельной дисциплины в программы обучения	16,5	34,0	43,9	56,9
Затрудняюсь ответить	7,5	2,8	0,4	1,1

### III. Содержание основных понятий

*Безопасность* представляет собой форму выражения жизнеспособности и жизнестойкости объектов материального мира. С одной стороны, безопасность – одно из важнейших условий существования и развития личности, выступающее гарантом реализации конституционных прав и свобод и обеспечивающее защищенность жизненно важных интересов от внешних угроз. С другой стороны, безопасность – одна из основных потребностей личности, которая, однако, выступает как активная сила только в критических, экстремальных ситуациях, побуждая организм мобилизовать все силы для борьбы с угрозой.

Сущность *безопасности жизнедеятельности на дорогах* состоит в защищенности от опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам участников дорожного движения. Структура безопасности жизнедеятельности на дорогах включает в себя: целостное представление о безопасности дорожного движения; ответственное, уважительное отношение к собственной безопасности и безопасности других людей; готовность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз; умения и навыки обеспечения безопасной жизнедеятельности на дорогах с учетом своих возможностей. Содержание безопасности жизнедеятельности на дорогах направлено на подготовку компетентного участника дорожного движения, а также на усвоение и развитие компетенции в данной области у будущих специалистов, обучающихся в системе среднего, высшего, послевузовского и дополнительного профессионального образования.

Как *компетенция будущего специалиста безопасность жизнедеятельности на дорогах* представляет собой интегративное качество личности, влияющее на: формирование мировоззренческих основ современных проблем жизнедеятельности; усвоение теоретических знаний о факторах, сущности и структуре безопасности

дорожного движения и психологических знаний в объеме, обеспечивающем готовность личности к безопасному поведению на дороге; приобретение способности выявления и предотвращения опасности и обеспечения личной безопасности на дороге. Как компетенция будущего специалиста безопасность жизнедеятельности на дорогах включает следующие интегральные характеристики личности:

когнитивные – позитивное мышление; целостное представление о безопасности жизнедеятельности на дорогах; осознание приоритетности соблюдения правил дорожного движения; понимание необходимости предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека;

диспозиционные (от лат. *dispositio* – расположение) – устойчивая направленность личности на безопасное поведение на дороге; ответственное, уважительное отношение к собственной безопасности и безопасности других людей; психологическая устойчивость в условиях опасности или угрозы, возникающей на дороге;

асептивные (от лат. *asertivno* – открытость) – умения и навыки обеспечения безопасной жизнедеятельности на дорогах; готовность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз; способность адекватно реагировать на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей.

*Драйв-тренажерная технология* представляет собой систему специально организованных занятий-практикумов, моделирующих разнообразные дорожные ситуации и направленных на комплексное освоение знаний и умений, обеспечивающих безопасное поведение личности на дорогах.

*Компетентный участник дорожного движения* – субъект дорожно-транспортных отношений, осознающий приоритетность соблюдения правил дорожного движения; понимающий необходимость предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред жизненно важным интересам человека; готовый к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз на дороге и способный к интактным коммуникациям в процессе дорожного движения.

*Качество безопасности дорожного движения* – системная категория, рассматриваемая как с позиций участников дорожного движения, так и с позиций министерств, ведомств и комиссий, ответственных за организацию и безопасность дорожного движения. Поэтому категория «качество безопасности дорожного движения» может быть использована в широком и узком смыслах. Качество безопасности дорожного движения в широком смысле – это гарант национальной безопасности, один из факторов устойчивого развития общества. В узком смысле качество безопасности дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

*Качество функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения* – это результат деятельности министерств, ведомств и комиссий, ответственных за организацию и безопасность дорожного движения, направленной на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и сни-

жение тяжести их последствий.

*Общественное благо «безопасность дорожного движения»* – совокупность материальных (источники получения информации о безопасности дорожного движения, образовательные услуги по обучению правилам безопасного поведения на дорогах, дорожно-транспортная инфраструктура, средства организации дорожного движения) и духовных (признание безопасности дорожного движения как глобальной ценности человечества, осознание приоритетности соблюдения правил дорожного движения, понимание необходимости предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека) ценностей, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

#### **IV. Основные стратегические направления реализации Концепции**

Реализацию Концепции планируется осуществлять по следующим стратегическим направлениям:

##### **4.1. Определение направлений взаимодействия органов власти и общественных институтов по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах всех участников дорожного движения**

Взаимодействие органов власти и общественных институтов по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах всех участников дорожного движения обуславливает отношение к безопасности дорожного движения как к общественному благу (функции исполнительных органов государственной власти Республики Татарстан, территориальных органов федеральных органов исполнительной власти по Республике Татарстан по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах, представленный на рис.2).

# Безопасность жизнедеятельности на дорогах

Человек

Автомобиль

Дорога

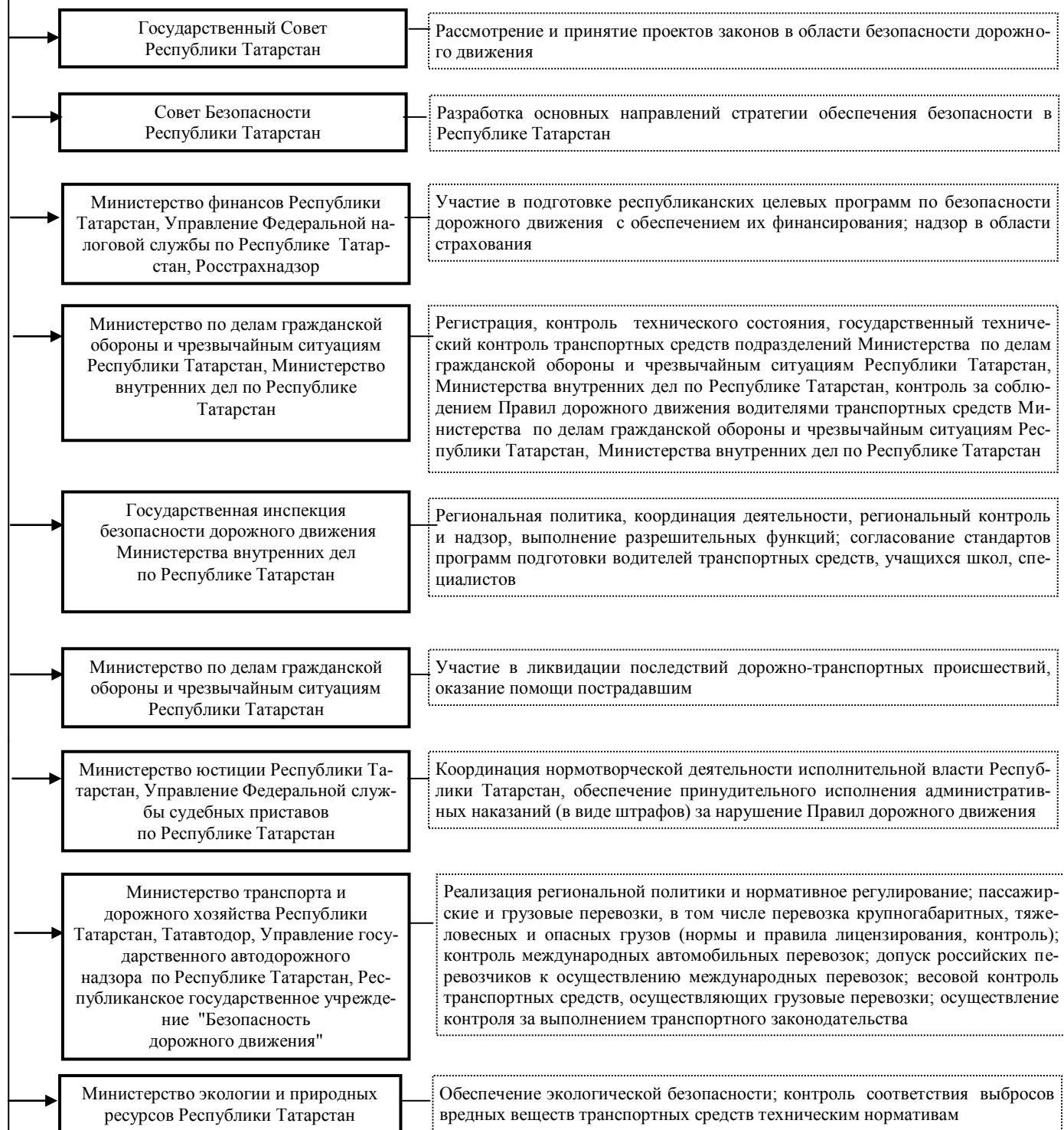
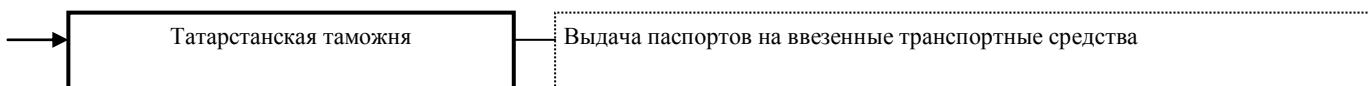




Рис.2. Функции исполнительных органов государственной власти Республики Татарстан, территориальных органов федеральных органов исполнительной власти по Республике Татарстан по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах.





## **4.2. Комплексное обеспечение формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах**

Комплексное обеспечение безопасности жизнедеятельности на дорогах включает:

нормативное правовое обеспечение, обуславливающее создание «дерева» нормативных законодательных актов по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах, повышению эффективности аварийно-спасательных работ и оказанию экстренной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, усовершенствованию требований, касающихся конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств и механизмов их реализации, усовершенствованию контрольно-надзорной деятельности, развитию транспортной инфраструктуры, оптимизации подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами, применению эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения, усилению агитационно-пропагандистской работы, реализации интегративного механизма подготовки компетентного участника дорожного движения;

научно-методическое обеспечение, представляющее собой систему специально организованного взаимодействия субъектов управления процессом безопасности дорожного движения и научно-методических разработок, определяющих задачи, этапы, формы, методы и критерии подготовки компетентных участников дорожного движения и формирования компетенции в области безопасности дорожного движения у будущих специалистов;

программно-учебное обеспечение, направленное на создание и внедрение учебной документации и литературы, мультимедийных учебных пособий по подготовке водителей, компетентных участников дорожного движения, а также формированию компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах у будущих специалистов, обучающихся в системе среднего, высшего, послевузовского и дополнительного профессионального образования;

материально-техническое обеспечение, способствующее созданию системы профилактики дорожно-транспортного травматизма, предупреждения опасного поведения участников дорожного движения и повышения надежности водителей транспортных средств;

кадровое обеспечение, регламентирующее процесс подготовки специалистов, компетентных в области безопасности дорожного движения, повышения квалификации преподавательско-инструкторского состава автошкол;

информационное обеспечение, задающее параметры создания в регионе единого информационно-технологического пространства по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах;

организационно-административное обеспечение, обуславливающее консолидацию деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного

движения, учреждений образования, общественных организаций, министерств и ведомств, заинтересованных в организации безопасности жизнедеятельности на дорогах всех участников дорожного движения.

### **4.3. Совершенствование и развитие региональной системы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах**

Внедрение модели региональной системы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах основано на совокупности:

принципа партисипативности, предусматривающего вариативные формы социального партнерства Государственной инспекции безопасности дорожного движения с образовательными учреждениями, общественными организациями, министерствами и ведомствами, заинтересованными в организации безопасности дорожного движения, а также формировании безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции у будущего специалиста и регулирующего обновление ее содержания с учетом изменений правил безопасного поведения на дорогах;

принципа непрерывности, обуславливающего системную целостность специальных акций («Зеленый огонек», «Школа дорожных наук», «Школьный автобус», «Автосессия», «Автоледи» и др.) и образовательных программ по основам безопасности жизнедеятельности на дороге в вертикальной и горизонтальной структуре образовательного процесса, формирование у всех участников дорожного движения готовности обучаться всю жизнь («long life education»);

принципа кластерности, направленного на интеграцию целевого, мотивационного, содержательного, процессуально-деятельностного, контрольно-оценочного компонентов процесса подготовки водителей, компетентных участников дорожного движения, а также формирование безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции у будущего специалиста;

принципа продуктивности, обеспечивающего подготовку компетентных участников дорожного движения и формирование у будущего специалиста готовности к безопасному поведению на дороге посредством участия в разработке и реализации научно-образовательных и научно-производственных проектов по безопасности жизнедеятельности на дорогах (слеты юных инспекторов движения, создание и внедрение системы видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие транспортной инфраструктуры, помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, создание информационно-образовательных сайтов по безопасности дорожного движения, деятельность картклуба и др.);

принципа персонификации, обуславливающего интегрированное и целенаправленное воздействие на развитие свойств субъектности участников дорожного движения, формирование устойчивого, осознанного и позитивного отношения к безопасности дорожного движения;

принципа превентивности, заключающегося в предупреждении опасного поведения участников дорожного движения, разработке профилактических программ и организации информационно-пропагандистской работы, в целях обеспечения безопасной жизнедеятельности на дороге.

Совокупность данных принципов обеспечивает системную целостность содержания, форм, методов, условий обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах участников дорожного движения.

Модель региональной системы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах (см. рис.3) включает разные блоки деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (механизмы консолидации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения, учреждений образования, общественных организаций, всех министерств и ведомств, заинтересованных в организации безопасности жизнедеятельности на дорогах участников дорожного движения; развитие транспортной инфраструктуры; совершенствование контрольно-надзорной деятельности; применение эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения; усиление агитационно-пропагандистской работы; мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения; оптимизация системы подготовки водителей и формирования их готовности к обеспечению безопасности дорожного движения; реализация интегративного механизма подготовки компетентного участника дорожного движения; внедрение драйв-тренажерной технологии формирования компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах у будущих специалистов, обучающихся в системе среднего, высшего, послевузовского и дополнительного профессионального образования), охватывает все социально-возрастные группы населения и направлена на создание в регионе единого информационно-технологического пространства по формированию безопасной жизнедеятельности на дорогах.

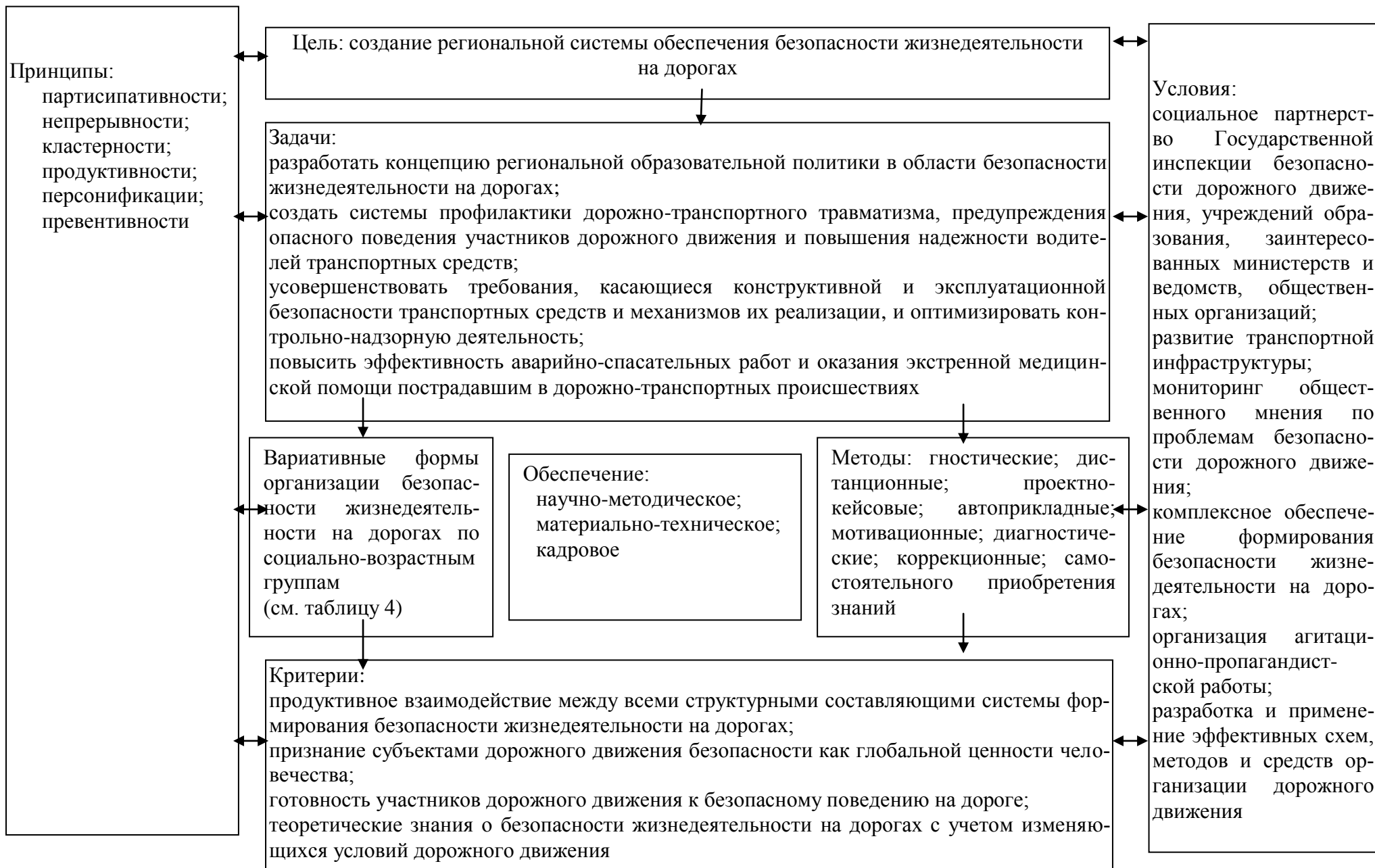


Рис.3. Модель региональной системы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах.

**Вариативные формы организации безопасности жизнедеятельности на дорогах  
по социально-возрастным группам**

Социально-возрастные группы			
дошкольники	младшие школьники и подростки	молодежь	взрослое население
Изучение Правил дорожного движения, приобретение умений управления велосипедом; уголок Правил дорожного движения; дидактическая игра «Азбука дорожного движения»	Вождение велосипеда, изучение Правил дорожного движения, изучение устройства карта и освоение навыков вождения; автоклассы; конкурсы («Безопасное колесо», «Помоги первокласснику безопасно перейти дорогу в школу» и др.); детско-юношеская автошкола, общественно-государственное объединение «Оборонная спортивно-техническая организация – РОСТО (ДОСААФ) Республики Татарстан»	Профильные классы по подготовке водителей; конкурс «Автосессия»; круглый стол «Безопасность глазами молодежи»; акции памяти жертв дорожно-транспортных происшествий; направление профессиональной подготовки «Безопасность жизнедеятельности»	Конкурсы-семинары («Зеленый огонек», «Школа дорожных наук»); конференции; заседания «круглых столов»; автопробеги по местам боевой славы; повышение квалификации педагогов «Инновационно-педагогические технологии обучения Правилам дорожного движения»
Игры, юные инспекторы движения			
	Включение в содержание образования знаний по основам безопасности жизнедеятельности на дороге; освоение навыков вождения, технического обслуживания автотехники		
Картинг		Картинг; автошколы	
Изучение правил дорожного движения; конкурсы и акции («Внимание – дети!», «Внимание – пешеход!», «Вежливый водитель», «Зебра» и т.д.); мониторинг общественного мнения по безопасности дорожного движения; компьютерные игры; научно-методические материалы и создание тематических теле- и радиопередач по пропаганде безопасного поведения на дорогах для разных возрастных категорий; посещение музея Государственной инспекции безопасности дорожного движения; формирование компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах			

#### **4.4. Реализация интегративного механизма подготовки компетентного участника дорожного движения**

Реализация интегративного механизма подготовки компетентного участника дорожного движения включает семь последовательных ступеней обучения правилам безопасного поведения на дорогах, охватывающих все возрастные группы населения.

*Первая ступень* – дошкольники (до 7 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – дошкольное образование, дополнительное образование детей, семейное образование, инклюзивное образование, компоненты внешнего воздействия.

*Вторая ступень* – младшие школьники (1 – 4 классы, 7 – 11 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – начальное школьное образование; дополнительное образование детей; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Третья ступень* – средний школьный возраст (5 – 9 классы, 11 – 14 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – основное школьное образование; дополнительное образование детей и подростков; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Четвертая ступень* – старший школьный возраст (10 – 11 классы, 15 – 17 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – основное (полное) школьное образование; профессиональное образование; дополнительное образование подростков; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Пятая ступень* – 17 – 25 лет. Структурообразующие компоненты механизма подготовки – профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; дополнительное образование молодежи; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Шестая ступень* – 25 – 60 лет. Структурообразующие компоненты механизма подготовки – профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; послевузовское профессиональное образование; дополнительное образование взрослых; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Седьмая ступень* – от 60 лет и старше. Структурообразующие компоненты механизма подготовки – профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; дополнительное образование «третьего возраста»; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

Интегративный механизм подготовки компетентного участника дорожного движения позволяет четко определить границы предметной области, задачи каждого уровня образования; согласовать образовательные программы и обеспечить их преемственность.

#### **4.5. Усиление агитационно-пропагандистской работы**

Агитационно-пропагандистская работа выполняет когнитивную (познавательную) и ориентирующую (направляющую) функции. Процесс усиления агитационно-пропагандистской работы основан на принципах каскадности (поэтапности), легитимизации (общественного признания), консенсуальности (взаимного согласия и ответственности Государственной инспекции безопасности дорожного движения, учреждений образования, общественных организаций, министерств и ведомств, заинтересованных в обеспечении безопасности жизнедеятельности на дорогах всех участников дорожного движения). В рамках усиления агитационно-пропагандистской работы предусматривается развитие различных видов социальной рекламы и расширение направленности воздействия на участников дорожного движения.

#### **4.6. Оптимизация системы подготовки водителей и формирования у них готовности к обеспечению безопасности дорожного движения**

Оценка качества подготовки водителей и формирования у них готовности к обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан проводится по следующим критериям: уровень теоретической подготовки (процент сдачи экзамена по Правилам дорожного движения с первого раза); уровень практической подготовки (процент сдачи вождения с первого раза); уровень аварийности (процент количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей со стажем до 3-х лет среди выпускников автошкол). Оптимизация системы подготовки водителей и формирования у них готовности к обеспечению безопасности дорожного движения предусматривает: во-первых, объединение (укрупнение) образовательных учреждений, занимающихся подготовкой водителей, в целях оказания им научно-методической помощи в работе и защите их интересов, разработки и установления стандартов деятельности, осуществления внутрикорпоративного контроля над сохранением высокого качества оказания образовательных услуг; во-вторых, включение в учебный план общеобразовательных учреждений программ ранней подготовки водителей и создание автоклассов, в которых старшеклассники смогут изучить автодело, попрактиковаться в вождении автомобиля и по достижении 18 лет без дополнительного обучения получить водительское удостоверение категорий «А», «В» и «С»; в-третьих, использование автоматизированных средств подготовки водителей и формирование у них готовности к обеспечению безопасности дорожного движения; в-четвертых, повышение квалификации преподавателей и инструкторов автошкол; в-пятых, совершенствование системы контроля приема экзаменов подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

#### **4.7. Внедрение драйв-тренажерной технологии в систему образования**

Драйв-тренажерная технология формирования у участников дорожного движения компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах направлена на усвоение и развитие знаний, умений, навыков, опыта по решению задач, связанных с проявлением данной компетенции в области безопасного поведения на дорогах, на основе взаимосвязи всех компонентов учебно-образовательного процесса: мотива-



ционного, целевого, содержательного, процессуально-деятельностного, контрольно-оценочного (рис.4). Особенностью драйв-тренажерной технологии является формирование у участников дорожного движения компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах. Она представляет собой целеустремленную систему, способную к самоорганизации и самоуправлению учебной деятельностью обучаемых. Драйв-тренажерная технология позволяет не только сформировать у участников дорожного движения целостное представление о безопасности жизнедеятельности на дорогах и осознать приоритетность соблюдения правил дорожного движения, но и усвоить умения и навыки обеспечения безопасного поведения на дороге, приобрести опыт упреждающих действий по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге, с учетом своих возможностей.

#### **4.8. Подготовка участников дорожного движения к оказанию помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях**

В целях развития повышения информированности населения о современных способах оказания помощи предполагается проведение ряда мероприятий, направленных на совершенствование процесса подготовки всех категорий участников дорожного движения к оказанию помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

#### **4.9. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы**

Важным условием реализации Концепции в республике является проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для формирования нормативно-правовой, научно-технической и организационно-методической базы. Проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по применению новых элементов в области обеспечения безопасности дорожного движения, обучения навыкам безопасного поведения в транспортной среде.

#### **4.10. Мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения**

Мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения представляет собой непрерывную научно обоснованную диагностико-прогностическую оценку усвоения знаний, умений, навыков и опыта в области безопасности дорожного движения для принятия стратегических решений управления процессом обеспечения. Особенность данного мониторинга заключается в том, что он практически ориентирован и позволяет выявить динамику подготовки как компетентного участника, так и формирования компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах у будущих специалистов, обучающихся в системе среднего, высшего, послевузовского и дополнительного профессионального образования.



Рис.4. Драйв-тренажерная технология формирования у будущего специалиста компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах.

Мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения основан на принципах системности, функциональности, прозрачности, компаративизма (сравнения) и выполняет диагностическую, коррекционную, прогностическую функции.

#### **4.11. Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры**

В рамках настоящей Концепции дорожно-транспортная инфраструктура – это совокупность автомобильных дорог, транспортных развязок, дорожных разметок, пешеходных переходов и других сооружений дорожно-транспортного комплекса. Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры опирается на совокупность принципов центрации (признание приоритета обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах участников дорожного движения), координации (развитие инфраструктуры различных видов автотранспорта и взаимосвязь с развитием других инфраструктурных отраслей), профессионализации (оптимизация профессионального отбора, подготовки и переподготовки специалистов транспортной сферы, механизмов регулирования их труда), субсидиарности (распределение полномочий между субъектами развития дорожно-транспортной инфраструктуры), инвестиционности (концентрация бюджетных и привлекаемых ресурсов на приоритетных проектах) и внедрения инновационных методов оценки безопасности (в настоящее время применяются новые системы оценки автомобильных дорог (например, Европейская программа оценки дорог) в целях картирования зон риска дорожной сети).

#### **4.12. Применение эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения**

В настоящее время в столице Республики Татарстан, городе Казани, для управления городскими транспортными потоками применяется координированная автоматизированная система управления дорожным движением (далее – АСУДД), включающая в себя 101 светофорный объект из 276 имеющихся. При этом в «жесткую» координацию (так называемую «зеленую волну») подключены 10 улиц – 66 светофорных объектов. Значительная диспропорция между ростом количества транспорта и развитием улично-дорожной сети привела к снижению пропускной способности улиц. Одним из оптимальных решений по выходу из создавшейся ситуации является внедрение адаптивного управления дорожным движением с приоритетом для движения общественного транспорта. Внедрение данной системы позволит избежать общих задержек транспорта и увеличит пропускную способность улиц до 35 процентов. В настоящее время в Республике Татарстан для управления городскими транспортными потоками разработан проект адаптивной АСУДД «UTOPIA» компании MIZAR (Австрия) с приоритетом для общественного транспорта. Оптимизация применения эффективных схем, методов и средств

организации дорожного движения осуществляется по следующим критериям: сокращение дорожно-транспортных происшествий, увеличение пропускной способности дорожно-уличной сети.

#### **4.13. Совершенствование контрольно-надзорной деятельности**

Для снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, уменьшения количества пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях, профилактики грубых нарушений Правил дорожного движения, влияющих на аварийность, предусмотрено внедрение и широкое применение различных информационных систем и технических средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения в автоматическом режиме на основе ведомственной Концепции развития системы автоматической видеофиксации нарушений Правил дорожного движения в Республике Татарстан на 2010 – 2012 годы. Совершенствование контрольно-надзорной деятельности осуществляется на основе принципов целесообразности, прозрачности, законности.

#### **4.14. Повышение эффективности действий экстренных служб на месте дорожно-транспортных происшествий**

В целях оптимизации действий экстренных служб предполагается сократить время прибытия на место дорожно-транспортных происшествий, совершенствовать технологии проведения спасательных работ, выработать новые технологии и методы оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, совершенствовать материально-техническое оснащение экстренных служб, а также систему подготовки сотрудников служб.

#### **4.15. Использование систем, повышающих эксплуатационную безопасность транспортных средств**

Эксплуатационная безопасность транспортных средств предполагает внедрение различных систем контроля за движением транспортных средств, а также других участников дорожного движения. Одним из первых предполагается применение технических средств контроля непосредственно в процессе дорожного движения транспортного средства. К данному направлению относится система спутникового мониторинга движения транспортного средства, интегрированная в систему оснащения транспортных средств, осуществляющих социально важные перевозки, алкозамками, а также использование в транспортных средствах видеорегистраторов дорожной обстановки.

Использование систем, повышающих эксплуатационную безопасность транспортных средств, осуществляется на основе принципа легитимизации (признания участниками дорожного движения).

Перспективным направлением повышения эксплуатационной безопасности является оснащение транспортных средств, находящихся в эксплуатации, интеллектуальными системами контроля движения (соблюдение скоростного режима, безопасной дистанции, бокового интервала и так далее).

---