

МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования

КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ им. В.П. АСТАФЬЕВА
(КГПУ им. В.П. Астафьева)

Институт физической культуры, спорта и здоровья им. И.С. Ярыгина
Выпускающая кафедра педагогики

Фадеев Юрий Николаевич

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Тема «Формирование культуры безопасного поведения обучающихся
начальных классов на дорогах»

Направление подготовки 44.03.05 Педагогическое образование
Направленность (профиль) образовательной программы
Физическая культура и безопасность жизнедеятельности

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой
доктор педагогических наук,
профессор Адольф В.А.

(дата, подпись)

Научный руководитель
кандидат педагогических наук,
доцент Строгова Н.Е.

(дата, подпись)

Обучающийся Фадеев Ю.Н.

(дата, подпись)

Дата защиты _____

Оценка _____
(прописью)

Красноярск, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Глава I. Теоретические подходы к проблеме формирования у обучающихся начальных классов культуры безопасного поведения на дорогах	8
1.1. Сущность понятия «культура безопасного поведения»	8
1.2. Характеристика поведенческих особенностей младших школьников	15
1.3. Психолого-педагогические условия формирования культуры безопасного поведения на дорогах.	20
<i>Выводы по первой главе</i>	31
Глава II. Организация и проведение опытно-экспериментальной работы по формированию культуры безопасного поведения у обучающихся начальных классов на дорогах	33
2.1. Диагностика уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у младших школьников	33
2.2. Разработка и реализация программы «Безопасная дорога»	45
2.3. Анализ опытно-экспериментальной работы по формированию культуры безопасного поведения у обучающихся начальных классов на дорогах	55
<i>Выводы по второй главе</i>	60
Заключение	62
Практические рекомендации	63
Список использованных источников	64

Введение

Актуальность. Обеспечение сохранности здоровья и жизни подрастающего поколения – основная цель и главная задача цивилизованного общества. Ознакомление детей младшего школьного возраста с основными правилами дорожного движения в начальной школе – это жизненная необходимость и гарантия сохранения жизни и здоровья ребенка в условиях современного города. В начальной школе ребенок продолжает усваивать основные понятия системы дорожного движения и важнейшие правила поведения на дороге. Обучение основным знаниям в области безопасности дорожного движения в начальной школе – значительная часть довольно сложной для восприятия информации, которую педагогам необходимо разъяснить детям, поскольку владение данной информацией и умение применить полученные знания на практике тесно связаны с сохранностью жизни и здоровья младших школьников.

Профилактике детского травматизма и смертности, связанными с дорожно-транспортными происшествиями, должно уделяться особое внимание. В современных условиях можно назвать несколько причин увеличения количества дорожно-транспортных происшествий. Назовем лишь некоторые из них: рост числа автомобилей на улицах и автомагистралях, увеличение скорости движения автотранспорта, рост плотности транспортных потоков и, как следствие, увеличение пробок на автодорогах. Актуальность заявленной проблемы заключается в растущей в настоящее время автомобилизации нашей страны в целом и каждого населенного пункта в отдельности и возрастающей в связи с этим проблемой увеличения количества дорожно-транспортных происшествий.

В связи с этим становится очевидным необходимость решать проблему роста количества дорожно-транспортных происшествий на уровне государственных органов и решать поставленные в рамках данной проблемы задачи в системе. Именно перед образовательными учреждениями на государственном уровне ставится задача по формированию культуры

безопасного поведения у детей и подростков. Ведь именно формирование данного качества личности ставит целью работы по предотвращению детского травматизма на дорогах. Особенно актуальна эта проблема для младших школьников. Данные статистики говорят о преобладающем проценте среди пострадавших детей – пешеходов именно младших школьников – а именно детей в возрасте 7-11 лет. Прежде всего, это связано с увеличивающейся в этом возрастном периоде необходимостью находиться без сопровождения взрослых. Среди наиболее часто встречающихся нарушений: пересечение проезжей части вне пешеходного перехода, игра детей и подростков в непосредственной близости от проезжей части, игнорирование запрещающих сигналов светофора и запрещающих знаков. Так же, плачевна ситуация с детьми-пассажирами, которые, согласно статистике, страдают от травм практически в тридцати процентах всех дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим, можно сделать вывод об остро стоящем вопросе профилактики детского травматизма на дорогах. Данную задачу можно считать наиболее насущной и требующей безотлагательных решений.

Основываясь на данные анализа теоретических исследований вопроса, а также на изучение практики образовательных организаций, нами были выявлены следующие **противоречия**:

- между актуальностью вопроса безопасности детей на дорогах и реальными знаниями младших школьников о правилах дорожного движения;
- между содержанием программ образовательных организаций по предложенной тематике и содержанием реально проводимых занятий по данным программам;
- между требованиями общества к знаниям школьников о правилах дорожного движения и недостаточно развитым у младших школьников чувства ответственности за собственные жизнь и здоровье, которые они получают в образовательных организациях.

Данные противоречия позволили нам сформулировать **проблему** исследования: каковы оптимальные условия формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах?

Актуальность данной проблемы определила выбор **темы** исследования: **«Формирование культуры безопасного поведения обучающихся начальных классов на дорогах»**.

Цель исследования: разработать, теоретически обосновать и экспериментально проверить эффективность программы «Безопасная дорога», направленной на формирование у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.

Объект исследования: образовательный процесс в начальной школе.

Предмет исследования: процесс формирования культуры безопасного поведения младших школьников на дорогах.

Гипотеза исследования. Процесс формирования у обучающихся начальных классов культуры безопасного поведения на дорогах будет эффективным, если:

- работа по формированию у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах будет организована в системе с использованием специально разработанной программы «Безопасная дорога»;
- будут созданы необходимые психолого-педагогические условия для формирования культуры безопасного поведения;
- будут учтены поведенческие особенности младших школьников в процессе работы по формированию культуры безопасного поведения на дорогах.

В соответствии с целью, объектом, предметом и гипотезой были сформулированы следующие **задачи исследования:**

1. Изучить психолого-педагогическую литературу по проблеме исследования.
2. Раскрыть понятие «культура безопасного поведения».

3. Разработать программу «Безопасная дорога», направленную на формирование у обучающихся начальных классов культуры безопасного поведения на дорогах.

4. Экспериментально проверить эффективность разработанной программы.

5. Проанализировать полученные результаты и составить практические рекомендации.

Для решения поставленных задач были использованы следующие **методы**: *теоретические* (анализ психолого-педагогической, научно-методической и справочно-энциклопедической литературы, нормативно-программной документации по тематике исследования); *эмпирические* (наблюдение, беседа, изучение опыта, анализ продуктов деятельности учителей и обучающихся, педагогическое тестирование, самооценка, экспертная оценка); *социологические* (анкетирование, опрос); *статистические* (ранжирование, шкалирование); методы математической обработки данных.

Этапы исследования.

На **первом** этапе (сентябрь 2020 г.) анализировались социологические, психологические и педагогические источники с целью определения общей концепции исследования. Были определены основные параметры исследования, его объект, предмет, гипотеза, методология и методы. На этом же этапе проводилась разработка программы «Безопасная дорога» для обучающихся начальных классов.

Второй этап исследования (сентябрь 2020 г. – май 2021 г.) был посвящен проведению опытно-экспериментальной работы. Осуществлен констатирующий и формирующий эксперимент.

На **третьем** этапе (май 2021 г.) анализировались результаты опытно-экспериментальной работы, проводилась обработка, систематизация и обобщение результатов исследования; уточнялись теоретические положения

и выводы, полученные на первом и втором этапах работы; завершено оформление выпускной квалификационной работы.

Опытно-экспериментальная база исследования. Эмпирическая часть исследования проводилась на базе МАОУ СШ № 151 г. Красноярск. В исследовании принимали участие 59 обучающихся 1-ых классов.

Теоретическая значимость заключается в выявлении и систематизации взглядов на понятия «культура безопасного поведения», «условия формирования культуры безопасного поведения», раскрытии понятия «культура безопасного поведения», а также в выделении условий формирования у обучающихся начальных классов культуры безопасного поведения на дорогах.

Практическая значимость разработана и внедрена программа «Безопасная дорога», направленная на формирование у обучающихся начальных классов культуры безопасного поведения на дорогах, которая включает в себя: развитие знаний, умений и навыков по безопасному поведению, учет возрастных особенностей личности младших школьников, методическое обеспечение процесса формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.

Апробация и внедрение результатов исследования. Материалы исследования использовались при проведении опытно-экспериментальной работы на базе МАОУ СШ № 151 г. Красноярск..

Основные идеи и результаты отражены в статье, опубликованной в сборнике VII Всероссийской научно-практической конференции «Вызовы современного образования в исследованиях молодых ученых» в рамках XXII Международного научно-практического форума студентов, аспирантов и молодых ученых «Молодёжь и наука XXI века» (21 мая 2021 г., г. Красноярск).

Структура. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, шести параграфов, заключения, списка использованных источников (52 источника), 69 страниц.

Глава I. Теоретические подходы к проблеме формирования у обучающихся начальных классов культуры безопасного поведения на дорогах

1.1. Сущность понятия «культура безопасного поведения»

В научной литературе существует множество определений понятия «культура», которые зависят от целей и задач исследования, особенностей научных направлений. Культура (от лат. Cultura – возделывание, воспитание, образование, развитие) – исторически определенный уровень развития общества и человека, выраженный в типах и формах организации жизни и деятельности людей, а так же в создаваемых ими материальных и духовных ценностях [43]. В нашем случае, уделяется внимание особенностям поведения человека в рамках соблюдения им правил дорожного движения и отношения к ним. В процессе работы с различными источниками нами был выделен ряд исследователей проблемы. Так, например, по мнению В.Н. Мошкина: «Воспитание культуры личной безопасности необходимо рассматривать как подготовку ребенка к предупреждению и преодолению вредных и опасных факторов жизнедеятельности» [39]. Т.В. Мельникова утверждает: «Сущность данного понятия необходимо рассматривать как способ организации деятельности человека, представленной в системе социальных норм, убеждений, ценностей, обеспечивающих сохранение его жизни, здоровья и целостности окружающего мира» [37].

Культура – специфический способ организации и развития жизнедеятельности людей, представленный в продуктах материального и духовного труда, в системе социальных норм и учреждений, в духовных ценностях, в совокупности отношений людей к природе, к себе и между собой. Культура характеризует также особенности сознания, поведения и деятельности в различных сферах общественной жизни (художественная культура, культура труда, правовая культура)» [3].

Современные исследователи насчитывают около 1000 дефиниций культуры. Столь многозначное понимание этого термина объясняется тем, что культура отражает совокупный многоаспектный духовный опыт человечества.

Культура может рассматриваться как уровень в развитии человеческого общества с определенным способом организации жизни и деятельности. Также культуру можно определить как совокупность отношений людей к окружающей действительности, самому себе и к другим людям, природе, которые проявляются в различных ситуациях и определяются особенностями сознания и поведения.

Анализ основных имеющихся в литературе подходов к пониманию культуры позволяют сделать вывод о том, что все они дополняют друг друга и подтверждают тот факт, что культура многоаспектна и многогранна.

Многообразие подходов к определению сущности культуры находит отражение во множестве взглядов ученых на ее структуру. Например, И.Я. Лернер в своих трудах выделяет следующие элементы структуры культуры: 1) уже добытые обществом знания о человеке, природе, обществе, технике и способах деятельности, обеспечивающих применение знаний и преобразование действительности; 2) освоенные навыки и умения, то есть приобретенный опыт осуществления и воспроизведения уже известных обществу способов деятельности как интеллектуального, так и практического характера; 3) опыт творческой деятельности; 4) нормы и правила, на основе которых строятся взаимоотношения людей в разнообразных видах деятельности; культура эмоционально-волевой сферы; 5) законы общения людей [13].

Культурные факторы влияют на поведение всегда и везде. Культура поведения не сводится только к поведению отдельных людей, разделяющих ее принципы; культура действует на поведение людей, даже когда они одни и свободны от критического взгляда окружающих. Эта всеобъемлющая черта

культуры – сильный рычаг, его могут использовать педагоги и классные руководители, чтобы повлиять на мотивацию и поведение школьников.

Понятие «культура безопасности» в нашей стране впервые появилось в 1986 году в процессе анализа причин и последствий Чернобыльской аварии, проведенного Международным агентством по атомной энергии (INSAG – 3). Было признано, что именно её отсутствие явилось одной из причин трагедии. Международная консультативная группа по ядерной безопасности при Генеральном директоре МАГАТЭ формулирует следующее определение данного понятия (зафиксировано в нормативном документе «Общие положения безопасности атомных станций» НП 306.2.-141-2008): «Культура безопасности – это такой набор характеристик и особенностей деятельности организаций и поведения отдельных лиц, который устанавливает, что проблемам безопасности ... уделяется внимание, определяемое их значимостью» [42]. В 1991 г. В документе INSAG–4 было дано уже уточнённое понятие культуры безопасности: культура безопасности – это такой набор характеристик и особенностей деятельности организаций и поведения отдельных лиц, который устанавливает, что проблемам безопасности, как обладающим высшим приоритетом, уделяется внимание, определяемое их значимостью.

В исследовании Н.В. Кузнецова культура безопасности рассматривается как процесс трансформации международных организаций, поднимается проблема индикаторов анализа состояния и динамики культуры безопасности трансформирующегося общества. По утверждению автора, важным этапом на пути разработки и утверждения новых подходов к преодолению опасностей XXI века становится целенаправленная работа по движению к «культуре предотвращения», которую он предлагает рассматривать, как фактор и мотивацию формирования культуры безопасности в целом, отражающие диалектику внутренних и внешних механизмов нейтрализации опасностей и угроз (их минимизации) с учетом того, что россияне в настоящее время живут в обществе тотального риска.

Поэтому «наиболее оптимальный и эффективный путь к миру и безопасности, к диалогу между цивилизациями, народами и людьми лежит через культуру безопасности» [32, 33].

По мнению Мошкина культура безопасности как компонент содержания образования включает систему знаний, способов деятельности, ценностей, норм, правил безопасности, основная функция которых формирование и развитие у школьников готовности к профилактике и минимизации вредных и опасных факторов, использованию социальных факторов безопасности [39].

В учебном пособии «Теоретические основы безопасности жизнедеятельности» понятие звучит так: «Культура безопасности – это качественное состояние средств, систем, идей, норм, традиций, а также поведения и взаимодействия индивидов и организаций, которые характеризуют уровень защиты жизнедеятельности людей, снижающие возникновение опасных условий и факторов» [2].

Культура безопасности – это определённый уровень развития творческих сил и способностей человека к профилактике рисков, предупреждению и уменьшению вреда, причиняемого вредными и опасными факторами жизнедеятельности ему лично, а также ущерба другим людям и обществу в целом. Наше государство формирует общенациональную идеологию безопасности, нормативно-правовую базу, развивает научнотехническую деятельность в области управления рисками, вырабатывает социальную рекламу безопасности» [40].

Таким образом, рассмотрев толкования термина «культура безопасности», мы выявили наиболее точное и полное определение данного понятия: «Культура безопасности – составная часть общей культуры, выраженная в синтезе жизненных ценностей, знаний, умений и отношений к безопасности в профессиональной и бытовой деятельности, обеспечивающих не только самосохранение социумов, но их развитие» [21].

«Забота о безопасности – это вечная проблема для конкретного человека и любых сообществ, к которым он причастен, от семьи до государства. Потребность в безопасности прослеживается на протяжении всей истории человеческого существования. Однако составляющие безопасности и ее содержание изменялись от эпохи к эпохе. Специалисты в области безопасности уверены, что исторически первой формой безопасности стало выживание. В средние века господство религии придало безопасности форму спасения, которая достигалась слиянием с Богом. В новое время торжество науки и техники привело к утверждению безопасности как рационализованного обустройства всех сфер жизни общности и личности в целом» [2].

По мнению некоторых учёных культура безопасности состоит из множеств составляющих: «здоровый образ жизни»; «педагогическая культура по обучению населения безопасному поведению»; «культура безопасности производственной и трудовой деятельности»; «культура безопасного и здорового быта, отдыха и общения в обычных и, особенно, в опасных и экстремальных ситуациях»; «экологическая культура – бережное отношение к природе»; «правовая культура - сознательное соблюдение моральных принципов и правовых норм, выражающих общественную необходимость, развитое правосознание и законопослушность, социальное партнерство, межнациональное согласие, гражданский мир»; «информационно-психологическая культура»; «культура инженерной деятельности, проявляющаяся в соблюдении правил и норм безопасной жизнедеятельности при мониторинге» [2].

Нас интересует, прежде всего, часть «педагогическая культура по обучению населения безопасному поведению» в целом и культура поведения на дороге в частности. Рассмотрим данные определения.

Культура безопасного поведения – это система накопленных знаний, умений и навыков в области обеспечения безопасности жизнедеятельности, а также совокупность качеств личности, направленных на предупреждение

чрезвычайных ситуаций различного характера и обеспечивающих высокий уровень безопасности человека в повседневной деятельности, а также формирование ценностного отношения к своей безопасности, безопасности других и окружающей среды, это процесс формирования внутреннего убеждения, что является личностным новообразованием человека [18].

Человек на дороге может выступать в разных ролях, в связи с этим, культуру поведения на дороге необходимо рассматривать как единое целое следующих компонентов: культуру поведения пешеходов, водителей транспортных средств, пассажиров, велосипедистов.

В работе Е.И. Толочко утверждается: «Культуру безопасного поведения на дорогах необходимо рассматривать как часть бытовой культуры, которая включает в себя состояние общественной организации человека, обеспечивающее определенный уровень его безопасности в сфере дорожного движения» [49]. Для раскрытия данного определения необходимо понимание признаков и характеристик опасной ситуации. В различных ситуациях опасность для пешехода и для пассажира не являются однотипными. В связи с этим, необходимо рассматривать с детьми данные категории участников с присущими им особенностями поведения и реакций.

Несколько иной подход к данному определению у Н.В. Перфильевой: «Культура безопасного поведения на дорогах представляет собой систему ценностей, знаний, способов деятельности, норм и правил безопасности, основная функция которых – формирование и развитие готовности к профилактике и минимизации опасных факторов на дороге» [44].

Структурными компонентами данного понятия являются: ценностный, когнитивный (знаниевый) и деятельностный. Без понимания ответственности за свою жизнь и жизнь окружающих, даже при наличии сформированного когнитивного компонента, невозможно говорить о культуре безопасного поведения в целом. Наиболее значимыми для всех участников движения должны стать такие ценности как: жизнь, здоровье, безопасность, взаимоуважение, ответственность.

Когнитивный компонент служит становлению человека и является предпосылкой его участия в различных событиях и явлениях окружающей действительности. Когнитивные компоненты различных категорий участников дорожного движения не будут одинаковы. В нашем случае актуальными являются знания, необходимые пешеходам, пассажирам и велосипедистам, как участникам дорожного движения. Сформированные знания будут являться критериями когнитивного компонента культуры безопасного поведения на дорогах. Показателями могут служить: знание возможных опасностей на дороге, способность к анализу и прогнозированию данных опасностей, владение способами минимизации негативного воздействия опасностей. Знаниевый компонент неразрывно связан с деятельностным компонентом культуры безопасного поведения. По мнению А.Н. Леонтьева: «Протекание и развитие различных процессов существенно зависят от содержания и структуры деятельности: мотивов, целей и средств осуществления. Вместе с тем, на основе внешних материальных действий путем их последовательных изменений и сокращений, формируются внутренние идеальные действия, совершаемые в умственном плане и обеспечивающие человеку всестороннюю ориентировку в окружающем мире» [35]. От культуры водителей, пассажиров и пешеходов напрямую зависит безопасность дорожного движения. Участник дорожного движения: водитель, пешеход, пассажир, велосипедист, обладающий сформированными понятиями и системой ценностей, в меньшей степени рискует причинить вред себе и другим людям.

Опираясь на определение Н.В. Перфильевой, мы сформулировали о цель нашей опытно-экспериментальной работы. Итак, целью нашего исследования является подтверждение гипотезы о формировании системы ценностей, знаний и способов деятельности, норм и правил безопасности с помощью специально разработанной для обучающихся начальной школы программы «Безопасная дорога». В данной программе должны сочетаться различные методы и подходы в зависимости от целей каждого её раздела.

Также очень важна работа в системе, индивидуальный подход и доступность предоставляемой для восприятия первоклассников информации.

1.2. Характеристика поведенческих особенностей младших школьников

В процессе своего развития, младший школьник проходит через различные стадии взросления и становления личности. В младшем школьном возрасте у ребенка происходит замена ведущей деятельности. Учебная деятельность постепенно, но неизбежно сменяет игровую. Новый ведущий вид деятельности влечёт за собой и смену ориентиров и ставит в центр развития формирование произвольных процессов, таких как: планирование, контроль, мотивирование. Особое значение приобретают такие познавательные процессы как восприятие, внимание, память. Их развитие и совершенствование позволяют младшему школьнику осуществлять более сложные мыслительные операции – сравнивать, анализировать, делать выводы, критически оценивать ту или иную информацию или ситуацию. В процессе умственного развития и при благоприятных условиях обучения у ребёнка возникают предпосылки к развитию теоретического мышления и сознания. В этом возрасте для него характерны проявления нравственных оценок поступков окружающих, ребёнок начинает осознавать связи и отношения между ним и окружающими его сверстниками или взрослыми людьми. Эти признаки являют собой характеристику сознательной фазы формирования личности.

Приведём подробную характеристику младшего школьника:

1. Кризис 7 лет – это период рождения социального «Я» ребёнка. К особенностям кризиса 7 лет относятся такие личностные проявления как: обобщение переживаний, переоценка ценностей, возникновение более прочных личностных связей и привязанностей, появление внутренней стороны личности ребёнка, связанной с его самосознанием, потеря детской непосредственности.

2. Социальная ситуация развития в младшем школьном возрасте. С поступления ребёнка в школу устанавливается новая социальная ситуация развития. Центром социальной ситуации развития становится учитель. Происходит дифференциация социальной ситуации развития. Ребёнок – Взрослый → ребенок – родитель и ребенок-преподаватель → Р-Р и Р- сверстник.

3. Ведущая деятельность в младшем школьном возрасте. Игровая деятельность, являющаяся в дошкольном детстве ведущей, постепенно сменяется учебной деятельностью. Учебная деятельность является формой активности субъекта, целью которой является изменение самого себя как субъекта учения. Предметом учебной деятельности впервые становится сам ученик, он меняется в процессе деятельности или его «я».

4. Новообразования, характерные для возрастной категории младших школьников – процесс интеллектуального развития становится значительно интенсивнее, «память становится мыслящей, а восприятие думающим», характерным

Новообразования психических процессов, характерные для младших школьников:

- осознанность и произвольность основных психических процессов, их внутреннее понимание путем осмысления, происходящее благодаря знакомству с новыми понятиями и терминами, а также с целостными системами знаний;

- проявление осознания собственных интенсивных преобразований как следствие вовлечения в учебную деятельность.

Большинство из вышеуказанных изменений представляют собой переход ребёнка к следующему возрастному периоду, завершающему период детства. В плане поведения у детей младшего школьного возраста начинает преобладать произвольное поведение. Так же наблюдается развитие мотивационной сферы, необходимой для успешного обучения в школе, а так же для овладения необходимыми знаниями и умениями, характерными для

школьников. К ребенку приходит осознание умения быть самостоятельным, умения делать правильный выбор в той или иной ситуации. Нравственные мотивы, которые формируются в данном периоде детства, формируют поведение ребенка. Он продолжает знакомиться с общепринятыми моральными ценностями, стремится следовать правилам и законам, которые ему доступны для понимания. Появляется стремление выделяться из общей массы сверстников, происходит понимание и осознание успешности и всего что связано с этим понятием.

Мотивационная сфера, по мнению А.Н. Леонтьева является в этот период развития ребенка ядром личности [35]. Согласно исследованию Б.С. Волкова, у младших школьников формируется критическое отношение к происходящему [11]. Довольно часто ребёнок, под влиянием кризиса 7 лет, подвергает сомнению любое утверждение взрослого. Этот процесс может обернуться противоположностью, т.е. непосредственной детской доверчивостью, желанием во всем подражать взрослому, независимо от того, действует ли взрослый человек в соответствии с общепринятыми нормами поведения в обществе или нарушает их. Не соблюдая правила дорожного движения в присутствии ребёнка, взрослые зачастую не отдают себе отчёта об опасности подобных проявлений. Подражая взрослому, который игнорирует правила дорожного движения, ребёнок подвергает свою жизнь и здоровье опасности, а также создавая аварийные ситуации, подвергает опасности жизнь и здоровье остальных участников дорожного движения. Знания и представления участника дорожного движения (пешехода, пассажира, водителя, велосипедиста) о правилах дорожного движения не ограничиваются только знакомством с тремя цветами светофора и пониманием нескольких наиболее часто встречающихся знаков дорожного движения. Само понятие культура безопасного поведения на дороге гораздо обширнее и многограннее. Важно осознать личную ответственность каждого участника процесса.

В процессе формирования и преобладания произвольного поведения над непроизвольным младшие школьники начинают планировать результаты действий и уже способны к рефлексии. Для младшего школьного возраста характерны проявления оценки собственных поступков. Ребенку доступна для понимания оценка собственных действий и корректировка своего поведения, в зависимости от соответствующей оценки. Смыслово-ориентировочная основа поступков выражается в дифференцированности внутренней и внешней жизни.

Личность младшего школьника и ее развитие подвержены серьезному влиянию со стороны взрослых. Это происходит посредством оценивания поступков и действий ребенка и выражения одобрения или, наоборот, порицания. В данный период развития для ребенка очень важна оценка взрослого человека, педагога, родителя, окружающих. Это связано с естественным стремлением младшего школьника получить похвалу или, наоборот, избежать наказания. Для детей 6-8 лет характерны стремление к успешности и желание стать лучше. Мотив успешности является двигателем большинства действий ребенка. Ребенком осознаются действия и поступки положительной направленности, в его сознании откладываются образцы положительного поведения, нравственные образцы, позитивные образы. Для ребенка становится очевидным необходимость следования им. Особенно важна для него в этом процессе оценка со стороны взрослого.

Направленность на мотивы и деятельность окружающих людей выражается у младших школьников в просоциальном поведении. Активны проявления младших школьников в отношении окружающих их взрослых и более старших детей, возникает выраженная направленность, т.е. заинтересованность в поведении и отношении окружающих. Это характерные черты просоциального поведения младших школьников. Даниэль Бэтсон определяет просоциальное поведение как «широкий спектр действий, направленных на благо других людей – таких как помощь, утешение, разделение и сотрудничество» [50]. Сам термин «просоциальное

поведение» появился ещё в 1970-х годах в качестве антонима для термина «антисоциальное поведение». Просоциальное, то есть направленное на окружающих, заинтересованность ими и их действиями или отношениями, поведение очень значимо для развитой личности. Способность к сопереживанию получает свое развитие в условиях школы потому, что ребёнок участвует в новых деловых отношениях, невольно он вынужден сравнивать себя с другими детьми – с их успехами, достижениями, поведением, и школьник просто вынужден учиться развивать свои способности и качества. Таким образом, можно сделать вывод, что для развития младшего школьного возраста очень важны окружающие его условия и социальные отношения. Начальная школа закладывает в сознание ребёнка отношение к учебному процессу и поэтому этот период является одним из самых значимых в его жизни. От изначально построенных отношений в классе и в школе во многом зависит жизнедеятельность ребёнка на протяжении всех одиннадцати лет, по сути, весь период детства и отрочества. Ведущий характер учебной деятельности обуславливает все основные психические процессы младшего школьника, в этих условиях преобладание учебной деятельности над игровой должно проходить в постепенной смене одного ведущего вида деятельности другим без резких скачков и переключений. Окончание младшего школьного возраста является границей этого перехода и в значительной степени демонстрирует готовность ребенка к дальнейшему обучению. Кроме знаний и умений, нужно уметь ориентироваться в основных предметах школьной программы, показательными в личности ребенка должны быть такие качества как: целеустремленность, уверенность в своих силах, положительная мотивация. Достичь всех этих показателей в одиночку и самостоятельно ребёнку абсолютно не по силам, поэтому перед педагогами и родителями стоит важная задача – создать для него оптимально комфортные условия, учитывающие все возрастные и поведенческие особенности младшего школьника, учитывать индивидуальные особенности во избежание проблем и

трудностей перехода к обучению в среднем звене. Только при условии полноценного сотрудничества ребенка и взрослого-педагога, взрослого-родителя, можно говорить о создании благоприятных для развития ребенка условий.

1.3. Психолого-педагогические условия формирования культуры безопасного поведения на дорогах

За 2019 и 2020 годы в Красноярском крае с участием несовершеннолетних в возрасте до 18 лет произошло 323 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 7 детей и ранены 333 ребёнка [4, 5]. Основными причинами сложившегося положения являются отсутствие планомерной целенаправленной работы с детьми; безответственное отношение к проблеме детского дорожно-транспортного травматизма со стороны родителей; несоблюдение мер безопасности при перевозках детей-пассажиров; недостаточно высокий уровень организации досуга подростков; недостаточное внимание к данной проблеме со стороны органов образования. По статистике более половины детей-жертв автоаварий – это школьники в возрасте от семи до шестнадцати лет.

Статистические данные о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма указывают на необходимость акцентирования внимания сотрудников автоинспекции, педагогов, родителей, общественности на задаче по охране жизни и здоровья детей, обеспечение их безопасности на дороге. Решение этой задачи предполагает формирование у обучающихся, особенно начальных классов, прочных навыков безопасного поведения на дорогах с помощью изучения правил дорожного движения и их практического совершенствования в урочной и внеурочной деятельности.

Для возраста 6-8 лет характерны интенсивное развитие двигательных функций и анализаторных систем, отвечающих за восприятие внешних сигналов окружающей среды. Зрительное восприятие значительно расширяется по сравнению с дошкольным возрастом. Так, в отличие от

дошкольника, у ребенка 7-8 лет границы поля зрения расширяются в несколько раз за счет расширения наружной границы зрения и увеличения возможности обозрения слева и справа. В условиях города, при интенсивном движении автотранспорта, это качество имеет значение для ориентации на дороге. Ребенку, в силу его небольшого роста, не все знаки дорожного движения доступны для восприятия, не все из них могут попасть в поле зрения ребенка. Также, можно наблюдать улучшение скорости реакции, развитие глазомера. Становится более развитым вестибулярный аппарат, ребенку младшего школьного возраста проще сохранить равновесие, чем дошкольнику. В процессе активного развития функций головного мозга улучшается процесс восприятия формы объектов и изображений, что дает возможность раньше заметить опасную ситуацию и среагировать на нее.

Совершенствуется процесс восприятия зрительной, слуховой и другой информации. При переходе дороги в опасном месте он уже может рассчитать вероятность сближения с машиной. Однако, несмотря на совершенствование зрительной и двигательной функций, в случае возникновения неожиданной опасности, при которой необходимо реагировать мгновенно, проанализировать ситуацию и выбрать единственно правильный способ действия – не каждый ребенок младшего школьного возраста на это способен.

Н.М. Кузнецова и Л.В. Шманева утверждают, что в возрасте с 7-9 лет в развитии ребёнка наступает период, когда авторитету взрослого ребенок начинает активно противопоставлять свое собственное мнение. При восприятии информации о Правилах дорожного движения, ребенок не просто принимает ее к сведению, а подходит к ней дифференцированно, выделяя только значимую для себя информацию [34]. Можно сделать вывод о том, что невыполнение правил дорожного движения не является причиной их непонимания ребёнком. Причина в том, что дети младшего школьного возраста, в силу своих психологических особенностей, самостоятельно

выбирают для себя безопасный способ поведения на дороге, который, по сути, таковым не является.

Также в этом возрасте имеет место гендерные различия в поведении. Так, например, Н.М. Кузнецова и Л.В. Шманева в своей работе подтверждают: «У девочек присутствует более замедленная, чем у мальчиков, реакция на внезапный сигнал. В то же время, в связи с тем, что девочкам более свойственно зависимое и управляемое поведение, они показывают более высокую степень реактивности» [34].

Если рассматривать период младшего школьного возраста с точки зрения оптимальности для изучения правил дорожного движения, то, по нашему мнению, данный период развития ребёнка является наиболее благоприятным в силу ряда причин. Переход от дошкольного детства к школьному происходит через кризис 7 лет. В этот период отмечаются существенные изменения всего психического облика ребёнка, коренная перестройка его отношений с социальным окружением. Ребёнок перестаёт следовать привычным нормам поведения, довольно часто педагоги и родители сталкиваются с ситуацией, когда поведение ребёнка становится немотивированным, в некоторых случаях наблюдаются негативные проявления: демонстративное непослушание, желание сделать наоборот. В период развития ребёнка младшего школьного возраста ведущей деятельностью становится учение, которое меняет мотивы его поведения. Тем не менее игра продолжает занимать важное место в жизни младшего школьника и об этом нужно помнить постоянно.

Также необходимо выделить особенности данного возраста, которые, в итоге, приводят к предрасположенности детей младшего школьного возраста к опасным ситуациям и, как следствие, несчастным случаям на дороге:

- сложность определения соотношения объектов на дороге и пространственных положений таких понятий как рядом, возле, около, за, ближе и дальше. Кроме того, ребёнку сложно оценить свое положение по отношению к другим объектам, свое пространственное положение на

местности. Самая опасная ситуация возникает при необходимости определить скорость приближающегося транспорта (для младших школьников сложно оценить расстояние до приближающегося объекта и характер его движения (например, сбавляет он скорость, или наоборот набирает ее));

- в отличие от взрослого пешехода, ребёнку нужно больше времени, для того, чтобы оценить опасность ситуации и принять решение, гораздо больше времени требуется первокласснику, чтобы понять с приблизительно какой скоростью движется автотранспорт;

- также одна из проблем, с которыми сталкивается ребёнок младшего школьного возраста при пересечении проезжей части – пренебрежение осторожностью и потребностью в движении, особенно у детей, отличающихся гиперактивностью; ребёнку сложно резко остановиться, среагировать на сигнал автомобиля или переключившийся запрещающий сигнал светофора;

- прогностические способности младших школьников не позволяют им предвидеть опасные последствия сложившейся ситуации и в большинстве случаев ведут к неадекватной оценке или переоценке своих возможностей в критической ситуации;

- логическое мышление ребёнка младшего школьного возраста не сформировано в достаточной степени для анализа погодных условий и их влияния на безопасность дорожного движения, первокласснику сложно критически проанализировать свое поведение, понимать причины ошибок и продумывать возможность их исправления;

- проблема неразвитости абстрактного мышления младших школьников ведёт к затруднениям в ориентации и нахождении объектов по рисункам и схематичным изображениям проезжей части, построении её модели и обозначении ее частей;

- сложности в определении временных отрезков, т.е. недостаточно развитое «чувство времени» затрудняет возможность ощущения реального количества времени, затраченного на то или иное действие, например, на

переход дороги или ожидание разрешающего сигнала светофора, и в связи с этим затрудняет подсчёт времени, затраченного на тот или иной отрезок пути при различных погодных условиях;

- слишком быстрое переключение с одного объекта на другой под воздействием внешних раздражителей – ещё одна важная особенность, характерная для детей младшего школьного возраста (ребёнок может отвлечься и забыть о необходимости быть бдительным и внимательным при пересечении проезжей части);

- импульсивность детей этого возраста, которая периодически проявляется в недисциплинированности, также негативно сказывается на поведении ребёнка в опасной ситуации (услышав резкий предупреждающий сигнал приближающегося автомобиля, довольно часто дети способны на непредсказуемую, паническую реакцию: они начинают метаться по проезжей части и спрогнозировать в этой ситуации их дальнейшее действие, практически невозможно, что ведёт за собой риск аварийной ситуации);

- в этом возрасте ребёнку сложно адекватно оценить собственную ответственность за свою жизнь и здоровье, а также осознать ответственность за сложившуюся по вине его неадекватного, непредсказуемого поведения аварийную ситуацию, сложно объяснить последствия своего поступка и его мотивацию с позиции общечеловеческих моральных ценностей, развить в ребёнке самосознание, личную ответственность за собственные действия, способность предвидеть все негативные последствия своих поступков не только для себя, но и для окружающих – в этом заключается одна из основных задач воспитания культуры безопасного поведения на дороге.

Особенности нервной системы младших школьников обуславливают их поведение в повседневной жизни. Довольно большая часть детей этого возраста отличается повышенной двигательной активностью и с трудом переносят школьные занятия, сдерживающие их естественную и повышенную потребность в движении. Физкультминутки, динамические паузы и перемены зачастую не всегда снимают эту напряжённость, поэтому

по возвращении домой, во время прогулки им приходится компенсировать дефицит двигательной активности. Довольно часто это происходит в виде резких прыжков, скачков, неудержимой беготни, без внимания к месту и его безопасности. К сожалению, это не всегда происходит на детской площадке или на тротуаре, но всегда довольно часто вблизи проезжей части или внутриквартальных проездов. В данном случае необходимо обращать внимание на подобного рода проявления гиперактивного поведения и в индивидуальном порядке решать эту проблему путём увеличения подвижных игр или переключения видов деятельности, во избежание опасных ситуаций вне стен образовательной организации. Также об индивидуальном подходе следует помнить при работе с детьми разного типа темперамента. Темперамент является направляющей линией поведения первоклассника во многих его сферах деятельности, в том числе и при переходе дороги.

Детям с холерическим типом темперамента особенно свойственны нетерпение и резкость движений. Для ребёнка-холерика ожидание возможности безопасного перехода проезжей части покажется намного длительнее, чем оно есть на самом деле. Эмоциональный дискомфорт, связанный с вынужденным ожиданием, усиливает желание перебежать дорогу, игнорируя «красный свет» или приближающийся транспорт. Его нетерпение и желание поскорее преодолеть препятствие связано не с недисциплинированностью, а с его темпераментом, с типом его центральной нервной системы. Подчиняясь сиюминутному порыву, ребёнок не в состоянии адекватно оценить ситуацию, например, увидеть транспорт, приближающийся с противоположной стороны. Дети-холерики не оценивают данную ситуацию как риск для собственной жизни или создание аварийной ситуации. Для них это всего лишь попытка избавиться от эмоционального дискомфорта.

Для ребенка-меланхолика типична ситуация растерянности, непонимания происходящего. Для него ситуация, связанная с необходимостью принятия самостоятельного решения – чрезвычайно

сложна, особенно если речь идет о временном периоде по окончании школьных занятий, когда утомляемость накладывает отпечаток на реакции ребёнка любого типа темперамента. Ребенок-меланхолик при переходе проезжей части напряжён, им овладевает чувство страха, незащищённости и неуверенности в своих действиях. Ситуация осложняется в случае необходимости неоднократного пересечения проезжей части в течение дня. Стрессовая ситуация накапливается, опасность совершения импульсивного, необдуманного действия растёт. Педагог обязан предвидеть подобные ситуации и вести работу по их предупреждению и предотвращению, в тесной связи с родителями и взрослыми, окружающими ребенка с вышеописанными типами темперамента.

В данном вопросе роль педагога очень значительна. Педагог, учитывающий индивидуальные особенности темперамента обучающихся и использующий эти знания их в процессе обучения, добивается более высоких результатов, нежели учитель, пренебрегающий знаниями различий в детском темпераменте. В процессе формирования культуры безопасного поведения на дороге важно научить детей, независимо от темперамента и особенностей поведения, настраиваться и не отвлекаться при переходе проезжей части. Важно дать понимание о личной ответственности за собственную жизнь и здоровье, ведь именно это понимание поможет ребёнку отбросить лишние, мешающие факторы и при необходимости сделать правильный выбор, в нужный момент приняв верное решение.

Учитывая особенности развития младшего школьника, можно утверждать то, что в данном случае эффективными формами и методами обучения при формировании культуры безопасного поведения на дорогах являются включение в активную творческую и проектную деятельность, анализ конкретных жизненных ситуаций (кейс-метод), создание проблемных ситуаций и совместное их решение, определенные процедуры контроля знаний, ролевые игры, интеллектуальные игры, квест-игры, а также игры с использованием интерактивных технологий.

Учитывая важность и ответственность работы по формированию культуры безопасного поведения на дороге, для достижения результативности и эффективности данного процесса, необходимо учитывать его систематичность. Система работы по изучению обучающимися начальной школы правил дорожного движения необходимо обратить внимание на некоторые аспекты взаимодействия младшего школьника с транспортной системой города. Не следует пренебрегать тем фактом, что ребёнок является не только пешеходом, но еще и пассажиром и, периодически, водителем детских транспортных средств (велосипедов, роликов, самокатов, снегокатов и т.д.). Поэтому система его ознакомления с основными правилами дорожного движения должна работать, учитывая все роли ребенка-школьника на дороге в условиях города.

Процесс формирования у младших школьников культуры безопасного поведения не может и не должен проводиться в форме «одноразового занятия», поскольку включает в себя гораздо более обширные знания, кроме ознакомления с основными цветами светофора и их значением и места перехода проезжей части. Работа эта проводится постоянно и планомерно, охватывая все виды деятельности первоклассника, с помощью которых происходит закрепление полученной информации. Только в продуктивной деятельности происходит наиболее эффективное закрепление и переработка полученной обучающимся информации. Закрепленная таким образом информация реализуется в играх и в повседневных действиях младшего школьника не только в школе, но и за пределами общеобразовательной организации. Систематическая, последовательная работа должна найти отражение во всех разделах и направлениях образовательной деятельности.

Так как для младших школьников большую роль в обучении продолжает играть наглядность, важно уделить внимание методической оснащённости процесса формирования навыков поведения на дороге и в процессе обучения младших школьников правилам дорожного движения. В процессе работы с детьми, необходимо помнить об их индивидуальных

психологических особенностях. В частности, в каждом классе имеются дети, входящие в так называемую группу риска. Дети данной группы обладают излишней потребностью в движении или наоборот страдают заторможенностью реакции. Детям младшего школьного возраста с особенностями поведения необходим индивидуальный подход, учитывающий их особенности.

При ознакомлении первоклассников с основными правилами дорожного движения невозможно использовать только словесные объяснения, так как большая часть необходимой для усвоения информации носит абстрактный характер и сложна для восприятия без наглядности. К тому же, детям намного интересней и, следовательно, доступней информация с наглядными изображениями, примерами из их личного опыта, играми и интересными заданиями на закрепление материала. Также эффективными в процессе формирования культуры безопасного поведения можно назвать такие методы как: наблюдения, целевые прогулки, подвижные игры, экскурсии в процессе которых дети активно включаются в деятельность и восприятие довольно сложной информации упрощается для них. Динамический час более всего подходит для этих целей и становится наиболее привлекательной формой предупреждения нарушений правил дорожного движения. Прогулки во время динамического часа направлены на закрепление младшими школьниками знаний, полученных на занятиях по ознакомлению с правилами дорожного движения.

Нельзя забывать об огромной роли родителей обучающихся в процессе формирования культуры безопасного поведения на дороге. Педагогу необходимо так построить работу с родителями, чтобы до них была донесена огромная моральная ответственность в этом процессе. Взрослые, пренебрегая соблюдением элементарных правил дорожного движения, зачастую не отдают себе отчет и не до конца осознают всю серьезность подобных проявлений. С точки зрения психологии взрослый-родитель является для младшего школьника авторитетом и его несерьезное отношение к

необходимости безоговорочного соблюдения правил дорожного движения, может перенести в свой личный опыт и ребенок. Таким образом, ошибки порой слишком дорого обходятся. Дисциплинированность, собранность, внимательность – вот необходимые качества взрослого-пешехода, и такой положительный пример должен всегда быть в рядом с ребёнком в лице сопровождающего его родителя. Привычка соблюдать правила дорожного движения является неотъемлемой частью понятия «культура безопасного поведения на дороге» и включает в себя многие другие понятия и критерии. Очень важно проводить эту работу в тесном сотрудничестве не только с сотрудниками государственной инспекции безопасности движения, но и обязательно с родителями, потому что в семье, прежде всего, формируются изначально правильные привычки поведения. В совместной деятельности этот процесс проходит более результативно. Поэтому, кроме работы на родительских собраниях, необходимо приглашать родителей и на праздники-развлечения по тематике изучения правил дорожного движения.

Положительно ориентированные привычки поведения формируются под воздействием и на примере поведения взрослых. Чаще всего ребёнок сталкивается с необходимостью вспомнить и применить знания правил дорожного движения находясь рядом со взрослым (родителем). Роль взрослого в данной ситуации – не напугать ребёнка или внушить ему страх перед проезжей частью и движущимся транспортом, а дать ему понять, что при соблюдении правил дорожного движения бояться ему нечего, и эта уверенность должна успокоить ребёнка. Необходимо также объяснить младшему школьнику собственную ответственность за жизнь и здоровье, а также за безопасность окружающих. Постоянное спокойное объяснение взрослым своих действий при пересечении проезжей части или при пользовании личным или общественным транспортом внушает младшему школьнику уверенность в правильности собственных действий и вырабатывает у него умение спокойно и без суеты и страха пересекать проезжую часть, соблюдая правила дорожного движения. Положительный

пример значимых для него взрослых, очень важен для процесса развития младшего школьника и усвоения им самых основных и необходимых правил безопасности. Пример старших должен способствовать выработке у ребенка привычки вести себя в соответствии с правилами дорожного движения. Это является необходимым условием воспитания полноценной личности и формирования культуры безопасного поведения на дороге.

Выводы по первой главе

В процессе анализа психолого-педагогической литературы нами было сформулировано понятие «культура безопасного поведения на дорогах», являющееся основополагающим понятием нашего исследования. Культура безопасного поведения на дорогах представляет собой систему ценностей, знаний, способов деятельности, норм и правил безопасности, основная функция которых – формирование и развитие готовности к профилактике и минимизации опасных факторов на дороге.

Необходимая для ключевого понятия система ценностей складывается лишь при условии работы в системе. Нормы и правила безопасности так же формируются в сознании младшего школьника только при постоянно проводимой работе в данном направлении.

Теоретический анализ проблемы формирования культуры безопасного поведения позволил определить методологические подходы к данному процессу, а также формы и методы обучения, используемые для формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.

Также анализ трудов исследователей-теоретиков и педагогов-практиков по теме исследования показал, что при формировании у детей младшего школьного возраста культуры безопасного поведения на дорогах необходимо использовать не только традиционные методы, но и инновационные, учитывая при этом психо-физиологические особенности и различия обучающихся. Различия касаются темперамента каждого ребёнка, в зависимости от которого происходит восприятие и усвоение информации в различных формах ее интерпретации и преподнесения. На усвоение и восприятие различного рода информации влияют также гендерные различия детей младшего школьного возраста. Информация технической направленности, с избытком условно-графических изображений и новых терминов, характерная для направления изучения правил дорожного движения, также может усложнить процесс формирования культуры

безопасного поведения. Необходима специфическая адаптация предлагаемой для восприятия информации. Перечисленные особенности могут существенно повлиять на восприятие информации и, как следствие, на результаты работы по формированию у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.

Выводы, полученные в ходе анализа теоретических источников, требуют опытно-экспериментальной проверки, результаты которой описываются во 2 главе нашего исследования.

Глава II. Организация и проведение опытно-экспериментальной работы по формированию культуры безопасного поведения у обучающихся начальных классов на дорогах

2.1. Диагностика уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у младших школьников

Кроме изучения работ и теории вопроса, связанного с разработкой проблемы формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дороге, нами были определены и сформулированы основные цели, задачи, а также основные компоненты программы дополнительного образования по формированию культуры безопасного поведения на дороге.

Организация экспериментальной части нашего исследования включала в себя два этапа: констатирующий и формирующий эксперименты.

В качестве цели констатирующего этапа эксперимента – выявление уровня сформированности культуры безопасного поведения у обучающихся первого класса школы № 151. В экспериментальную группу вошли учащиеся 1 «а» класса. Контрольную группу составили учащиеся 1 «б» класса. Данные констатирующего эксперимента были учтены при организации следующего этапа исследования.

В процессе формирующего эксперимента была организована работа по реализации разработанной нами программы «Безопасная дорога». Данная программа включает в себя интерактивные игры, авторские разработки, инновационные формы работы с детьми младшего школьного возраста по формированию культуры безопасного поведения на дороге.

В процессе контрольного этапа экспериментальной работы нами были сформулированы основные задачи:

- 1) определить экспериментальную базу, критерии и показатели уровня сформированности культуры безопасного поведения младших школьников;
- 2) разработать методы и приемы, способствующие формированию культуры безопасного поведения на дороге у младших школьников;

- 3) апробировать программу для первоклассников «Безопасная дорога»;
- 4) проанализировать результаты опытно-экспериментальной работы и сделать выводы.

Таблица 1

Организация опытно-экспериментальной работы по формированию у младших школьников культуры безопасного поведения на дороге

Этапы	Задачи опытно-экспериментальной работы	Содержание опытно-экспериментальной работы
Констатирующий	<ul style="list-style-type: none"> - определение целей, задач, базы, этапов, условий организации опытно-экспериментальной работы; - определение критериев, показателей уровня сформированности у младших школьников культуры безопасного поведения на дороге; - выбор и апробация методик диагностики; - выявления уровня сформированности культуры безопасного поведения на дороге у младших школьников 	<ul style="list-style-type: none"> - анализ проблемы исследования; - обобщение и систематизация исследуемого материала; - анкетирование, тестирование, беседа.
Формирующий	<ul style="list-style-type: none"> - разработка и реализация программы «Безопасная дорога»; - обработка и интерпретация данных, полученных в процессе контрольного эксперимента; - сравнительный анализ результатов контрольного эксперимента в контрольной и экспериментальных группах 	<ul style="list-style-type: none"> - проведение формирующего эксперимента в процессе реализации программы «Безопасная дорога»; - участие в конференции, подготовка к публикации статьи по проблеме исследования; - тестирование, анкетирование, беседа

В процессе работы были отобраны диагностические методики для констатирующего этапа эксперимента. Выбор диагностического инструментария и отбор критериев и показателей уровня культуры безопасного поведения на дороге у младших школьников осуществлялся на основе работ Г.М. Фридмана, Т.А. Пушкиной, О.Е. Прудниковой, И.Я. Каплунович, Р.Р. Калининой, Н.М. Липской, а также модифицированная диагностика по Э. Туриэлю (дифференциация конвенциональных и моральных норм).

Для определения уровня сформированности культуры безопасного поведения учащихся был использован метод количественной обработки результатов диагностики, позволяющий определить количественный показатель исследуемого параметра (высокий, средний, низкий). Данный подход предполагает подсчет среднего процента от общества количества опрошенных.

Опираясь на выделенные критерии и соответствующие им показатели, нами были определены следующие методики исследования уровня сформированности культуры безопасного поведения первоклассников на дороге.

Таблица 2

Диагностическая карта опытно-экспериментальной работы

Критерии	Показатели	Диагностические методики
Когнитивный	Обучающиеся знают: - основные ПДД; - безопасный путь из дома до школы и обратно; - дорожные знаки, дорожную разметку; - сигналы светофора, и их значение.	Методика «Сюжетные картинки» (автор Р.Р. Калинина) Карта-задание «Подбери дорожный знак» (автор О.Е. Прудникова)
Эмоционально-ценностный	Обучающиеся: - положительно относятся к правилам дорожного движения и к необходимости их выполнения; - понимают личную ответственность за сохранность собственной жизни и здоровья.	Методика «Что такое хорошо и что такое плохо» (автор Н.М. Липская) Метод «Беседа» (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я. Каплунович)
Деятельностный	Обучающиеся умеют: - применять знания Правил дорожного движения на практике, - выделять информацию обеспечивающую безопасное поведение на дороге; - читать информацию по дорожным знакам; - адекватно оценивать дорожную ситуацию; - использовать навыки дисциплины и самоконтроля, осторожности, а также предвидения опасности на дороге не переходящие в чувство боязни и страха.	Методика «Закончи историю» (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я. Каплунович). Анкета «Оцени поступок» (автор Э.Туриэль) Игра-задание «Найди нарушителей» (автор О.Е. Прудникова)

В соответствии с критериями и показателями, основываясь на адаптированных и модифицированных методиках диагностики, нами были сформулированы общие показатели результатов диагностики в соответствии с высоким, средним и низким уровнем. Данные представлены в таблице 3.

Таблица 3

Характеристика уровней сформированности у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах

Уровни сформированности культуры БПД у первоклассников	Характеристика уровней
Высокий	<ul style="list-style-type: none"> - школьник правильно называет и показывает виды нарушений правил дорожного движения на картинках; - логически обосновывает свой ответ, без ошибок ориентируется в знаках дорожного движения, знает не только их название, но и особенности расположения, а также имеет представление об их классификации; - негативно относится к случаям нарушения правил дорожного движения, имеет чёткое представление о понятиях «дисциплинированность» в дорожных ситуациях, осознает свою ответственность за собственную безопасность на дороге; - у обучающегося сформировано полное, чёткое и ясное представление о необходимости соблюдения правил дорожного движения
Средний	<ul style="list-style-type: none"> - школьник называет большую часть представленных на картинках нарушений правил дорожного движения; - выбирает правильные варианты ответов, но затрудняется с обоснованием своего выбора; - называет отдельные знаки дорожного движения, но затрудняется с их классификацией; - негативно относится к случаям нарушения правил дорожного движения, но затрудняется с определением понятия «дисциплинированность» в дорожной ситуации; - у обучающегося сформировано четкое представление об основных правилах дорожного движения, но ситуации с дополнительными вводными вызывают затруднения
Низкий	<ul style="list-style-type: none"> - школьник затрудняется в выявлении нарушений правил дорожного движения, представленных на картинках; - путается в названиях и назначении знаках дорожного движения, затрудняется в обосновании их расположения на дороге; - не дает негативную оценку случаям нарушения правил дорожного движения, не способен спроектировать последствия подобных случаев

Каждый критерий сформированности культуры безопасного поведения и его уровень были продиагностированы в начале и по окончании опытно-экспериментальной работы. В этом параграфе приведём данные на начало ОЭР.

Методика 1. «Сюжетные картинки» (автор Р.Р. Калинина)

Цель: Изучение уровня сформированности когнитивного компонента культуры безопасного поведения на дороге у первоклассников на начало ОЭР.

Школьнику предоставляются картинки с изображением ситуаций на дороге, которые он должен разложить картинки на две группы. В первой группе – картинки с изображением ситуаций, в которых нарушаются правила дорожного движения, во второй группе – картинки с ситуациями, в которых правила дорожного движения соблюдаются.

Обработка результатов. 1 балл – школьник неправильно раскладывает картинки, не может обосновать свои действия; 2 балла – школьник правильно раскладывает картинки, но затрудняется с обоснованием своих действий, эмоциональные реакции адекватны, но выражены слабо; 3 балла – школьник правильно раскладывает картинки, обосновывает свой выбор (называет моральные нормы); эмоциональные реакции адекватны, яркие, проявляются в мимике, активной жестикуляции и т.д.

Результаты диагностики по методике «Сюжетные картинки» показывают, что половина детей в экспериментальной группе показала средний результат, в то же время, в контрольной группе практически то же количество продемонстрировали низкий уровень знаний о правилах дорожного движения. В экспериментальной группе трое детей показали высокий уровень когнитивного компонента. Они без ошибок назвали все нарушения правил дорожного движения, обосновали свой выбор. Также, в экспериментальной группе, половина опрошенных – 15 человек – допускали незначительные неточности или не смогли обосновать свой выбор того или

иного нарушения. 12 учащихся из 30 человек допустили ошибки в перечислении нарушений правил дорожного движения, а также не смогли логично объяснить свой выбор нарушений и обосновать, что именно нарушает участник движения. В контрольной группе только один ребенок показал высокий результат в тесте «Сюжетные картинки». 13 детей допускали ошибки и не всегда обосновывали свой выбор. 15 детей показала низкий результат. Многие из них путались в нахождении нарушений и практически никто из них не дал логически обоснованного ответа выбора.

Методика 2. Карта-задание «Подбери знак» (автор О.Е. Прудникова)

Цель: изучение уровня сформированности когнитивного компонента культуры безопасного поведения.

Инструкция: Разложи знаки на плане-карте там, где они необходимы.

Обработка результатов. Степень сформированности когнитивного компонента оценивается по 3-х балльной шкале: 1 балл – школьник раскладывает знаки дорожного движения с ошибками, не может объяснить свой выбор; 2 балл – школьник правильно раскладывает знаки, но не может объяснить свои действия; 3 балла – школьник раскладывает знаки без ошибок, логично обосновывая выбор мест для расположения знаков дорожного движения.

Результаты теста «Подбери знак» позволяют сделать выводы о достаточно слабом знании младшими школьниками знаков дорожного движения. У детей нет полного знания о системе знаках дорожного движения. Многие не имеют представления об их классификации. Ребятам известно, что знаки бывают разные по форме и цвету, но они не связывают эти различия с назначением знаков. Тем не менее, можно говорить о том, что в контрольной группе эти знания являются более глубокими, так как в данной группе низкий уровень знаний показали только 65,52% опрошенных. В экспериментальной группе низкий уровень показали 66,67% детей.

Большая часть школьников не знает, как называются знаки, какова их функция.

Результаты двух тестов позволяют сделать вывод о довольно низком уровне сформированности когнитивного компонента культуры безопасного поведения у обследованных школьников. Обобщённые результаты диагностики по обеим методикам представлены на рисунке 1.

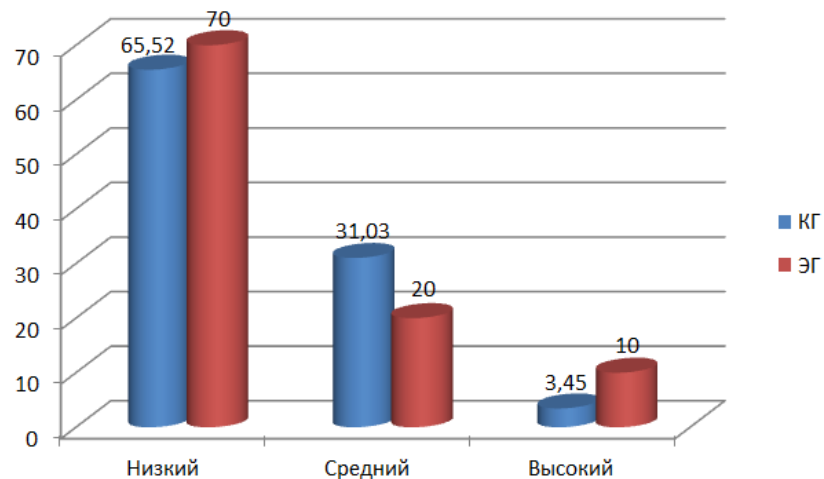


Рисунок 1. Диаграмма «Обобщенные результаты определения уровня сформированности когнитивного критерия культуры безопасного поведения на дорогах первоклассников по двум диагностикам»

Методика 3. «Что такое хорошо и что такое плохо?» (автор Н.М. Липская)

Цель: Изучение эмоционально-ценностного отношения к правилам дорожного движения (ПДД) и к случаям их нарушения.

Инструкция. Школьника просят привести примеры соблюдения правил дорожного движения, нарушения ПДД, свидетелем которого он был; проявления безответственности и др.

Обработка результатов. Степень уровня сформированности эмоционально-ценностного компонента культуры безопасного поведения оценивается по трехбалльной шкале: 1 балл – школьник не может назвать ни одной ситуации, приводит примеры из личного опыта, не связанные с нарушениями ПДД; 2 балла – школьник приводит 1-2 примера нарушения правил дорожного движения, но не имеет четкого понимания

ответственности всех участников дорожного движения; 3 балла – школьник приводит более 2 примеров ситуаций нарушения правил дорожного движения, адекватно с эмоционально-ценностной точки зрения, оценивая личную ответственность за соблюдение правил дорожного движения каждого участника дорожной ситуации.

Анализируя результаты диагностики по методике «Что такое «хорошо» и что такое «плохо», можно сделать вывод о минимальном показателе высокого уровня среди опрошенных детей. В экспериментальной группе трое из детей смогли привести примеры нарушения правил дорожного движения из собственного опыта. Многие приводили примеры, но не смогли дать развернутую оценку подобным действиям и обосновать свои высказывания. Так, большая часть, а именно 23 первоклассника в экспериментальной группе показали средние результаты. В контрольной группе 16 детей затруднились привести примеры из личного опыта. Поэтому по итогам теста, практически половина школьников показала низкий результат.

Методика 4. «Беседа» (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я. Каплунович).

Цель: изучение представлений о понимании личной ответственности за безопасность и сохранность собственной жизни и здоровья.

Вопросы для беседы: Кого можно назвать дисциплинированным (недисциплинированным) пешеходом? Кого можно назвать дисциплинированным (недисциплинированным) водителем? Кого можно назвать внимательным пешеходом? Как ты думаешь, от кого зависит твоя безопасность на дороге?

Обработка результатов. 1 балл – школьник затрудняется в ответе на поставленные вопросы или отвечает несвязно; 2 балла – школьник отвечает на вопросы правильно, но не имеет четкого представления о понятиях «дисциплинированность», «ответственность», в ответах отсутствует логика; 3 балл – школьник имеет четкое представление о понятиях

«дисциплинированность» в дорожных ситуациях, осознает свою ответственность за собственную безопасность на дороге.

Минимальное количество первоклассников в контрольной и экспериментальной группах показали в беседе высокий уровень. Только по одному ребенку справилось с заданием. Данные по среднему и низкому показателю разнятся. В экспериментальной группе 19 школьников ответили на вопросы правильно, но не смогли дать характеристику понятиям «ответственность и дисциплинированность на дороге» своими словами. 10 первоклассников затруднились с выполнением этого задания. Ответы их были отрывочны и нелогичны. Примерно также справились с заданием и школьники из контрольной группы: 17 первоклассников достигли среднего показателя и 11 человек показали низкий результат.

Полученные данные позволяют сделать выводы о том, что положительное отношение к соблюдению правил дорожного движения у обучающихся сформировано в большей степени, нежели конкретные знания о правилах дорожного движения, о знаках дорожного движения и т.д.

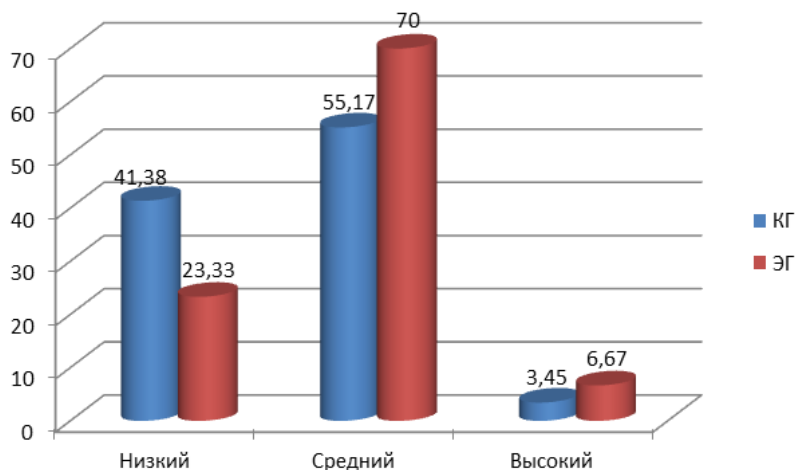


Рисунок 2. Диаграмма «Обобщенные результаты определения уровня сформированности эмоционально-ценностного критерия культуры безопасного поведения на дорогах первоклассников по двум диагностикам»

Методика 5. Анкета «Оцени поступок» (автор Э.Туриэль)

Цель: выявление степени дифференциации конвенциональных и моральных норм.

Первокласснику предлагается оценить поступок мальчика (девочки, причем школьник оценивает поступок сверстника своего пола), выбрав один из трёх вариантов оценки: 1 балл – так делать можно, 2 балла – так делать иногда можно, 3 балла – так делать нельзя.

Инструкция: «Сейчас тебе предстоит оценивать разные поступки таких же, как ты, мальчиков и девочек. Всего нужно оценить 6 поступков. Напротив каждой ситуации ты должен поставить один, выбранный тобой балл. В верхней части листа написано, что означает каждый балл. Давай вместе прочтем, как можно оценивать поступки ребят. Если ты считаешь, что так делать можно, то ставишь балл (один) ...и т.д.». После обсуждения значения каждого балла ребенок приступает к выполнению задания.

1. Мальчик (девочка) перешел дорогу на красный сигнал светофора.
2. Мальчик (девочка) не пристегнулся ремнем безопасности.
3. Мальчик (девочка) перешел дорогу в неположенном месте.
4. Мальчик (девочка) на велосипеде переехал пешеходный переход.
5. Мальчик (девочка) играл с мячом возле дороги.
6. Мальчик (девочка) остановился возле пешеходного перехода подождать друга.

Обработка результатов. Степень дифференциации конвенциональных и моральных норм оценивается по 3-х балльной шкале: 1 балл – школьник отвечает неуверенно, путается в ситуациях; 2 балла – школьник правильно оценивает большинство ситуаций, но не может точно сформулировать, почему данная ситуация является нарушением правил дорожного движения; 3 балла – школьник без ошибок оценивает все предложенные ситуации и логично объясняет, почему они являются нарушением правил дорожного движения или опасными ситуациями.

Анализируя результаты по методике «Оцени поступок» можно сделать вывод о том, что и в экспериментальной, и в контрольной группах больше половины опрошенных (по 16 школьников) показали результат среднего уровня. Так же, следует отметить в контрольной группе нулевой результат

высокого уровня, в то же время, в экспериментальной группе двое детей смогли ответить без ошибок и обосновать свой ответ. Довольно высок показатель низкого уровня: 13 первоклассников контрольной группы и 12 первоклассников экспериментальной группы не смогли ответить без ошибок, отвечали неуверенно, путались в ситуациях.

Методика 6. «Закончи историю» (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я. Каплунович)

Цель: Изучение сформированности деятельностного компонента культуры безопасного поведения и эмоционально-ценностного отношения к случаям нарушения ПДД.

Инструкция. Испытуемому ребенку читают рассказ-ситуацию о нарушении правил дорожного движения. Задаются вопросы: «Как можно назвать такой поступок?», «Видел ли ты подобные ситуации в реальной жизни?», «Как бы ты сам поступил в такой ситуации?».

Обработка результатов. Степень сформированности деятельностного компонента культуры безопасного поведения и эмоционально-ценностного отношения к правилам дорожного движения оценивается по 3-х бальной шкале: 1 балл – у школьника сформировано неправильное отношение к соблюдению ПДД; 2 балла – представление о соблюдении ПДД правильное, но недостаточно четкое и полное; 3 балла – сформировано полное и четкое представление о необходимости соблюдения правил дорожного движения.

По результатам теста можно судить об умении первоклассников, участвующих в эксперименте, рассуждать и логически мыслить. Мы вынуждены констатировать о том, что больше половины детей контрольной группы, а именно 18 школьников, не смогли показать хотя бы средний уровень. В экспериментальной группе результаты лучше и, тем не менее, довольно низкий процент высокого уровня указывает на необходимость работы в данном направлении. Среди обучающихся, получивших низкий балл за методику «Закончи историю» практически каждый уверен в том, что правила дорожного движения существуют не для безопасности, а для того,

чтобы штрафовать и наказывать водителей. Эта установка исходит от взрослых, и от их отношения к штрафам, знакам дорожного движения и сотрудникам Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Методика 7. Игра-задание «Найди нарушителей» (автор О.Е. Прудникова)

Цель: Изучение уровня сформированности деятельностного компонента культуры безопасного поведения на дороге.

Инструкция. Первокласснику предлагают рассмотреть сюжетную картинку и задают следующие вопросы: Что делают дети и взрослые на картинке? Кто из них поступает правильно? Кто из них поступает неправильно? Почему так нельзя поступать? Как бы ты поступил в этой ситуации?

Обработка результатов. Степень уровня сформированности деятельностного компонента оценивается по 3-х балльной шкале: 1 балл – школьник не видит на картинке ситуаций нарушения правил дорожного движения; 2 балла – школьник находит ситуации нарушения правил дорожного движения, но не все; не может объяснить, что именно нарушили персонажи на картинке; 3 балла – школьник правильно называет все ситуации нарушения правил дорожного движения, объясняет какие именно правила нарушены.

Об уровне сформированности деятельностного критерия можно сделать следующие выводы: основная масса учащихся, участвующих в эксперименте, показала средний уровень данного критерия. Что касается отдельно взятых заданий – наиболее часто встречающийся результат – средний уровень. Этот показатель позволяет нам судить о неглубоких знаниях основной массы первоклассников, участвующих в эксперименте, а, следовательно, об их низкой культуре безопасного поведения на дорогах.

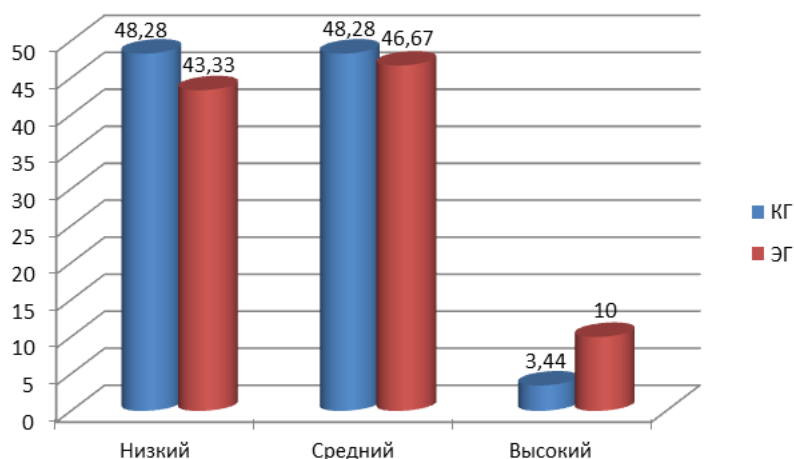


Рисунок 3. Диаграмма «Обобщенные результаты определения уровня сформированности деятельностного критерия культуры безопасного поведения на дорогах первоклассников по двум диагностикам»

2.2. Разработка и реализация программы «Безопасная дорога»

Формирующий этап опытно-экспериментальной работы (сентябрь 2020 – май 2020) был посвящён организации деятельности младших школьников по программе «Безопасная дорога».

Цель программы – формирование у обучающихся культуры безопасного поведения на дорогах в процессе игровой деятельности, удовлетворение их интересов в области дорожного движения, воспитание полноценного участника дорожного движения посредством обучения правилам дорожного движения, а так же создание условий здорового творческого досуга.

Программа рассчитана на обучающихся начальных классов. Занятия проводятся 2 раза в неделю по одному академическому часу. Место проведения занятия варьировалась, в зависимости от тематики: в учебном кабинете, на школьном стадионе, на пришкольном участке. Общее количество часов по программе – 72. Реализация программы проводилась с сентября 2020 г.

В процессе обучения младшие школьники познакомились и закрепляли знания о правилах дорожного движения, о знаках дорожного движения, о правилах поведения пешеходах и пассажиров, водителей велосипеда и

многих других понятиях, необходимых для сформированности культуры безопасного поведения на дороге.

На занятиях использовались разнообразные методы: практические, словесные, наглядные. Программа также предусматривает использование как индивидуальных, так и групповых и коллективных форм обучения.

Выбранные формы и методы обучения способствовали эффективному развитию у первоклассников экспериментальной группы показателей понятия культуры безопасного поведения на дороге, а так же развитию осознанному подходу к пониманию и требованиям правил дорожного движения и ответственному подходу к их соблюдению. Система работы по программе «Безопасная дорога» предусматривает использование следующих форм: настольно-печатные игры, речевые игры, беседы-рассуждения, творческие задания, моделирование, метод проектов, коллективное создание игр и пособий, конкурсы, игры-тесты, викторины, квесты, подвижные игры - эстафеты. В содержание программы входят следующие разделы: «Улица полна неожиданностей», «Дорога в школу», «Наши помощники на дорогах. Светофор. Дорожные знаки. Регулировщик. Разметка на дороге», «Транспорт на улицах нашего города», «Мы - пассажиры», «Мы – пешеходы», «Дорожный этикет», «Мой друг велосипед».

В каждом разделе использовались разнообразные, нетрадиционные формы занятий. Так, например, для закрепления темы «Дорога в школу» в разделе «Улица полна неожиданностей», ребята, разделившись на две подгруппы, защищали свои проекты – плана квартала, в котором находится их школа и дом, в котором они живут. На планах ребята располагали все знакомые им объекты, отмечали дороги и внутриквартальные проезды, регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы, отмечали также опасные для перехода места. В этом разделе активнее всего проявили себя Кирилл Н., Глеб А., Настя Т., Лера Д., Саша Б. Выявили в себе незаурядные способности картографов Денис М., Олеся Р. Для многих школьников экспериментальной группы изначально довольно трудно было соотнести

реальные объекты с изображением на карте-схеме. В этом плане затруднялись с выполнением задания Гриша Ш., Кристина З., Инна С., Вера У. И только в процессе создания собственной карты к ним пришло понимание расположения объектов и уже не вызывало трудности в процессе выполнения задания найти на карте-схеме проспект, улицу, магазин, школу, провести маршрут от дома до школы и обратно, или от дома до магазина, от дома до спортивной секции/музыкальной школы. Следующей частью задания ставилась проблема – каким образом можно проложить новый маршрут, сведя к минимуму опасные ситуации по пути. Ребята с увлечением не только «создавали» заново новый маршрут для себя, но и с удовольствием помогали в этом друг другу. Важно было донести до ребят понимание того, что лучше не тот маршрут, который быстрее, а тот, который безопаснее.

В процессе изучения раздела «Наши помощники на дороге», ребята изучали знаки дорожного движения, разметку на проезжей части, знаки регулировщика. После изучения раздела «Наши помощники на дороге. Знаки дорожного движения» ребятам был предложен проект по созданию настольно-печатной игры «Дорога без опасности». Игра заинтересовала ребят еще в процессе изготовления. Необходимо было расположить на игровом поле знаки дорожного движения в соответствии с их назначением и функцией. В процессе обсуждения расположения тех или иных знаков дорожного движения, необходимо было обосновать свой выбор и объяснить его остальным. Так же, обсуждались совместно с ребятами правила игры. Инновацией во всем известной форме настольно-печатной игры стала возможность разделить игроков на подгруппы: пешеходы, водители, велосипедисты и в зависимости от попадания на разные клетки, действия игроков менялись в соответствии с категорией игрока. Кроме расположенной дорожки с клетками ходов, на игровом поле так же располагались и другие объекты, нарисованные детьми основываясь на их предпочтениях. Ребята рисовали магазины и школы, детские сады и парк развлечений, скверы и клумбы. Дальнейшее расположение нарисованных детьми дорожных знаков

так же зависело от этих объектов. Так, например, знак «Осторожно, дети» располагался вблизи от парка развлечений или школы, а знак «Пункт питания» логично расположили возле кафе. Необходимо уточнить, что весь процесс создания настольно-печатной игры представлял собой проектную деятельность, продуктом которой стала в итоге игра «Дорога без опасности». Игра получилась очень яркой, привлекательной и красочной. Очень помог тот факт, что некоторые учащиеся 1б класса (Стас К., Маша Ю., Геля Ч.) посещают музыкальную школу и именно их изображения очень разнообразили и украсили нашу игру, и её оформление заиграло новыми красками. В итоге совместно с закреплением знаний о знаках дорожного движения, их классификации и назначении, школьники получили созданную своими руками настольно-печатную игру, в которую с удовольствием играют на переменах и в группе продленного дня.

После изучения подраздела «Знаки дорожного движения» была проведена викторина «Такие разные знаки». Викторина проводилась на интерактивной доске по аналогу интеллектуальной викторины «Своя игра». Каждый из ребят имел возможность заработать баллы в личную копилку. Вопросы игры касались не только возможности угадать знак. Необходимо было назвать к какой категории знаков он относится и где устанавливается. Лидерами по баллам в итоге стали Даниил О. и Нина В. Также в этом разделе обучающимся предстояло задание творческого характера «Новый знак». Во время беседы с детьми мы вспоминали знаки, которые изучали и которые часто встречаются по пути из дома в школу или по другим маршрутам. Знаков дорожного движения довольно много и некоторые из них используются часто, некоторые реже, а с некоторыми школьникам даже не приходилось встречаться. Все эти знаки очень важны, потому что они регулируют движение на дороге, взаимоотношения водителей и пешеходов. Несмотря на довольно большое количество знаков дорожного движения, ребятам было предложено подумать, пофантазировать, какого знака, по их мнению, не хватает на наших дорогах. Кроме самого изображения знака,

необходимо было отнести его к какой-либо категории и обосновать свой выбор, а также объяснить необходимость его применения в том или ином месте. Ребята с большим удовольствием выполняли задание. Некоторые, по желанию, объединились в подгруппы. В итоге появилась выставка рисунков «Новый знак». Было создано много ярких, интересных работ. Например, «Снеговик-регулировщик», «Светофорная елочка», «Снежный автомобиль», «Светофорный фонарик». Работы Терезы Ф., Жанны Г., Бори И. были отправлены для участия в городском конкурсе. Очень заинтересовала детей интеллектуальная игра «Знатоки правил дорожного движения». Во время проведения игры класс превратился в клуб знатоков со своими командами знатоков. Правила игры были не очень сложными: необходимо было правильно ответить на вопрос ведущего после минуты обсуждения. Тематику составляли вопросы по правилам дорожного движения. Все ребята класса поделились на три команды по 8 человек и выбрали своих капитанов. Очень бурно и эмоционально проходили минуты обсуждения. Ведь, иногда, казалось бы, простой и очевидный ответ не всегда являлся правильным и в этой ситуации капитаны команд должны принимать на себя ответственность правильного выбора ответа. Между двумя блоками вопросов был проведен конкурс капитанов, в котором сразились три капитана Родион С., Ваня У. и Коля Л. Ребята соревновались в знании марок автомобилей. В итоге победителем оказался Коля Л., который принес своей команде дополнительное очко. Игра очень увлекла ребят, во-первых, новым для них форматом интеллектуальной игры, во-вторых, возможностью почувствовать себя настоящими знатоками, способными справиться с самыми сложными и каверзными вопросами и заданиями.

Ещё одна форма занятий – Квест-игра была для ребят очень запоминающейся. Форма квест-игры представляет собой игру с заданиями по маршрутному листу. Проводится данная форма занятия по итогам изучения нескольких тем, так как квест-игра, кроме увлекательного развлечения, несет в себе функцию закрепления изученного материала в игровой,

привлекательной форме. Задания игры нестандартны и разнообразны: здесь и задание на внимание, развивать которое необходимо как водителю, так и пешеходу, и на сообразительность, и на скорость реакции, и на логику, без которой невозможно выполнение ряда предложенных заданий. С большей частью заданий ребята справились без особого труда. Игра с лексическими единицами «Наборщик» уже была знакома ребятам, и они легко справились с ней. Новыми для них было задание «Шифровальщики» (на отгадывание ребусов). Тематика подобных игр и заданий всегда подчинена теме правил дорожного движения или транспорта. В раздел «Наши помощники на дороге» так же входит цикл занятий, посвященный сигналам регулировщика. Ребятам была показана наглядная презентация с объяснениями всех положений регулировщика. Проведенная для закрепления знаний ролевая игра «Мы – регулировщики» очень понравилась ребятам. Многие с удовольствием брали на себя роль регулировщиков. Одним из заданий было – отмечать и исправлять ошибки участников движения. Умение анализировать и сравнивать с образцом действия сверстников помогает ребенку в дальнейшем видеть свои ошибки и самостоятельно их исправлять. Один из основных разделов программы «Мы – пешеходы» представлен в виде занятий, посвященных развитию умений перехода проезжей части, ознакомлению с правилами для пешеходов, развитию умения критически анализировать дорожную обстановку в зависимости от времени суток, времени года, погодных условия и др. Кроме элементарных знаний обозначений цветов светофора и разметки «зебра» на дороге, существует множество знаний, умений и навыков, от уровня сформированности которых зависит безопасность ребенка на дороге. Многие зависят непосредственно от взрослых, сопровождающих ребенка при переходе улицы. К, сожалению, некоторые взрослые игнорируют красный сигнал светофора и считают безопасным пересечение проезжей части на запрещающий сигнал светофора при отсутствии автомобилей. Подобные поступки не остаются незамеченными для детского восприятия и в подобной ситуации,

неправильно оценив расстояние до приближающегося транспорта, ребенок может попасть в беду. В рамках программы «Безопасная дорога» предусмотрены ряд бесед и тестов с целью выявления подверженности того или иного обучающегося повторению за взрослыми нарушений правил дорожного движения. Беседа с ребятами «Как бы я поступил» направлена на объяснение опасности повторения за взрослыми людьми ошибочных образцов поведения. Также во время одного из занятий в разделе «Мы – пешеходы» была проведена беседа на тему «Что нам может помешать» в процессе которой, педагог совместно с ребятами рассмотрели факторы, отвлекающие или мешающие при переходе пешеходного перехода. Такими факторами были названы: погодные условия и природные обстоятельства (снег, метель, гололед, дождь, заходящее солнце, кусты, деревья). Кроме независимых от нас условий и обстоятельств, существуют факторы, мешающие, отвлекающие или ограничивающие видимость пешехода по его вине, такие как: мобильные телефоны, наушники, капюшоны, шляпы, кепки, зонты. В процессе занятия ребятам были предложены для рассмотрения слайды с изображением пешеходов и разъяснением той или иной ситуации, в которой пешеход оказался. Ребенок-пешеход, зачастую, сталкивается с ситуациями, которые взрослому не кажутся проблемными. Так, например, необходимо разъяснить ребенку назначение и функцию задних световых сигналов автомобиля. Нередки ситуации, когда ребенок оказывается позади припаркованного автомобиля во дворе, возле магазина, по пути своего следования. Для многих обучающихся их назначение неизвестно и взрослые не видят в этом опасности. Ребенок, находящийся позади автомобиля, не всегда попадает в зону видимости автомобилиста. В тот момент, когда водитель включает заднюю скорость и собирается ехать назад, у автомобиля включается сигнал (или сигналы, в зависимости от марки автомобиля) заднего хода белого или светло-желтого цвета. Увидев подобный сигнал, ребёнок должен немедленно покинуть зону движения автомобиля и тем самым избежит травмоопасной ситуации. Особенности строения автомобиля

в том, что сзади у автомобиля расположены несколько видов световых сигналов. Это и сигнал торможения, так называемые «стоп-сигналы», и сигналы аварийной остановки, и сигнал заднего хода. Все они отличаются цветом фар и ребенка необходимо ознакомить с назначением и обозначением каждого из цветов. Занятие «Маленькие секреты большого транспорта» посвящено ознакомлению с этими знаниями. На одном из занятий раздела «Мы – пешеходы» была проведена интерактивная игра «Главное – внимание!». Внимательность на дороге – одно из самых важных качеств участника дорожного движения, помогающее ему избежать неприятных ситуаций на дороге. Внимательный пешеход или водитель замечает самые важные детали и обращает на них свое внимание. В процессе интерактивной игры ребята тренировали свое внимание с помощью различных заданий.

Раздел «Мы – пассажиры» посвящен правилам поведения в транспорте, культуре поведения пассажиров, правилам перевозки детей в автомобилях. Важно было донести до сознания детей необходимость пристегиваться ремнем безопасности. Для многих ребят эта необходимость была связана, прежде всего, с боязнью быть оштрафованным. Это отношение, безусловно, формируется под влиянием окружающих взрослых и их отношению к не пристегнутому ремню. Для формирования культуры безопасного поведения на дороге для участника - пассажира необходимо четкое осознание необходимости пристегиваться ремнем безопасности во избежание серьезных травм и потери жизни, а не из-за боязни быть оштрафованным. С ребятами проводились беседы «Как не надо себя вести», «Правильные и неправильные поступки». Дети с увлечением разыгрывали сюжетно-ролевые ситуации «В общественном транспорте», «В автомобиле». Культура поведения в общественном транспорте включает в себя несколько аспектов: умение вести себя прилично, уважительно относиться к другим пассажирам, умение заботиться о собственной безопасности и безопасности окружающих. В процессе практических упражнений у ребят появилась возможность взглянуть на себя со стороны и оценить собственные действия с точки зрения

окружающих. По итогам занятий, предусмотренных разделом «Мы – пассажиры» была проведена викторина на знания особенностей поведения детей в общественном транспорте, особенности перевозки детей в личном транспорте.

Большой интерес вызвал у детей раздел программы «Мой друг – велосипед». У родителей детей младшего школьного возраста часто возникает обеспокоенность тем, что дети катаются на велосипеде на улице без их сопровождения. Эти опасения обоснованы, потому что многие дети не знают самые основные правила дорожного движения для велосипедистов. А те, кто знает, не всегда их соблюдают. Ведь психологические особенности этого возраста отличают импульсивность, эмоциональность, особенно в процессе подвижных игр. Дети забывают о безопасности, когда увлечены игрой и не в состоянии предвидеть и предусмотреть опасную для жизни и здоровья ситуацию. И если с детьми дошкольного возраста родители гуляют чаще, то, взрослея, ребенок все чаще оказывается на улице без сопровождения взрослого. Так, в процессе беседы с первоклассниками выяснилось, что практически половина детей катается на велосипеде без сопровождения взрослых, при том, что о правилах для велосипедистов они имеют очень смутное представление. Практически никто из них не смог четко ответить на вопросы, касающиеся знаний этих правил. Даже взрослый человек и подросток, выезжающие на велосипеде на улицу, не всегда знакомы с правилами дорожного движения для велосипедистов. На занятиях раздела «Мой друг – велосипед» ребята познакомились с правилами дорожного движения и знаками, предназначенными для велосипедистов. Эти правила четко регламентируют то, что разрешено и запрещено велосипедистам, с какого возраста ребенок может выезжать за пределы жилого квартала и ехать по автомобильной дороге, каким образом велосипедист должен пересекать пешеходный переход, по какой стороне тротуара двигаться при отсутствии велосипедной дорожки и многие другие, знание которых обязательно для велосипедиста любого возраста. Кроме того,

мы рассмотрели некоторые опасные ситуации, не предусмотренные правилами, но в которых часто оказываются ребята, выбрав велосипед средством передвижения. Также, одно из занятий было посвящено обсуждению других средств передвижения, используемых ребятами (ролики, скейт, самокат). По окончании раздела была проведена эстафета «Велосипедисты, вперед!», которая проводилась на пришкольном стадионе. Ребята разделились на две команды «Колесо» и «Победа» и соревновались в спортивных дисциплинах. Участники эстафеты передвигались не только на велосипедах. Также у кого была возможность, воспользовались роликами, самокатами, скейтами. Капитаны команд Денис О. и Глеб Е. отлично справлялись со своими командами. В итоге с совсем небольшим отрывом победила команда «Колесо».

Мероприятие, позволяющее объединить все изученные обучающимися разделы, прошло в форме игры Клуба Веселых и Находчивых. Ребята заранее к ней готовились, придумывая себе название, визитки и символ команды. Кроме конкурса «Визитка», были проведены конкурс капитанов (в котором капитанам пришлось потрудиться в роли регулировщиков), конкурс – викторина «Знаки дорожного движения», игровые ситуации «Как не надо себя вести», конкурс – блиц «Вопрос-ответ». Итоговое занятие «КВН» получилось очень интересным, увлекательным и даже азартным. Ведь каждая из команд очень хотела выиграть. Победителем конкурса капитанов стал Никита Х., знатоком знаков дорожного движения показала себя Катя И., а в итоге победила команда «Светофор». Очень запоминающимся для ребят стал визит к ним инспектора Государственной Инспекции Безопасности дорожного движения Валерия Александровича Р. Ребята готовились к встрече заранее, нарисовали рисунки, подготовили вопросы. Валерий Александрович с удовольствием пообщался с первоклассниками, рассказал о своей непростой, но очень важной службе, ответил на их вопросы. Школьникам надолго запомнилась эта встреча, они делились впечатлениями, рассказывали о ней ребятам параллельных классов.

Все запланированные разделы, включающие в себя занятия разнообразной формы и организации, проводились на протяжении всего учебного года. В каникулярные отрезки были запланированы и проведены мероприятия развлекательного характера по соответствующей тематике. Таким образом, программа «Безопасная дорога» была реализована в полном объеме.

2.3. Анализ опытно-экспериментальной работы по формированию культуры безопасного поведения у обучающихся начальных классов на дорогах

По итогам реализации программы «Безопасная дорога» нами был повторно проведен диагностический срез с использованием тех же диагностических методик. Для выявления уровней когнитивного критерия сформированности культуры безопасного поведения на дорогах использовались методики: «Сюжетные картинки» (автор Р.Р. Калинина), «Подбери дорожный знак» (автор О.Е. Прудникова). Для выявления уровней эмоционально-ценностного критерия культуры безопасного поведения на дорогах методики: «Что такое «хорошо» и что такое «плохо»? (автор Н.М. Липская), «Беседа» (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я Каплунович). Для выявления уровней деятельностного критерия культуры безопасного поведения методики: «Закончи историю», (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я Каплунович), анкета «Оцени поступок» (автор Э.Туриэль), игра-задание «Найди нарушителей» (автор О.Е Прудникова). Данные в экспериментальной группе были проанализированы в сравнении с контрольной группой.

И в контрольной группе, и в экспериментальной группах обнаружился прирост по когнитивному, эмоционально-ценностному и деятельностному критериям, но в экспериментальной группе этот прирост больше (рисунки 4, 5, 6).

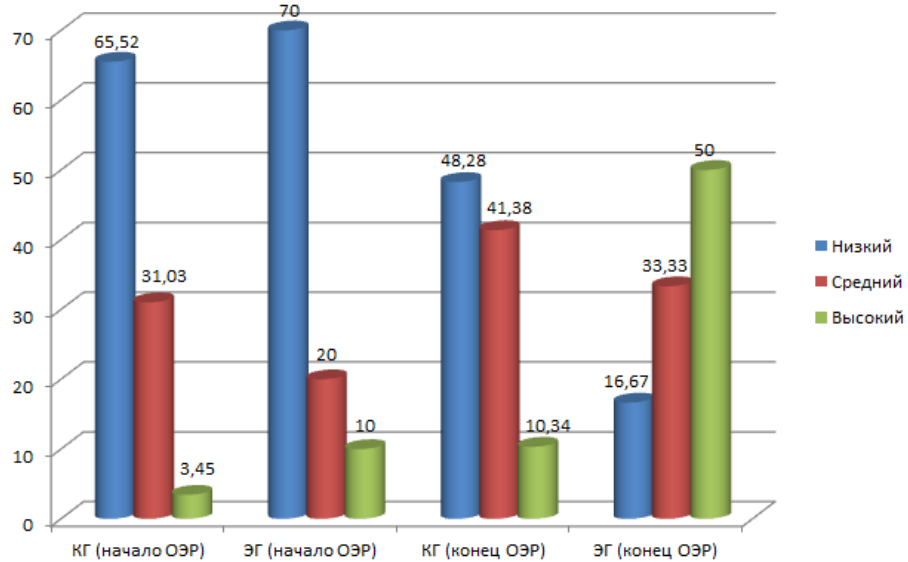


Рисунок 4. Диаграмма «Сравнение уровней сформированности культуры безопасного поведения на дорогах первоклассников по когнитивному критерию на начало и окончание опытно-экспериментальной работы»

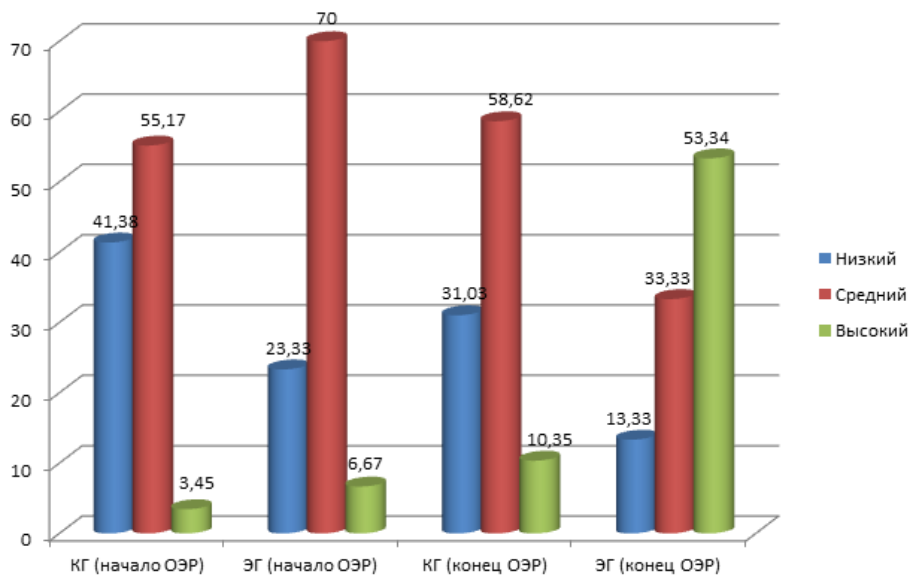


Рисунок 5. Диаграмма «Сравнение уровней сформированности культуры безопасного поведения на дорогах первоклассников по эмоционально-ценностному критерию на начало и окончание опытно-экспериментальной работы»

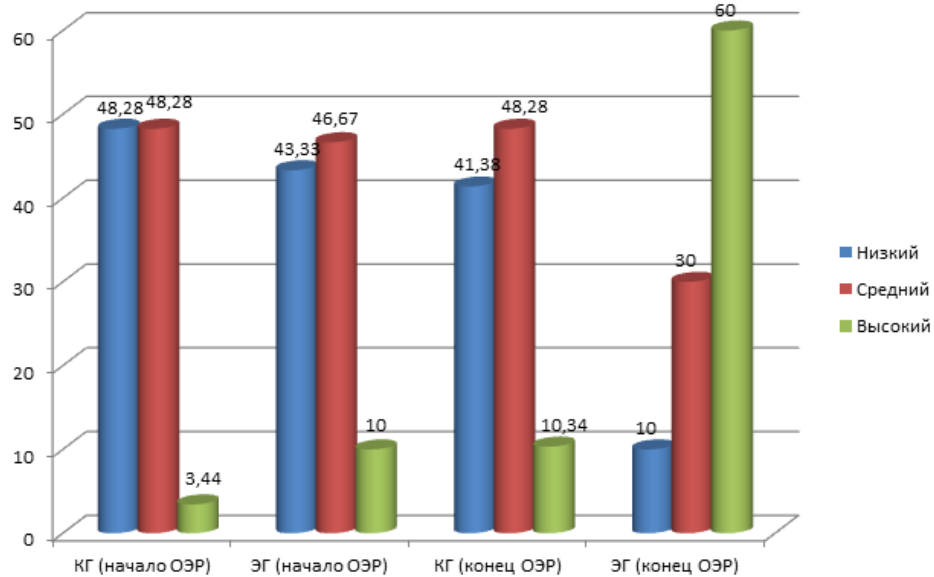


Рисунок 6. Диаграмма «Сравнение уровней сформированности культуры безопасного поведения на дорогах первоклассников по деятельностному критерию на начало и окончание опытно-экспериментальной работы»

По сравнению с контрольной группой, в экспериментальной группе чётко прослеживается увеличение количества обучающихся с высоким уровнем культуры безопасного поведения на дорогах и значительное уменьшение обучающихся с низким уровнем сформированности культуры безопасного поведения на дорогах.

В результате сравнения данных констатирующего и формирующего этапов нашей опытно-экспериментальной работы в экспериментальной группе явно прослеживается динамика уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у обучающихся, прошедших обучение по разработанной нами программе «Безопасная дорога».

Результаты, представленные на рисунках 4, 5 и 6, позволяют сделать вывод о существенных изменениях, произошедших в экспериментальной группе по итогам реализации программы «Безопасная дорога». Положительные изменения в результате повторной диагностики говорят о результативности данной программы и её мероприятий.

Проверим нашу гипотезу с помощью критерия «хи-квадрат» Пирсона. За гипотезу H_0 мы принимаем положение, что разработанная нами программа «Безопасная дорога», учитывающая возрастные особенности младших школьников, не повлияет на уровень сформированности культуры безопасного поведения первоклассников на дорогах. В случае неподтверждённой гипотезы H_0 принимаем

альтернативную гипотезу H_1 – если провести разработанную нами программу «Безопасная дорога» с обучающимися начальной школы, то она будет более эффективной в экспериментальной группе. Заполняем таблицу распределения баллов по уровням (низкий, средний, высокий). Рассмотрим эти положения для когнитивного критерия.

Таблица 3

Таблица распределения баллов по уровням

Группа	Выборки	Уровни		
		низкий	средний	высокий
Контрольная	$n_1=29$	$Q_{11}=14$	$Q_{12}=12$	$Q_{13}=3$
Экспериментальная	$n_2=30$	$Q_{21}=5$	$Q_{22}=10$	$Q_{23}=15$

Далее строим таблицу распределения эмпирических частот, т.е. тех частот, которые мы наблюдаем.

Таблица 4

Таблица распределения эмпирических частот

Группа	Высокий	Средний	Низкий	Итого
Контрольная	3	12	14	29
Экспериментальная	15	10	5	30
Итого	18	22	19	$n=59$

Теоретически мы ожидаем, что частоты распределятся равновероятно, т.е. частота распределится пропорционально между контрольной и экспериментальной группами. Построим таблицу теоретических частот. Для этого умножим сумму по строке на сумму по столбцу и разделим получившееся число на общую сумму (n).

Таблица 5

Таблица распределения теоретических частот

Группа	Высокий	Средний	Низкий	Итого
Контрольная	$(29 \times 18) : 59 = 8,85$	$(29 \times 22) : 59 = 10,81$	$(29 \times 19) : 59 = 9,34$	29
Экспериментальная	$(30 \times 18) : 59 = 9,15$	$(30 \times 22) : 59 = 11,19$	$(30 \times 19) : 59 = 9,66$	30
Итого	18	22	19	$n=59$

Составим итоговую таблицу для вычислений.

Сводная таблица

Группа	Уровни	Эмпирическое (Э)	Теоретическое (Т _{кр})	$(\text{Э} - \text{Т}_{\text{кр}})^2 / \text{Т}_{\text{кр}}$
Контрольная	Низкий	14	9,34	2,33
	Средний	12	10,81	0,13
	Высокий	3	8,85	3,87
Экспериментальная	Низкий	5	9,66	2,25
	Средний	10	11,19	0,13
	Высокий	15	9,15	3,74
				$\Sigma=12,45$

Из таблицы видим, что $\chi^2 = \Sigma(\text{Э} - \text{Т}_{\text{кр}})^2 / \text{Т}_{\text{кр}} = 12,45$

Находим число степеней свободы $df = (R-1) \times (C-1)$, где R – количество строк в таблице (их 2: контрольная и экспериментальная группы), C – количество столбцов (их тоже 2: эмпирическое и теоретическое). Вычисляем $df = (2 - 1) \times (2 - 1) = 1$.

В нашем случае $\chi^2 = 12,45$; $df = 1$.

По таблице критических значений критерия находим: при $df = 1$ и уровне ошибки $p=0,05$ критическое значение $\chi^2 = 3,841$.

Полученное нами значение больше критического ($12,45 > 3,841$), а значит, гипотеза H_0 о том, что разработанная нами программа «Безопасная дорога», учитывающая возрастные особенности младших школьников, не повлияет на уровень сформированности культуры безопасного поведения первоклассников на дорогах, отвергается и принимается гипотеза H_1 . А это значит, если применять в образовательном процессе первоклассников разработанную нами программу «Безопасная дорога», то можно ожидать более высокий уровень сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у обучающихся начальной школы.

Выводы по второй главе

Во второй главе исследования нами были апробированы педагогические условия формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дороге. Нами была организована опытно-экспериментальная работа, включающая в себя два этапа: констатирующий, и формирующий.

При анализе результатов констатирующего этапа экспериментального исследования, включавшего в себя ряд диагностических методик, был сделан вывод о наличии большого количества первоклассников с низким уровнем сформированности культуры безопасного поведения на дороге. Также можно констатировать отсутствие детей с высоким уровнем сформированности культуры безопасного поведения на дороге. Проанализировав результаты диагностики, была поставлена цель: сформировать у обучающихся начальной школы в экспериментальной группе необходимый уровень культуры безопасного поведения на дороге, и в связи с этим нами была разработана программа «Безопасная дорога», имеющая целью сформировать у младших школьников знания, умения и навыки, необходимые для безопасной жизнедеятельности в условиях города.

В ходе формирующего эксперимента была реализована программа «Безопасная дорога». В содержание программы входили разнообразные формы и методы организации деятельности младших школьников, направленные на формирование культуры безопасного поведения на дороге.

Повторная диагностика в конце опытно-экспериментальной работы показала динамику уровня сформированности культуры безопасного поведения у обучающихся в экспериментальной группе, прошедших обучение по программе дополнительного образования «Безопасная дорога».

Анализ итоговых результатов исследования показал, что посредством целенаправленной работы у младших школьников происходит повышение уровня сформированности культуры безопасного поведения на дороге. Реализация программы «Безопасная дорога» показала, что ученики

начальных классов значительно повысили уровень сформированности культуры безопасного поведения на дороге когнитивные, эмоционально-ценностные и деятельностные показатели.

Программа «Безопасная дорога» содержит комплекс занятий, выделенных в тематические разделы, построенные с учетом психологических и поведенческих особенностей детей младшего школьного возраста.

Результаты опытно-экспериментальной позволили нам сделать вывод о значительном повышении уровня сформированности культуры безопасного поведения на дороге у обучающихся экспериментальной группы. Таким образом, можно констатировать эффективность занятий, проводимых по программе дополнительного образования «Безопасная дорога», и сделать вывод о необходимости рекомендовать данную программу для использования в общеобразовательных учреждениях и учреждениях дополнительного образования.

Заключение

1. В ходе проведенного исследования нами было установлено, что проблема формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах является актуальной для педагогической теории и практики, так как она представлена и разработана недостаточно широко. Её актуальность обусловлена многими факторами, указанными во введении.

2. Анализ психолого-педагогической литературы позволил уточнить базовое понятие «культура безопасного поведения на дорогах», а также нам удалось сформировать диагностический инструментарий, позволяющий выявить уровень сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у первоклассников.

3. В процессе констатирующего этапа опытно-экспериментальной работы были выделены критерии (когнитивный, эмоционально-ценностный, деятельностный), а так же уровни (высокий, средний, низкий) сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у обучающихся начальной школы.

4. В ходе формирующего этапа опытно-экспериментальной работы были реализованы мероприятия разработанной нами программы «Безопасная дорога»

5. Результаты всей опытно-экспериментальной работы подтвердили нашу гипотезу о создании необходимых психолого-педагогических условий для формирования культуры безопасного поведения на дорогах, о необходимости проведения систематизированной работы по формированию культуры безопасного поведения на дорогах в рамках программы «Безопасная дорога».

Практические рекомендации

Реализация программы «Безопасная дорога» по формированию культуры безопасного поведения на дорогах у первоклассников свидетельствует об эффективности и целесообразности ее использования для становления когнитивной, эмоционально-ценностной и деятельной основы безопасной жизнедеятельности, формирования умений и навыков эффективного взаимодействия в повседневной жизни, обогащения личного опыта.

Таким образом, разработанная программа может быть использована в образовательном процессе начальной школы в образовательной организации как учителями начальных, так и студентами-практикантами.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Азбуку дорожную знать каждому положено: сборник работ, присланных на Московский областной конкурс на лучшее детское литературное произведение по пропаганде безопасности дорожного движения. – М., 2018. – 84 с.
2. Айзман Р.И., Петров С.В., Ширшова В.М. Теоретические основы безопасности жизнедеятельности. – Новосибирск, 2011. – 208 с.
3. Акимов В.А., Дурнев Р.А. Культура безопасности жизнедеятельности // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2018. – № 11. – С. 23-27.
4. Анализ аварийности с участием детей за 12 месяцев 2020 года. URL: <https://www.gimnaziya15.ru/single-post/анализ-аварийности-с-участием-детей-за-12-месяцев-2020-года> (дата обращения 29.04.2021)
5. Аналитическая справка о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма на территории Межмуниципального управления МВД России «Красноярское» за 12 месяцев 2019 года. URL: <http://кп-шк84.учисьучись.рф/media/sub/55/files/analiticheskaya-spravka-o-sostoyanii-detskogo-dorozhno---transportnogo-travmatizma-na-territorii-mu-mvd-rossii-krasnoyarskoe-za-12-mesyatsev-2019-goda.pdf> (дата обращения 29.04.2021)
6. Асянова С.Р. Формирование и развитие культуры безопасного поведения школьника на дорогах // Образование и саморазвитие. – 2010. – № 5 (21). – С. 125-129.
7. Ахмадиева Р.Ш. Формирование личностной компетенции участника дорожного движения // Казанский педагогический журнал. – 2010. – № 5-6. – С. 11-18.
8. Булатов М.Р., Галимов И.Г. и др. Азбука дорожной науки. № 1. – Казань, 2018. – 16 с.
9. Вашкевич А.В., Смородина В.А. Педагогика безопасности: особенности развития жизненного опыта ребенка в области безопасности дорожного движения // Прикладная юридическая педагогика: от теории к практике:

материалы межведомственной научно-практической конференции, 20 октября 2017 г. – СПб., 2017. – С. 13-17.

10. Взрослые и дети в образовательном пространстве: научно-методический сборник / Под научной ред. И.С. Якиманской; Центр педагогических инноваций РАО. – М.: Северный город, 2016. – 137 с.
11. Волков Б.С. Психология младшего школьника: учебное пособие. – М., 2016. – 208 с.
12. Володарская В.Н., Мальцева Е.А. Рабочая тетрадь по правилам дорожного движения для 1, 2, 3 классов. – Каменск-Уральский: Изд-во «Калан», 1997. – 32 с.
13. Вольхин С.Н., Михайлов А.А., Степанов К.В. Подготовка будущих учителей начальных классов к обеспечению безопасной жизнедеятельности младших школьников: монография. – Шуя: Изд-во ШГПУ, 2018. – 145 с.
14. Воробьев Ю.Л., Пучков В.А., Дурнев Р.А. Основы формирования культуры безопасности жизнедеятельности населения. – М.: Деловой экспресс, 2016. – 139 с.
15. Воспитание безопасного поведения детей на дороге и улице во внеурочное время (из опыта работы). – Челябинск, 2016. – 37 с.
16. Гатаулина Р.Ф. Формирование безопасного поведения школьников в досуговой деятельности // Педагогика безопасности: наука и образование: материалы международной научной конференции, 16 декабря 2016 г. – Екатеринбург, 2016. – С. 28-32.
17. Гафнер В.В. ОБЖ 2.0: новый уровень развития педагогики безопасности // Воспитание подрастающего поколения в духе бережного отношения к жизни и готовности к оказанию помощи: Материалы пленарного и секционного заседаний V Форума МЧС России и общественных организаций «Общество за безопасность», 25-28 августа 2016 г. – Устье, 2016. – С. 93-95.

18. Гладких С.Н., Николаева Н.И. Формирование культуры безопасного поведения [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.radnews.ru/формирование-культуры-безопасного-п/> (дата обращения 29.04.2021)
19. Горина Л.Н. Культура безопасности жизнедеятельности (методологические и технологические аспекты): монография. – Тольятти, 2016. – 223 с.
20. Горская А.В. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в современном мегаполисе: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.01 / Арина Викторовна Горская. – СПб., 2004. – 184 с.
21. ГОСТ Р 22.3.08-2014 Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Культура безопасности жизнедеятельности. Термины и определения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://internet-law.ru/gosts/gost/58623/> (дата обращения 29.04.2021)
22. Гребенюк И.А. Формирование культуры безопасного поведения младших школьников на дорогах // Молодежь в науке и образовании: материалы конкурса научно-исследовательских работ студентов, магистрантов, аспирантов, 15 февраля 2018 г. – Чебоксары, 2018. – С. 45-49.
23. Данченко С.П., Костецкая Г.А. Педагогика безопасности: о понятии «личность безопасного типа» // Педагогика. – 2021. – Т. 85. – № 2. – С. 57-63.
24. Дикань С.А. Культура безопасности в контексте проблем современной педагогики // Педагогика безопасности: наука и образование: материалы международной научной конференции, 14 ноября 2016 г. – Екатеринбург, 2016. – С. 45-48.
25. Дмитриева Л.С. Воспитание культуры безопасности подрастающего поколения // Педагогика безопасности: наука и образование: материалы международной научной конференции, 16 декабря 2016 г. – Екатеринбург, 2016. – С. 38-40.

26. Кайгородов П.И. Педагогические средства проектирования интегративного курса «Основы культуры безопасной жизнедеятельности»: автореф. дис. ... канд. пед. наук / Пётр Иванович Кайгородов. – Ростов н/Д, 2002. – 25 с.
27. Каконашвили Л.Ю. Формирование безопасного поведения младших школьников // Педагогика безопасности: наука и образование: материалы международной научной конференции, 16 декабря 2016 г. – Екатеринбург, 2016. – С. 55-59.
28. Коджаспирова Г.М., Коджаспиров А.Ю. Словарь по педагогике (междисциплинарный): для учащихся, студентов, аспирантов, учителей и преподавателей вузов. – М.: Россов н/Д: MapT, 2016. – 447 с.
29. Конев В.А. Человек в мире культуры: пособие по спецкурсу. – Самара, 2016. – 99 с.
30. Котик М.А. Психология и безопасность. – 2-е изд., испр. и доп. – Таллин: Валгус, 2017. – 439 с.
31. Кочетков А.Н., Мехед Н. Современная Россия: ключевые проблемы безопасности // Власть. – 2002. – № 10. – С. 5.
32. Кузнецов В.Н. Культура безопасности современного российского общества. – М., 2016. – 68 с.
33. Кузнецов В.Н. Формирование культуры безопасности в трансформирующемся обществе: социологический аспект: дис. ... д-ра социол. наук: 22.00.01 / Вячеслав Николаевич Кузнецов. – М., 2002. – 388 с.
34. Кузнецова Н.М., Шманева Л.В. Основы деятельности по формированию культуры безопасного поведения на дороге: практическое пособие. М, 2016. – 74 с.
35. Леонтьев А.Н. Ощущение, восприятие и внимание детей младшего школьного возраста. Очерки психологии детей (младший школьный возраст). – М., 1950. – 112 с.

36. Масленникова В. Ш. Педагогика безопасности как теория обеспечения безопасности личности в образовательной организации // Казанский педагогический журнал. – 2017. – № 5 (124). – С. 41-45.
37. Методические рекомендации по организации и проведению массовых мероприятий по безопасности дорожного движения в детском оздоровительном лагере. – Воронеж, 2017. – 24 с.
38. Молчановский В.Ф. Безопасность – атрибут социальной системы // Анализ систем на пороге XXI века: теория и практика: материалы международной конференции, 27 февраля 2016 г. – М., 2016. – С. 104.
39. Мошкин В.Н. Воспитание культуры безопасности школьников: дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.01 / Владимир Николаевич Мошкин. – Барнаул, 2004. – 369 с.
40. Национальная политическая энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://politike.ru/termin/kultura-bezopasnosti.html> (дата обращения: 29.04.2021)
41. Обеспечение психологической безопасности в образовательном учреждении: практическое руководство / под ред. И.А. Баевой. – СПб.: Речь, 2016. – 287 с.
42. Общие положения безопасности атомных станций НП 306.2.-141-2008 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: http://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page?id_doc=69189 (дата обращения 29.04.2021)
43. Ожегов С.И. Словарь русского языка: ок. 57.000 слов. – 18-е изд., стер. – М.: Рус. яз., 2017. – 795 с.
44. Перфильева Н.В. Точки зрения на характеристики и квалификацию абстрактных единиц языка // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 3. – С. 17-22.
45. Репин Ю.В., Мельникова Н.Ф. Формирование культуры безопасности жизнедеятельности у обучающихся образовательных организаций общего образования в процессе обучения предмету «Основы безопасности

- жизнедеятельности» // Образовательная среда сегодня: стратегии развития. – 2016. – № 3 (7). – С. 69-78.
46. Руденко В.А. К истории понятия «культура безопасности» // Глобальная ядерная безопасность. – 2014. – № 3 (12). – С. 100-104.
47. Рыбалкин Н.Н. Природа безопасности: дис. ... д-ра филос. наук / Николай Николаевич Рыбалкин. – М., 2003. – 407 с.
48. Сказка, которая сохраняет жизнь! Сборник конкурсных работ работников дошкольных учреждений по безопасности на дорогах. – Кострома, 2013. – 35 с.
49. Толочко Е.И. Культура безопасного поведения на дорогах как многоаспектная социально-педагогическая проблема // Человек и образование. – 2015. – № 1 (45). – С. 173-179.
50. Watson D. The Handbook of Social Psychology. <https://www.goodreads.com/book/show/3251850-handbook-of-social-psychology> (дата обращения 29.04.2021)
51. Thompson D., Hudson S.H., Mack M. Keep school playgrounds safe // The education digest. – 2018. – Vol. 64. – № 2. – P. 60-64.
52. Vetter A. Les choix technico-pédagogiques dans l'ingénierie du dispositif de FOAD CIEP+ <https://journals.openedition.org/alsic/3057>