

## Оглавление

Введение.....	2
1. Исследование проблем формирования модели безопасного поведения на дороге детей младшего школьного возраста.....	6
1.1 Обеспечение безопасности детей в дорожном движении. Анализ детского дорожного травматизма в России.....	6
1.2. Психофизиологические особенности поведения ребенка на дороге....	15
1.3. Модель безопасного Поведения ребенка на дороге. Роль педагога в ее формировании.....	19
1.3 Роль семьи в формировании модели безопасного поведения ребенка на дороге.....	25
1.5. Анализ организации образовательного процесса по формированию навыков безопасного поведения на дороге в начальной школе.....	27
2. Применение игровых методов формирования моделей безопасного поведения детей на дороге .....	35
2.1. Анализ и обоснование необходимости применения познавательных и ролевых игр в учебном процессе.....	35
2.2. Экспериментальная проверка эффективности методики формирования модели безопасного поведения учеников младших классов классов на дорогах с применением игровых методов.....	42
Выводы:.....	49
Список литературы .....	50
Приложение 1 .....	53
Приложение 2.....	62

## Введение

Настоящее исследование посвящено проблеме формирования модели безопасного поведения на дороге детей младшего школьного возраста и путей её реализации.

**Актуальность** исследования обусловлена значительным количеством дорожно-транспортных происшествий на дорогах России с гибелью людей.

За последние десять лет средний прирост количества легковых автомобилей в год составлял 8%, а в крупных городах количество легковых автомобилей увеличилось в 10- 15 раз. Автомобильный транспорт способен обеспечить высокие темпы экономического роста населения. Однако автомобилизация страны имеет и свои отрицательные стороны, порождая множество проблем. Среди них - обеспечение безопасности транспортных средств, водителей и пешеходов.

Участие в ДТП - всегда большое несчастье для родственников и близких пострадавших, особенно ребенка. Это трагедия и для взрослых. Даже если ребенок остался жив, получив травмы, пусть и легкие, морально-психологическое потрясение, которое он испытал при этом, травмирует его на всю жизнь.

По данным официального сайта ГИБДД за 11 месяцев (январь-ноябрь) 2008 года в Российской Федерации произошло 199 041 дорожно-транспортное происшествие, в результате которых погибли 27 317 человек, а 246 424 человека получили ранения. 12 631 ДТП произошло по вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, в результате этих ДТП 2 186 человек погибли, а 18 384 человека получили ранения. За указанный период произошло 20 348 ДТП с участием детей, в которых 954 ребенка погибли, а 21 099 детей получили ранения.[23].

Проблема безопасности человека в дорожном движении возникла с появлением колеса, гужевой повозки и экипажа. Лозунг «Берегите ребенка», под которым Екатерина II в 1764 г. издала указ о применении смертной казни к кучеру или извозчику, виновным в гибели ребенка, должен и сегодня стать

руководством к действию многих организаций страны, особенно для воспитателей и учителей общеобразовательных учреждений.

Закон РФ № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», принятый в 10.12.95 г., закрепил основные принципы и необходимую сферу регламентации безопасности дорожного движения, определил права и обязанности участников дорожного движения, рассмотрел основные требования по подготовке водителей [2].

Одним из существенных моментов в законе является определение учреждений, в которых должно происходить обучение граждан России правилам безопасного поведения на дорогах страны: «обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке» [2]. «Положение об обязательном обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах» включается в соответствующие государственные образовательные стандарты.

Вместе с тем практика показывает, что обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах часто лишь декларируется. В докладе «О мерах по стабилизации обстановки с аварийностью в РФ» начальник ГУ ГИБДД СОБ МВД России в 2002 г. отмечал: «Предмет «Основы безопасности жизнедеятельности» из-за формального отношения к нему большинства руководителей, отсутствия должных условий для этой работы и недостаточный уровень квалифицированных педагогов не решает проблему...» [26].

Чтобы преодолеть противоречие между требованиями государственного стандарта и условиями, имеющимися в образовательных учреждениях для выполнения этих требований, и уровнем готовности образовательных учреждений к их выполнению, необходима система дополнительных мер.

**Цель исследования:** выявить оптимальные условия для формирования модели безопасного поведения на дороге детей младшего школьного возраста посредством применения игровых методов обучения.

**Задачи исследования:**

1. Провести анализ научно-методической литературы по теме исследования и особенностей обучения обучающихся правилам дорожного движения в условиях начальной школы.

2. Теоретически обосновать и разработать предложения по применению игровых методов формирования модели безопасного поведения детей на дороге

3. Экспериментально проверить эффективность разработанных предложений по применению игровых методов формирования навыков безопасного поведения на дорогах.

**Объект исследования:** процесс учащихся начальной школы правилам безопасного поведения на дорогах.

**Предмет исследования:** игровые методы обучения детей начального младшего возраста безопасному поведению на дорогах.

**Гипотеза:** мы предполагаем, что повышение эффективности формирования у детей младшего школьного возраста модели безопасного поведения на дороге может быть достигнута при выполнении следующих условий:

- применение игровых методов обучения младших школьников правилам безопасного поведения на дороге;
- использование учителями начальных классов предлагаемых нами рекомендаций

**Экспериментальная база исследования:**

- средняя образовательная школа № 143 г. Красноярск;

**Новизна исследования** заключается в применении игровых методов обучения младших школьников ПДД в образовательных учреждениях.

В процессе исследования применялись методы:

- изучение литературы, документов и материалов на электронных носителях;
- изучение продуктов деятельности;
- наблюдение;
- беседа;
- анкетирование
- проектирование.

# **1. Исследование проблем формирования модели безопасного поведения на дороге детей младшего школьного возраста**

## **1.1 Обеспечение безопасности детей в дорожном движении. Анализ детского дорожного травматизма в России**

Ранения в ДТП создают серьезную проблему для здравоохранения, а гибель людей при этом среди всех причин смертности занимает в России третье место после сердечно-сосудистых и онкологических заболеваний. Это главная причина смертности молодых, ибо подавляющее количество погибших в ДТП имели возраст до 21 года.

Подсчитано, что каждый год во всем мире в ДТП погибает около 800 тыс. человек. На каждого погибшего приходится приблизительно 20-30 раненых, многим из которых требуется госпитализация. Только на лечение раненных в ДТП уходит 1-3% валового национального продукта каждой страны, независимо от уровня ее экономического развития. По данным ГИБДД, за последние семь лет в России произошло более 1 млн. дорожно-транспортных происшествий (в статистике учитываются только ДТП с пострадавшими), в которых погибли и получили ранения свыше 1,5 млн. человек [23].

Точно оценить масштаб проблемы безопасности дорожного движения невозможно, так как о многих ранениях - вполне вероятно, более чем о половине - не сообщается. Смертельные ранения являются наиболее надежно регистрируемой категорией ранений. Однако даже случаи гибели людей в ДТП не везде надежно регистрируются.

В России темпы прироста показателей аварийности значительно превышают темпы прироста автотранспорта. Если 10 лет назад на каждые 10 тыс. транспортных средств приходилось 40 ДТП, то в 2002 г. уже 49

Основной фактор совершения ДТП - человеческий. Около 80% всех ДТП происходят из-за нарушений водителями правил дорожного движения

(ПДД) как по незнанию этих правил, так и по нежеланию их выполнять. Прирост аварийности во многом определяется низкой дисциплиной водителей, и в первую очередь водителей индивидуального транспорта.

Ежегодно в России в ДТП погибает в среднем более 20 тыс. человек (Рис. 1)

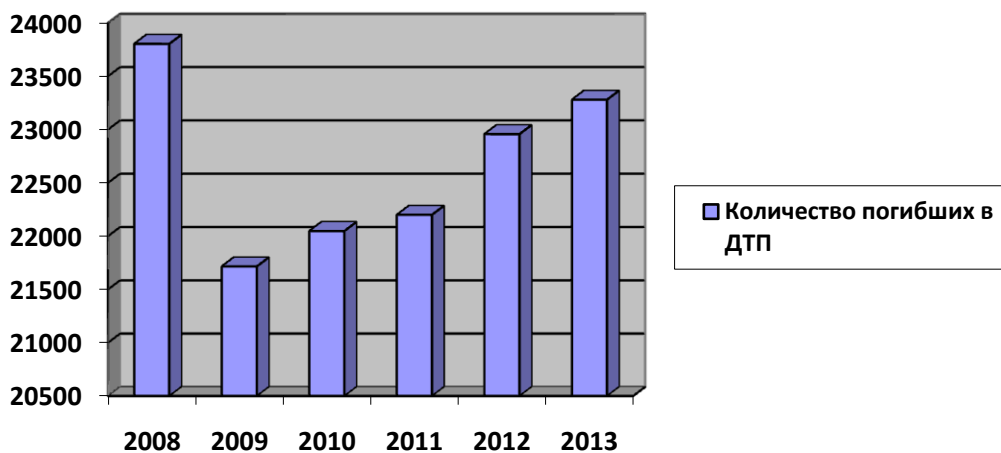


Рис 1. Количество погибших в ДТП в Российской Федерации

С 2013 года наметилась положительная тенденция к сокращению аварийности, а с 2014 года. количества раненных и пострадавших, Общее количество дорожно-транспортных происшествий за в 2014 составило 173.500, что на 5.6% меньше, а раненных на 4.3% меньше- 221.000 человек.

Количество погибших в ДТП за 2016 год составило 20308 (сократилось на 12.1%). В количественном эквиваленте, как пояснили в ГИБДД, это означает, что были сохранены более 2.800 жизней. Пешеходов погибло 5931 (снижение на 16,9% к прошлому году), причем уменьшение смертности за счет нарушений ПДД водителями (на 15,7%), пешеходами (на 18%) [25].

В 2016 году на 100 тысяч населения погибло 13,9 человек, в 2015 году 15,8 человек, а в 2003 году этот показатель был 24,6 погибших на 100 тысяч населения, в 1991 году - 25,3 [24].

ГИБДД отмечает уменьшение детского травматизма на дороге. Согласно статистике, дети на дороге стали на 1.4% меньше попадать в дорожно-транспортные происшествия. Количество погибших малолетних участников дорожного движения сократилось на 3.7%, раненых на 1.5% [23].

Так, например, по статистическим данным Красноярской области за 7 месяцев 2016 года в регионе зарегистрировано 93 ДТП с участием детей и подростков, в которых 2 несовершеннолетних погибли и 94 получили ранения. Причиной 59 таких происшествий явились нарушения Правил дорожного движения водителями автотранспорта. Неосторожность самих детей привела к 38 ДТП.

Анализ структуры дорожных инцидентов с участием несовершеннолетних по категориям участников показал, что 32 ребенка пострадали, будучи пассажирами, 52 – пешеходами и 10 – велосипедистами. . [г]

По сведениям ГИБДД России общее число погибших пешеходов в ДТП разного рода в 2016 году сократилось на 3,9%. Однако количество наездов на пешеходных переходах, наоборот, растет. Таких аварий произошло на 2% больше [25].

Повышение этих показателей обусловлено ростом ДТП с участием детей. За год зафиксирован рост числа ДТП с пострадавшими детьми-пешеходами на 2,3%, в том числе на 3,8% больше — на пешеходных переходах.

При этом в целом ситуация с детской аварийностью улучшилась. Общее количество аварий, в которых погибали и получали травмы дети, снизилось на 16,5 и 3,5% соответственно, но тем не менее количество погибших и раненых детей продолжает оставаться на высоком уровне (таблица 1).

### **Таблица 1**

#### **Статистика ДТП с участием детей**



Годы	количество ДТП с участием детей	количество погибших детей	количество раненых детей
2008	20348	954	21099
2009	19970	846	20869
2010	20962	898	21149

Каждые сутки на улицах городов и автотрассах совершается более 430 ДТП, в которых погибают и получают травмы различной степени тяжести около 600 человек. Каждый девятый (10,9%) из всех пострадавших в ДТП - ребенок в возрасте до 16 лет, а погибших детей за пять последних лет было 8 582 человека [23].

### Таблица 2

#### Статистика УВД Красноярского края о ДТП с участием детей (январь – 2017г)

Наименование показателя	ДТП	% к АППГ		% к АППГ		% к АППГ
1	2	3	4	5	6	7
Всего детей, пострадавших в ДТП	25	8,7	4	0	25	8,7
с участием детей-пассажиров	15	87,5	3	0	16	100
до 12 лет	12	100	2	0	13	116,7
Нарушение перевозки детей	4	300			4	300
с участием детей-пешеходов	10	- 33	1	0	9	- 40
на пешеходных переходах	6	- 33	1	0	5	- 44
Нарушение ПДД водителями	20	25			21	- 33
Пострадало детей	26	- 21,2	4	0	26	- 21,2

Общий коэффициент смертности детей в результате ДТП в России в 2013 г. составил 36,1 на 1 млн. населения в возрасте до 16 лет, что более чем в три раза превышает таковой в странах ЕС.

По информации ГУ МВД России по Красноярскому краю продолжает оставаться высоким количество ДТП с участием детей на дорогах Красноярского края (Таблица 2).

Анализ условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков, проведенный в

рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» выявляет основные причины дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков [4].

95% несчастных случаев с детьми на дорогах возникает при переходе проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода. По данным социологических исследований 9 из 10 пострадавших вовремя не заметили приближающийся транспорт и ошибочно считали, что они находятся в безопасности. В этих случаях для детей могут создаваться обманчивые ситуации, когда им кажется, что опасности нет, и они успеют перейти дорогу в неустановленном месте или вне пешеходного перехода.

**Таблица 3**

**Распределение пострадавших детей по возрасту и времени суток**

Время суток (час)	До 7 лет		От 7 до 10 лет		От 11 до 13 лет		От 14 до 16 лет		Всего	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
07:00-09:00	0	4	2	0	1	0	1	0	4	4
09:00-12:00	2	1	0	1	1	0	0	1	3	3
12:00-15:00	0	0	1	3	2	1	1	0	4	4
15:00-17:00	0	0	1	0	1	0	2	0	4	0
17:00-19:00	0	1	3	0	2	0	1	1	6	2
19:00-21:00	0	1	1	0	0	0	1	1	3	2
После 21:00	0	0	0	1	1	0	0	1	1	2
<b>ИТОГО</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>17</b>

Необходимо обратить внимание на тот факт, что чаще всего дети до 7 лет становятся участниками ДТП в период с 07:00 до 09:00 часов и с 7 до 10 лет в период с 12:00 до 15:00, то есть в то время, когда они следуют в

дошкольное образовательное учреждение, а школьники возвращаются домой после занятий( табл. 3).

Чувство опасности у детей развито недостаточно, поэтому они порой стремятся бросаются на проезжую часть из-за сооружений, закрывающих обзор видимости, забывая о мерах предосторожности. Выбегая на проезжую часть, ребенок видит, как правило, большие грузовые машины и не понимает, что за ними могут ехать с большей скоростью легковые автомобили. Кроме того, нередко дети пропускают автомобили, приближающиеся слева, выскакивают на проезжую часть, не замечая транспортных средств, идущих справа в противоположном направлении, и попадают в ДТП.

В силу своих психофизиологических особенностей поведения на дороге, дети младшего школьного возраста медленно реагируют на смену сигналов светофора. Они считают, что если горит красный сигнал светофора, а транспорта нет, то они успеют перейти дорогу, не понимая, что автомобиль может появиться внезапно на большой скорости и в результате произойдет наезд. Многие дети не понимают значения зеленого мигающего сигнала, который горит всего 3 секунды. Видя зелёный мигающий сигнал, они переходят дорогу и попадают в ДТП.

Дети не знают значения светофоров с дополнительной секцией. На перекрестках наезды часто происходят из-за того, что на зелёный сигнал одновременно с пешеходом поворачивают автомобили, и водители не всегда пропускают пешеходов, особенно детей, которых они не видят из-за их маленького роста.

Дети, оказавшиеся на проезжей части без сопровождения взрослых, попадают в ДТП именно по этой причине. Младшие школьники не могут самостоятельно ориентироваться в пространстве, не осознают опасности транспортных средств. Они считают, что если они видят автомобиль, то и водитель их тоже видит и остановится. Но этого не происходит, и дети попадают в ДТП по вине взрослых, которые предоставили своим детям самостоятельность в переходе проезжей части дороги.

В силу возрастных особенностей поведения дети не всегда понимают опасности игр вблизи и на проезжей части. Они легко увлекаются игрой, не замечая опасности на дороге. Мяч для них гораздо важнее приближающегося автомобиля. В результате неожиданного появления ребенка на проезжей части происходит наезд [16].

Дети, легко увлекаясь разговорами, увидев что-то интересное на улице, могут, совершенно не думая об опасности, неожиданно оказаться на проезжей части или идти по ней вместо тротуара. Если водитель не видит ребенка на проезжей части из-за его маленького роста, или при повороте автомобиля, то в результате такой ситуации и происходит наезд.

Одной из причин ДТП может быть переход дороги не по пешеходному переходу на перекрестке, а по его центру. Не ожидая появления ребенка в зоне перекрестка, а не на пешеходном переходе, водитель не успевает затормозить и происходит наезд.

ДТП достаточно часто происходят в зоне остановки маршрутного транспорта. Выйдя из маршрутного транспорта, дети начинают обходить его спереди и попадают под движущийся за ним транспорт. Обходя транспорт сзади, дети не видят встречного транспорта и также попадают в ДТП.

Не зная правила дорожного движения о разрешении ездить на велосипеде по проезжей части разрешается только с 14 лет, дети катаются на велосипеде, роликах и самокатах там, где им удобно, нередко выезжая на проезжую часть. В результате происходит ДТП.

Стремясь успеть на остановку к подъезжающему маршрутному транспорту, дети бегут по диагонали, смотрят при этом только вперед, не замечая приближающегося транспорта, и попадают в ДТП.

Многие люди – воспитатели и преподаватели в первую очередь, родители, депутаты, чиновники, журналисты, врачи, дисциплинированные взрослые пешеходы и водители - могут содействовать снижению числа и тяжести последствий ДТП.

Федеральный государственный образовательный стандарт

начального образования вообще не упоминает среди образовательных задач обучение правилам безопасного поведения на дороге в начальной школе, формирование у обучаемых культуры безопасности на дороге [5]. При этом важно обеспечить непрерывность обучения правилам безопасного поведения на дороге, которое должно начинаться в дошкольных учреждениях, продолжаться в общеобразовательных учреждениях с получением удостоверения пешехода в 1-м классе и удостоверения велосипедиста в 5-м классе и заканчиваться в специальных учреждениях уже после получения водительского удостоверения. Обеспечение непрерывности обучения правилам безопасного поведения на дороге предполагает тесную связь с дошкольными образовательными учреждениями, получение информации о степени подготовки первоклассника по правилам безопасного поведения на дороге. Непрерывный процесс, который включает, воспитание культуры безопасного поведения в семье, дошкольном образовательном учреждении (ДОУ) и в общеобразовательной школе.

За основу организации работы по формированию у детей навыков безопасного поведения на дорогах для каждой возрастной группы ДОУ взята программа, разработанная временным научно-исследовательским коллективом «Безопасное поведение детей на дорогах и улицах» Академии педагогических наук [12].

Основная цель воспитательной работы должна заключаться в том, чтобы выработать у детей привычку безопасного поведения на дорогах и расширить у ребенка представление о проблемах безопасности дорожного движения в целом.

Обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах в период нахождения ребенка в детском саду должно не только уменьшить тяжелые последствия опасного поведения ребенка на дорогах и возможности попадания его в ДТП. Особое внимание следует уделить безопасности дорожного движения таким образом, чтобы они могли приспособливаться к тем обстоятельствам дорожного движения, с которыми им придется

столкнуться в будущем. Эта долгосрочная педагогическая и социальная задача не должна выделяться в самостоятельный раздел, а должна входить во все возможные разделы и направления программы воспитания в детском саду. Обучение правилам безопасного поведения на дорогах должно стать составной частью более широкого воспитательного подхода, призванного обучать детей бережно относиться к основным ценностям жизни и осторожно себя вести не только на дорогах, но и во всех повседневных текущих делах, и особенно в отношениях с другими людьми [4].

Воспитание безопасного поведения на дорогах включает в себя:

- ознакомление с окружающим миром;
- воспитание навыков поведения в повседневной жизни;
- развитие речи;
- развитие памяти, мышления, внимания;
- ознакомление с конструированием;
- понимание изобразительного искусства;
- игру [17].

При реализации этой программы воспитатель должен исходить из следующего: главная ценность, которую приобретает ребенок в детском саду, состоит в получении определенных навыков и привычек. Чем больше у ребенка полезных навыков и привычек, тем легче ему будут даваться знания.

При этом следует учитывать, что не все обучающиеся начальной школы посещали дошкольные образовательные учреждения.

Самая важная роль в этом непрерывном процессе принадлежит общеобразовательным учреждениям. Не может быть грамотным и воспитанным ученик, который не знает правил безопасного поведения на улицах и дорогах и не выполняет их. Однако школа не должна заменять других участников этого процесса, особенно родителей. Они должны играть решающую роль не только в силу своего родительского статуса, но и потому, что их собственное поведение, включая поведение в дорожном движении, является для детей примером для подражания [11]

В процессе обучения безопасному поведению на дороге и в организации мероприятий по снижению количества ДТП важная роль отводится сотрудникам ГИБДД. Они призваны контролировать поведение участников дорожного движения, вести анализ информации о ДТП и причинах их совершения, контролировать работу дошкольных и общеобразовательных учреждений по изучению правил и пропаганде вопросов безопасного поведения ребенка на дороге [2].

В целях обеспечения безопасности дорожного движения сотрудники ГИБДД Красноярского края в 2016 году провели 643 профилактических занятий в детских аудиториях

Для безопасного дорожного движения недостаточно достичь хорошего взаимопонимания и взаимодействия между водителями, нужно еще добиться, чтобы это происходило также между водителями и пешеходами. Водитель должен удвоить бдительность, если дорогу переходит ребенок.

Из всего этого следует, что лозунг «Берегите ребенка» не должен пройти мимо участников дорожного движения. Каждый взрослый человек обязан активно участвовать в безопасном поведении ребенка на дороге. Родители и педагоги, дисциплинированные взрослые пешеходы и водители могут содействовать снижению числа и тяжести последствий ДТП.

## **1.2. Психофизиологические особенности поведения ребенка на дороге**

Среди всех участников дорожного движения - водителей, пешеходов, пассажиров - самым подвижным и непредсказуемым участником дорожного движения является ребенок. Во многих ДТП он - основной виновник. Из общего числа детей, попавших в ДТП, - 15-17% - дети дошкольного возраста. Из общего количества погибших детей подавляющее большинство - дети дошкольного и младшего школьного возраста [19].

Дошкольники наиболее часто подвергаются несчастным случаям в силу своего психофизиологического развития. Это связано с особенностями

их высшей нервной деятельности: незрелостью и непостоянством, быстрым истощением нервной системы, преобладанием процессов возбуждения над процессами торможения.

Дети не обладают теми же предпосылками для обучения безопасному поведению при движении на транспорте и дороге, как взрослые. Дети Младшего школьного возраста не разбираются в дорожных знаках, правилах дорожного движения, в разметке дорог, в возможностях транспортных средств. Они не обладают способностью взрослых и детей старшего возраста оценивать скорость и расстояния. Слух и зрение детей развиты в недостаточной степени. Они, в частности, не могут переместить свой взгляд с близких объектов на дальние и наоборот с такой же скоростью, как взрослые. Им трудно определить, с какой стороны поступают звуковые сигналы. Небольшой рост ребенка не позволяет ему получить полный обзор дорожного движения, что естественно для взрослого человека. Способность осуществлять одновременно несколько действий недостаточно развита у детей младшего школьного возраста. Дети не способны делать выводы общего характера из своего обучения, т.е. они не могут перенести требования правил безопасного перехода дороги с того места, где они этому научились, на другие места, где им приходится переходить дорогу.

Серьезным препятствием для своевременного обнаружения ребенка на дороге водителем является рост ребенка. Водитель из-за стоящего транспортного средства, стоящей группы пешеходов, сугробов снега и других препятствий может не увидеть ребенка, который находится на дороге.

У детей другое чем у взрослых восприятие порядка безопасного преодоления проезжей части дороги. Если взрослые, подходя к проезжей части, уже издали наблюдают и оценивают создавшуюся ситуацию, то дети же начинают наблюдение, только приблизившись к краю проезжей части.

Желание играть в любых ситуациях объясняет непредсказуемое или импульсивное поведение детей. Они больше подвержены эмоциям. Радость, удивление, интерес к чему-либо заставляют их забыть об опасности, которой



они подвергаются при переходе проезжей части дороги [13].

Потребность детей в движении, преобладающая над осторожностью, недооценка обстановки, недостаточные знания об источниках повышенной опасности на дороге, а иногда и просто интерес к окружающей его обстановке зачастую приводят ребенка к трагическим последствиям.

У детей разная реакция на различные виды транспортных средств. Перед большим грузовиком, автобусом, трамваем, даже движущимся с небольшой скоростью, ребенок не рискнет пересекать проезжую часть дороги, а опасность небольших размеров легковых автомобилей и особенно мотоциклов, которые приближаются с высокой скоростью ребенком недооценивается. Зачастую они считают, что автомобиль можно остановить мгновенно, так как представления не имеют о тормозном пути движущегося транспортного средства.

Психофизиологические особенности ребенка свидетельствуют о невозможности приспособить поведение детей к условиям дорожного движения только путем обучения, к ним нужен особый подход при сообщении знаний о правилах безопасного поведения на дороге.

Дети младшего школьного возраста никогда не нарушают правила дорожного движения сознательно. Именно проявление возрастных особенностей детей может объяснить неожиданное появление на дороге, столкновение с другими пешеходами, шумное поведение в транспорте. Следовательно, по своим психофизиологическим особенностям ребенок младшего школьного возраста сам, сознательно выполняя все правила и требования правил для пешеходов, перейти правильно и безопасно проезжую часть не может. Правила дорожного движения мало приспособлены к психофизиологическим особенностям детей. Ребенку младшего школьного возраста требуется больше времени и энергии на решение любой дорожно-транспортной ситуации, чем школьнику старших классов. Риск несчастного случая для ребенка на дороге увеличивают состояние его здоровья, невротические расстройства, вызывающие заторможенное или

расторженное состояние, конфликт с родителями или друзьями, перенасыщенность телевизионной информацией. Для того, чтобы действовать сообразно целям, мероприятия по обучению детей младшего школьного возраста правилам безопасного поведения на дороге должны проводиться сообразно способностям ребенка в данное время поддаваться обучению. При обучении должны учитываться возрастные факторы и индивидуальные способности ребенка [9]. На основе проведенного анализа можно выделить ряд факторов, которые способствуют участию детей в ДТП:

- рассеянность внимания;
- эмоциональное состояние;
- забывание правил поведения на улице;
- снижение обзора во время непогоды из-за зонтика, воротника, капюшона
- плохое состояние дорожного покрытия;
- отвлечение внимания от транспортных средств, представляющих опасность;
- более узкий угол зрения, чем у взрослого человека;
- скорость реакции (чем опаснее ситуация, тем медленнее и неправильное принимает ребенок решение, теряется);
- состояние утомления и рассеянности [15].

Есть ситуации, в которых дети наиболее уязвимы:

- переход проезжей части дороги;
- подвижные игры вблизи дорог;
- езда на велосипедах, самокатах, коньках, лыжах в опасных местах у дорог;
- игры с наступлением темноты вблизи дороги;
- ослепление фарами;
- зимнее состояние дорожного покрытия;
- яркое солнце и белый снег, создающие эффект бликов;
- буксующее рядом с ребенком транспортное средство, движение его юзом или занос транспортного средства;

- спешка [19].

Таким образом, психофизиологические характеристики ребенка очень многообразны. Каждый ребенок уникален и непредсказуем. Прежде чем решать проблему предупреждения детского травматизма и обучать ребенка безопасному поведению на дороге, воспитателям, учителям и родителям надо хорошо усвоить возрастные и психофизиологические особенности характера своего ребенка.

### **1.3. Модель безопасного поведения ребенка на дороге. Роль педагога в ее формировании**

Среди жертв ДТП, как подтверждают ранее приведенные статистические данные, много детей дошкольного и младшего школьного возраста. Общество платит слишком большую цену – жизнь и здоровье своих детей – как дань своей автомобилизации. Значит, надо уберечь детей от транспортных средств, научить их безопасному поведению на дороге.

Человеком, который может помочь обществу решить эту проблему, должен стать педагог: воспитатель в детском саду или учитель в школе. Он должен привить устойчивые навыки безопасного поведения ребенка в любой дорожной ситуации.

Проблема обучения детей имеет свои особенности. От педагога требуется не столько обучение правилам, сколько обучение безопасным действиям в сложных дорожных ситуациях. Отличное знание правил само по себе не гарантирует малышу безопасности на дорогах. Конечно, изучение правил – дело нужное, но главная задача не в этом. Суть заключается в том, чтобы привить ребенку устойчивые навыки безопасного поведения в любой дорожной ситуации и привить ему положительное отношение к решению этой задачи.

Педагоги по тому воздействию, которое они оказывают на ребенка, идут следом за родителями. Порой дети дома что-то делают или не делают именно потому, что так сказала их любимая воспитательница (учительница).

Ее авторитет порой ставится выше, чем авторитет родителей. Именно это педагоги должны максимально использовать и учитывать, когда они ведут работу по воспитанию у ребенка навыков безопасного поведения на дороге.

Навыки и привычки, которые ребенок приобретает в дошкольном возрасте, помогут ему несколько позже приобрести знания.

**Навык** — это способность ребенка в процессе дорожного движения выполнять отдельные действия автоматически, без специально направленного внимания, хотя и под контролем сознания, путем многократного повторения.

**Привычка** – сложившийся способ поведения, осуществление которого в отдельных ситуациях приобретает для человека характер потребности. Привычки могут складываться как в результате своих наблюдений и опытов, так и в результате воспитания других лиц. Они могут иметь как положительное отношение к модели своего поведения, так и отрицательное.

**Модель поведения ребенка на дороге** должна характеризоваться навыком, а отношение к выполнению правил безопасного движения должно стать положительной привычкой: переходя проезжую часть, убедиться в отсутствии транспортных средств слева и справа, в отсутствии ограждения дороги и разделительной полосы, а затем переходить проезжую часть. Отрицательное отношение к выполнению правил безопасного движения становится привычкой переходить проезжую часть в любом месте как при наличии транспортных средств слева и справа, так и при наличии ограждений проезжей части и газонов на ее разделительной полосе.

**Знания** – это совокупность усвоенных ребенком сведений, необходимых для безопасного движения по дороге. Нужный для ребенка объем знаний предусмотрен действующими программами для дошкольных и общеобразовательных учреждений и приобретается в процессе обучения. Однако, обладая только знаниями, ребенок не может безопасно ходить по дороге. Для этого ему нужно владеть специальными навыками и положительными привычками, которые он может получить только у своего

первого воспитателя или родителя, способных, используя свои знания, дать эти навыки и привычки.

Навыки, привычки и знания развиваются, закрепляются и совершенствуются в течение всей жизненной деятельности человека. По мере взросления и накопления опыта уровень подготовленности ребенка к безопасному поведению на дороге растет.

Все навыки и привычки, а затем и знания, связанные с дошкольником и его поведением на дороге, формируются под влиянием взрослых, а положительные привычки в первую очередь под влиянием воспитателей, учителей, грамотных и серьезных родителей, для которых безопасность ребенка не безразлична.

Особую сложность представляет развитие мыслительных (умственных) навыков. От того, насколько развиты мыслительные навыки, зависят скорость и точность оценки дорожной обстановки и прогноза ее развития, что необходимо для своевременного принятия модели поведения. Ни друзья, ни улица, а иногда и родители не в состоянии развить мыслительный навык. Только опытный, владеющий методикой и знаниями воспитатель способен привить ребенку этот мыслительный навык. Хорошо развитые умственные навыки обеспечивают быстрое и точное выполнение правил безопасного поведения на дороге. Они помогают поступить правильно в сложной дорожной обстановке, избежать возникновения ДТП [16].

Пешеход, а, следовательно, и ребенок, непрерывно сталкивается с ситуациями, сходными с теми, которые он уже встречал раньше и исход которых ему известен благодаря предыдущему опыту. Чем больше сохранилось в памяти ребенка таких стандартных ситуаций-ассоциаций, тем большую безопасность он способен себе обеспечить.

Однако стандартных ситуаций очень много, и на их систематизацию в памяти уходит несколько лет. Знакомство ребенка с дорожной ситуацией, с транспортом как элементами окружающей его среды имеют свою специфику. Он не может ее «попробовать», а для него важен личный опыт. ДТП нельзя

смоделировать с участием ребенка. Однако очень важно заранее обучить ребенка безопасному поведению на дороге. Здесь личный опыт должен быть заменен опытом, накопленным обществом. Развитию таких мыслительных навыков способствует внедренное в дошкольных учреждениях ситуационное обучение, овладев которым, только воспитатель способен выработать у ребенка мыслительный навык. Для организации обучения необходимы специальные методики, а также материальные условия для закрепления знаний в практической деятельности.

Ситуационное обучение заключается в систематизации и анализе типичных дорожно-транспортных ситуаций, в результате которых произошли или могут произойти ДТП. Цель ситуационного обучения – приучить ребенка предвидеть опасные ситуации, правильно их оценивать и прогнозировать их развитие, вырабатывать решения, предупреждающие попадание ребенка в ДТП или уменьшающие тяжесть их последствий. [17]

Дети в процессе учебы должны наблюдать за реальной обстановкой на дороге или воспроизводимой на макете. В Финляндии, Швеции и других странах есть специальные автобусы, на которых дети выезжают на дорогу и вместе с воспитателем анализируют дорожную обстановку.



**Рис. 1 МОДЕЛЬ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ РЕБЕНКА НА ДОРОГЕ**

В наших условиях при выходе на дорогу или при занятиях на макете под руководством педагога дети учатся узнавать опасную ситуацию, ее основные признаки, объяснять наиболее вероятное развитие ситуации, выработать решения, предупреждающие ДТП.

Для анализа опасной ситуации педагог использует разнообразные технические средства: макеты, альбомы, слайды, кинофильмы, видеоманитофоны. Наибольший эффект дает ситуационное обучение, когда оно проводится параллельно с изучением Правил дорожного движения.

Правила являются нормативным (юридическим) актом, который устанавливает, что пешеход должен или чего не должен делать на дороге. На вопрос, как действовать пешеходу, чтобы выполнять требования правил, там

ответа чаще всего нет. К тому же даже хорошие знания правил не спасают пешехода от возможных грубых ошибок, что подтверждает статистика ДТП. Задача любого педагога – дать ребенку необходимые навыки безопасного поведения на дороге в опасных дорожно-транспортных ситуациях, позволить ему увидеть и осознать реальную опасность на дороге и возможность избежать ее.

На основании результатов проведенного исследования нами сформирована модель безопасного поведения на дороге (рис. 1) [29].

Формирование соответствующей модели поведения положительного отношения к выполнению правил безопасного поведения на дороге – главная задача педагога. При этом только он имеет возможность действовать следующими приемами:

- использовать свой и родительский авторитет и нежелание ребенка огорчить их своим поведением;
- показать возможные последствия лично для ребенка;
- использовать игровую ситуацию для введения ребенка в роль культурного пешехода с положительными привычками;
- активизировать его творческую саморегуляцию, развивать его мыслительные способности.

Со временем у ребенка появляется прирожденное социальное чувство. Он уже личность со своими целевыми установками. Дети имеют великолепное образное мышление, образную память, фантазию и творческое воображение. Ребенку необходимо внушить важность таких мотивов правильного поведения на дороге, как:

- «Это нужно для меня»;
- «Это нужно для сохранения авторитета мамы, папы, воспитателя»;
- «Я буду хорошим пешеходом»;
- «Я буду хорошим примером для других».

Степень сформированности модели правильного поведения на дороге необходимо отслеживать диагностическими методами, как и степень



развития знаний, умений и навыков в других областях, изучаемых в образовательном учреждении.

Таким образом, для формирования у детей модели безопасного поведения на дорогах педагог должен обладать:

- знанием правил дорожного движения» (как их охранительной, так и нравственной сущности);
- знанием психофизиологических и возрастных особенностей детей;
- педагогическим умением привить ребенку устойчивые навыки правильного поведения в любой дорожной ситуации;
- диагностическими умениями изучения степени сформированности модели правильного поведения ребенка на дороге.

### **1.3 Роль семьи в формировании модели безопасного поведения ребенка на дороге**

Родители должны дать ребенку не только навыки полезной деятельности в предстоящей ему жизни, но и навыки, как эту жизнь сохранить, как остаться и здоровым в окружающей человека внешней (в том числе и в дорожно-транспортной) очень динамичной среде. Шведский родитель утверждает: «Если мой ребенок не будет знать таблицу умножения, то вероятность того, что это приведет к травме или гибели, практически равна нулю. Но если он не будет знать правил безопасного поведения на дорогах, то вероятность того, что это приведет к травме или гибели ребенка может достигнуть до единицы». В этой стране и в других странах мира постоянно проводят исследования по вопросам влияния обучения в семье и в школе на безопасное поведение ребенка. Первый экзамен в своей жизни во многих странах ребенок сдает в первом классе. Очевидно, поэтому в Финляндии и Англии единицы погибших детей в год, а в нашей стране — тысячи! Не важно, что это маленькие страны – у них количество автомобилей на душу населения больше, чем в нашей.

Роль семьи, мамы, папы, бабушки, дедушки, старших братьев и сестер в воспитании ребенка трудно переоценить. С точки зрения ребенка все, что

советуют мама и папа, - правильно и лучше не бывает. Родители для ребенка в возрасте до 7 лет являются образцом поведения, и только более взрослые дети начинают «критически оценивать поведение членов своей семьи. Именно в возрасте до 7 лет, когда родители ребенка еще водят его по улице за руку, систематическая, повседневная тренировка в движении, с постоянным личным примером всех членов семьи (об этом папа или мама обязаны напоминать другим членам семьи) могут создавать положительные или отрицательные привычки в правилах поведения на дороге.

Любой член семьи с ребенком, которого он держит за руку, или ребенок держится за их сумку, может перебежать проезжую часть в непопознанном месте или на красный сигнал светофора. О том, что произошло нарушение правил, взрослый знает, а ребенок или не знает, или предупреждает взрослого: «А нам воспитательница говорила, что по красному сигналу светофора переходить проезжую часть нельзя». В любом случае он в своем сознании эту дорожную ситуацию зафиксирует. Если можно с папой (мамой, бабушкой, бабушкой или старшим братом) – значит, так можно вообще; если ничего не случилось при этом переходе, значит, ничего никогда не случится. И еще хуже, если так сделали мама или папа – значит, так надо делать всегда.

В младшем школьном возрасте по своим психофизиологическим особенностям ребенок сам, даже сознательно выполняя все правила для пешехода, ходить по дороге и переходить проезжую часть не может. Однако жизнь диктует свои условия, и родители, под давлением обстоятельств, вынуждены отпускать его одного. В этом случае один из членов семьи, держа ребенка за руку, проходит весь маршрут и объясняет порядок его прохождения. Затем ребенок должен взрослого члена семьи провести по маршруту в детский сад и обратно, а взрослые должны слушать ребенка, который поясняет и указывает на то, как надо идти. После этого несколько раз ребенок ходит сам, но под визуальным контролем взрослого. Ребенок при этом не должен знать, что за ним ведется контроль.

Все эти действия не дают абсолютно никаких гарантий, что все будет хорошо, но такая целенаправленная деятельность родителей создает в них хоть какую-то уверенность в безопасности ребенка, которому предстоит преодолевать путь до школы. Кроме того, родитель может себе сказать: «Я сделал все, чтобы мой ребенок безопасно ходил самостоятельно!»

Итак, именно в возрасте до 7-8 лет, когда родители ребенка еще водят его по улице за руку, систематическая, повседневная тренировка в движении, с постоянным личным примером всех членов семьи, а также беседы о правилах дорожного движения могут создавать положительные или отрицательные привычки в правилах поведения на дороге. [4]

Таким образом, изучение специальной литературы показало, что наша гипотеза о том, что необходимы специальные для формирования у детей младшего школьного возраста модели безопасного поведения на дороге нашла теоретическое подтверждение.

На основе анализа учебно-методической литературы по теме исследования в качестве оптимальных для формирования модели безопасного поведения ребенка на дороге нами определены следующие условия:

- компетентность педагогов (знания и умения их применять на практике);
- методическое обеспечение (приложение 2);
- материально-техническое обеспечение;
- работа с родителями;
- диагностические программы по ПДД для детей.

### **1.5. Анализ организации образовательного процесса по формированию навыков безопасного поведения на дороге в начальной школе**

Образовательный процесс в начальной школе осуществляется в соответствии с Федеральным государственным образовательным стандартом начального общего образования (далее по тексту Стандарт), утвержденным

приказом Министерство образования и науки Российской Федерации (Минобрнауки России) от 6 октября 2009 г. № 373 [5].

Стандарт предъявляет требования к основной образовательной программе начального общего образования по содержанию и организации образовательной деятельности при получении начального общего образования. Одним из основных направлений образовательной деятельности начальной общеобразовательной школы является формирование общей культуры, в т.ч. культуры безопасности и создание основы для реализации учебной деятельности, обеспечивающей сохранение и укрепление здоровья обучающихся. Эти направления реализуются через предмет «Окружающий мир», в котором наряду с вопросами естествознания и обществоведения изучаются вопросы безопасности жизнедеятельности. Порядок организации и проведения образовательной деятельности в начальной школе определен примерной основной образовательной программы начального общего образования, внесенной в реестр примерных основных образовательных программ под №1 в 2015 году [6].

Цель реализации основной образовательной программы начального общего образования — обеспечение выполнения требований ФГОС НОО. Достижение поставленной цели при разработке и реализации образовательной организацией основной образовательной программы начального общего образования по вопросам обеспечения безопасности жизнедеятельности предусматривает решение следующих основных задач:

- формирование культуры безопасности;
- сохранение и укрепление здоровья;
- обеспечение преемственности начального общего и основного общего образования.

В результате изучения курса «Окружающий мир» обучающиеся на уровне начального общего образования:

- получают возможность овладеть основами практико-ориентированных знаний о природе, человеке и обществе, приобрести целостный взгляд на мир

в его органичном единстве и разнообразии природы, народов, культур и религий;

- обретут чувство гордости за свою Родину, российский народ и его историю;

- познакомятся с некоторыми способами изучения природы и общества, начнут осваивать умения проводить наблюдения, научатся видеть и понимать некоторые причинно-следственные связи в окружающем мире, что поможет им овладеть начальными навыками адаптации в динамично изменяющемся и развивающемся мире;

В результате изучения курса «Окружающий мир» выпускники заложат фундамент своей экологической и культурологической грамотности, получат возможность научиться соблюдать правила поведения в мире окружающей среды и людей, правила здорового образа жизни, освоят элементарные нормы адекватного поведения в окружающей природной и социальной среде.

Автомобилизация страны, увеличение интенсивности движения транспорта и пешеходов на улицах и дорогах создают объективные предпосылки для возникновения дорожно-транспортных происшествий с участниками дорожного движения, особенно с детьми и подростками. Часто это происходит потому, что обучающиеся младшего школьного возраста не владеют правилами безопасного поведения во дворах, на улицах современных городов и, нарушая их, не осознают возможных опасных последствий.

Сегодня в Российской Федерации особо остро стоит проблема безопасности дорожного движения. В списке причин гибели людей от несчастных случаев первую строчку твердо занимает дорожно-транспортный травматизм, достигающий в настоящее время масштабов национальной катастрофы. В стране ежегодно в результате ДТП погибает более 30 тысяч и свыше 250 тысяч человек получают травмы.

Цифры детского травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий велики: ежегодно погибают и получают травмы в результате ДТП до 27 тысяч детей и подростков до 16 лет.

Цифры, за которыми стоят слезы матерей, искалеченные после ДТП детские судьбы, а зачастую гибель маленьких участников движения страшны. За прошедшие 10 лет на дорогах России погибло около 16 тысяч детей, более 250 тысяч получили травмы различной степени тяжести.

Количество погибших детей в расчете на 100 тысяч населения у нас в России в 3 раза больше, чем в Италии, в 2 раза больше, чем в Германии и Франции.

Актуальность и практическая значимость обучения, воспитания и в целом профилактики детского дорожно-транспортного травматизма подчеркиваются высокими статистическими показателями. В дорожно-транспортные происшествия (ДТП) ежедневно попадают в среднем 75 детей, в том числе и школьники. Каждые 6 часов гибнет ребенок, а через каждые 20 минут дети получают травмы различной степени тяжести. Многие навсегда остаются инвалидами. Школьники, как правило, попадают в ДТП в силу своих психофизиологических и возрастных особенностей поведения на улицах и дорогах, если они находятся без присмотра взрослых.

За последние 5 лет в России в среднем ежегодно погибают более 1700 детей и подростков, а более 22500 – получают травмы разной степени тяжести. Современное состояние детского дорожно-транспортного травматизма показывает, что дети не обладают крайне необходимыми для современных условий жизни навыками безопасного поведения в транспортной среде, не умеют верно оценить и предвидеть развитие дорожных ситуаций, последствий нарушения правил дорожного движения.

Основными причинами ДТП по вине и неосторожности детей чаще всего становятся: нарушение правил перехода проезжей части (61,9 %); неподчинение сигналам светофора (11,8 %); неожиданный выход из-за транспортного средства, кустов (15,3 %); игра на проезжей части (4,2 %);

неумелое управление велосипедом (3 %). В течение года наиболее опасными с точки зрения риска ДТП являются апрель-май, а также конец августа и сентябрь [2].

Для получения настоящих знаний и навыков безопасного поведения на дороге, способных повлиять на снижение тяжести их последствий, необходима система обучения, составляющими которой являются: программное обучение, преемственность обучения, регулярность обучения правилам поведения на дорогах.

А такой системы в настоящее время в образовательной области безопасности жизнедеятельности, как показал анализ нормативно-правовых актов по организации образовательного процесса в начальной школе, к сожалению, не прослеживается. В примерной основной образовательной программы начального общего образования вопросы формирования навыков безопасного поведения на дорогах, изучение правил дорожного движения даже вскользь не упоминаются.

Детский травматизм, в нашей стране в десятки и сотни раз превышающий травматизм в других странах, требует перестать относиться к обучению безопасному поведению ребенка на дорогах и изучению им правил дорожного движения как к второстепенному предмету. Изучение правил должно стать составной частью общего воспитательного процесса, призванного бережно относиться к своей жизни не только на дорогах, но и повседневных делах.

Ни один изучаемый предмет в школе и в дошкольном учреждении не влияет так на безопасность ребенка, как изучение правил дорожного движения. Только они могут дать ему знания в безопасном его поведении на дороге, способные превратиться в прочные навыки.

По нашему мнению, в рабочих основных образовательных программах начального обучения должно быть четко определены цели обучения в начальной школе:

- предупреждение и снижение детского травматизма на дорогах;

- формирование у обучающихся общеобразовательных учреждений сознательного и ответственного отношения к вопросам личной безопасности и безопасности окружающих участников дорожного движения;
- пропаганда правил дорожного движения;
- формирование навыков безопасного поведения детей на дорогах;
- воспитание негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения.

Достижение поставленных целей предполагает четкую определение задач обучения безопасности, среди которых целесообразно выделить:

Образовательные задачи:

- повышение у детей уровня знаний по правилам дорожного движения Российской Федерации;
- оказание помощи детям в усвоении требований разделов Правил дорожного движения Российской Федерации для пешеходов и велосипедистов;
- оказание содействие обучающимся в выработке навыков по оказанию первой медицинской помощи.

Развивающие задачи:

- развитие у детей умений ориентироваться в дорожно-транспортной ситуации,
- формирование быстроты реакции, внимательности, наблюдательности, зрительного и слухового восприятия, логическое мышления, самообладания, находчивость.

Воспитательные задачи:

- воспитание у обучаемых дисциплинированности и ответственности за свои действия на дороге;
- выработка у обучающихся культуры безопасного поведения в транспорте и дорожной этики;
- формирование у детей сознательного и ответственного отношения к собственному здоровью, к личной безопасности и безопасности окружающих



В рабочих основных образовательных программах начального обучения необходимо предусмотреть теоретические и практические знания об оказании первой помощи пострадавшим. При этом программы следует разрабатывать таким образом, чтобы обучающиеся не только усвоили информацию, но и воспользовались ею в реальной жизни.

Но реально в программах общеобразовательных учреждений города Красноярск и Красноярского края вопросам формирования навыков безопасного поведения на дорогах, изучению правил дорожного движения выделяется минимальное количество часов.

Учебный план начального общего образования (I – IV) классы МБОУ СОШ 143 г. Красноярск, обеспечивает реализацию требований ФГОС НОО определяет общий объем нагрузки и максимальный объем аудиторной нагрузки обучающихся, состав и структуру обязательных предметных областей по классам (годам обучения).

Содержание начального образования реализуется за счёт введения учебных курсов, которые обеспечивают целостное восприятие мира, системно-деятельностного подхода и индивидуализации обучения.

Учебный план состоит из двух частей — обязательной части и части, которую формируют участники образовательных отношений. Часть, формируемая участниками образовательных отношений, включает и внеурочную деятельность.

В обязательной части учебного плана определен состав учебных предметов обязательных предметных областей, которые реализуются в школе и учебное время, отводимое на их изучение по классам (годам) обучения.

К обязательным предметным областям учебного плана для I – IV классов относят: «Русский язык и литературное чтение», «Математика и информатика», «Иностранные языки», «Обществознание и естествознание», «Основы религиозных культур и светской этики», «Искусство», «Физическая культура», «Технология».

В обязательной части учебного плана отражено содержание образования, которое обеспечивает достижение важнейших целей современного начального образования:

«- формирование гражданской идентичности обучающихся, приобщение их к общекультурным, национальным и этнокультурным ценностям;

- готовность обучающихся к продолжению образования на последующих ступенях основного общего образования, их приобщение к информационным технологиям;

- формирование здорового образа жизни, элементарных правил поведения в экстремальных ситуациях;

- личностное развитие обучающегося в соответствии с его индивидуальностью.» [6]

Часть учебного плана, которая формируется участниками образовательных отношений, предназначена для реализации индивидуальных потребностей обучающихся. В эту часть включена и внеурочная деятельность. Согласно требованиям ФГОС НОО внеурочная деятельность организуется по направлениям развития личности.

Содержание мероприятий внеурочной деятельности, формируется с учётом пожеланий обучающихся и их родителей и реализуется в результате применения различных форм организации (экскурсии, кружки, секции, круглые столы, олимпиады, конкурсы, викторины, соревнования).

Обязательная часть в 1-4 классах учебного плана начального образования СОШ 143 выполняется в полном объеме.

Учебный предмет Окружающий мир в 1-4 классах изучается 2 часа в неделю. Из этих часов на изучение вопросов обеспечения обучающихся на дорогах выделяется за период обучения в начальной школе 3 часа.

Эти часы распределяются следующим образом:

Во 2-м классе выделяется 2 часа:

Урок 26. Тема: «Берегись автомобиля». Цель занятия: Совершенствование знаний о правилах поведения на дороге, приобретенных в ДОУ или 1 классе начальной школы. Обучение безопасному поведению на улицах и дорогах; уточнение и закрепление знаний правил перехода улицы, дорожных знаков, сигналов светофора.

Урок 27. Тема: «Школа пешехода. Практическая работа № 4 ПДД». Цель занятия: Учить использовать на практике полученные знания.

В третьем классе выделяется рабочей программой на изучение вопросов безопасности на дорогах 1 час. Тема: Дорожные знаки. Цели занятия: Изучение классификация знаков; формирование умения читать знаки; обнаружение знаков различных категорий в окрестностях школы.

Как наглядно видно из приведенного примера, времени на изучение элементарных вопросов безопасности детей на дорогах недостаточно. Дефициты учебного времени компенсируются за счет мероприятий внеурочной работы и применения инновационных технологий обучения, в числе которых предлагается применение игровых методов обучения.

## **2. Применение игровых методов формирования модели безопасного поведения детей на дороге**

### **2.1. Анализ и обоснование необходимости применения познавательных и ролевых игр в учебном процессе**

Что представляет собой ролевая игра? Что мы обычно понимаем под ролевой игрой? Когда учащиеся принимают роль, то они разыгрывают ее в определенной ситуации. Группа учащихся, разыгрывающая роль в классе уподобляется группе детей, играющих в школу, больницу, звездные войны и т.д. И те и другие бессознательно создают, творят свою собственную реальность и, делая это, оперируют своими знаниями реального мира, развивая свои способности взаимодействовать с другими людьми. В этой ситуации нет зрителей. В ситуации отсутствует риск коммуникации и

поведения реального мира. Деятельность доставляет удовольствие и не угрожает личности ребенка, ученика. Такая игра в роль скорее укрепит, нежели разрушит уверенность в себе.

Вторым преимуществом ролевой игры является то, что она дает возможность использовать неподготовленную речь. Основная цель любой ролевой игры – тренировка неподготовленной речи.

Каковы преимущества использования ролевой игры в классе: [28].

1. Посредством ролевой игры в классе, могут быть, привнесены разнообразные формы опыта; могут использоваться разнообразные функции, структуры, большой объем лексического материала.

Ролевая игра может превзойти возможности любой парной и групповой деятельности, тренировать учащихся в умении говорить в любой ситуации на любую тему.

2. Ролевая игра ставит учащихся в ситуации, в которых им требуется использовать и развивать такие навыки, которые необходимы как смазочный материал в работе социальных взаимоотношений, которыми так часто пренебрегают наши учителя.

3. Ролевая игра снабжает застенчивых, неуверенных в себе учащихся «маской» за которую они могут спрятаться. Учащиеся испытывают огромные затруднения, когда основной упор в обучении делается на личность обучающихся, на их непосредственный опыт. И в ролевой игре такие учащиеся получают обычно освобождение, поскольку их личность не затронута, им ненужно раскрываться.

4. Преимущество использования ролевой игры в том, что она доставляет удовольствие играющим в нее. Как только учащиеся начинают понимать, что именно от него требуется, они с удовольствием дают волю своему воображению. А поскольку это занятие им нравится, то учебный материал усваивается намного эффективнее.

Из проведения анализа социальной природы познавательных и ролевых игр можно сделать выводы:

1. В игре необходимо различать ее сюжет и содержание. Сюжет игры — это та область действительности, которая воспроизводится детьми в игре.

2. Содержание игры — это то, что воспроизводится ребенком в качестве центрального характерного момента деятельности и отношений между взрослыми в их трудовой и общественной жизни.

3. В содержании игры выражено более или менее глубокое проникновение ребенка в деятельность взрослых людей. Оно может отражать лишь внешнюю сторону человеческой деятельности — только то, с чем действует человек, или отношения человека к своей деятельности и другим людям, или, наконец, общественный смысл человеческого труда.

Ориентация современной школы на гуманизацию процесса образования и разностороннее развитие личности предполагает, в частности, необходимость гармоничного сочетания собственно учебной деятельности, в рамках которой формируются базовые знания, умения и навыки, с деятельностью творческой, связанной с развитием индивидуальных задатков учащихся, их познавательной активности.

В настоящее время школа нуждается в такой организации своей деятельности, которая обеспечила бы развитие ребенка как личности, поэтому возникает насущная потребность в расширении методического потенциала и в активных формах обучения. К таким активным формам обучения относятся **игровые технологии**. Игровая деятельность не исчезает из ведущей учебной деятельности младших школьников, а является одной из уникальных форм обучения, которая помогает успешно осваивать содержание обучения.

Особенность игровой деятельности в том, что она способствует изменению мотивов поведения, раскрывает новые источники развития познавательных сил, повышает самооценку учащихся, устанавливает дружеские отношения в микрогруппе и коллективе, приучает детей к согласованным действиям в работе, к ответственности перед командой, за которую они играют. В игре воспитываются многие волевые качества:

самостоятельность, настойчивость, самообладание, выдержка, воля к победе – всё то, без чего немислим успех [28].

Большое значение имеет игра в младшем школьном возрасте, особенно сегодня, когда всё больше детей приходят в школу неподготовленными, с ослабленным психофизическим здоровьем, сниженным уровнем интеллектуального развития, эмоционального благополучия и потенциальной опасностью попасть в «группу риска».

Игра выступает в качестве средства адаптации и социализации, средства изучения детей, лечебно-коррекционного периода. Она развивает в ребенке милосердие и память, честность и внимание, трудолюбие и воображение, интеллект и фантазию, справедливость и наблюдательность, речь и реактивность – словом, всё, что составляет богатство человеческой личности.

Другой положительной стороной игры является то, она способствует использованию знаний в новой ситуации, таким образом, усваиваемый учащимися материал проходит через своеобразную практику, вносит разнообразие и интерес в учебный процесс.

Актуальность игры в настоящее время повышается из-за перенасыщенности современного мира информацией через телевидение, видео, радио, компьютерные сети. Задачей школы становится развитие самостоятельной оценки и отбора полученной информации. Развивать подобные умения помогает дидактическая игра.

Игра – это естественная для ребенка и гуманная форма обучения. Обучая посредством игры, целесообразно учить детей не так, как удобно учителю дать учебный материал, а как детям удобно и естественно его воспринять.

В каждом занятии присутствует большой устный материал, для интересного и живого восприятия которого учитель использует активную практическую деятельность.

В процессе занятия учащиеся обсуждают и раскрашивают иллюстрированные дорожные ситуации, наблюдают, сравнивают, делают выводы, играют и рисуют. Этот процесс для них является не только увлекательным, но и полезным. Дети с удовольствием рисуют и это способствует лучшему запоминанию учебного материала.

Применение самых разнообразных методов и форм работы с детьми с целью привлечения их внимания и улучшения запоминания сложного материала оказывает помощь учителю в проведении занятия. Это представляет собой тот случай, когда количество перерастает в качество. Если ребёнку интересно, не скучно, если у него на занятии горят глаза, он проявляет высокую активность и познавательный интерес, значит занятие прошло не напрасно. Полезная информация усвоена.

Повторение пройденного материала в начале каждого занятия показывает, что дети запомнили предыдущую тему, и это не может не радовать, что приятно радует педагога.

Примером применения игры является при обучении безопасному поведению на дороге является составление командами учащихся стихотворения по правилам дорожного движения из раздаточного материала (в качестве образца командам выдается стихотворение, разрезанное на части – строчки). Особо увлекательным такое занятие для обучающихся учащихся групп продлённого дня.

Образец стихотворения: (каждая строчка разрезается)

Есть сигналы светофора.

Подчиняйся им без спора.

Красный свет им говорит:

«Стой! Опасно! Путь закрыт!»

Жёлтый свет – предупрежденье,

Жди сигнала для движения!

Зелёный свет открыл дорогу –

Переходить ребята могут!

Но ты и здесь не торопись-

Сначала зорко осмотришь!

При сочетании устных методов и практических заданий дети лучше запоминают материал.

Игровая форма проведения занятий целесообразна, так как для учащихся начальных классов игровая среда - основной вид деятельности.

Участие в брейн-ринге развивает активность учащихся принимают. После того как один из детей называет верный ответ, происходит коллективный разговор по теме этого термина.

1. Аллея, проходящая посередине улицы – бульвар
2. Гроза безбилетников – контролёр
3. Загородный «тротуар» для пешеходов – обочина
4. Замерзшая вода, опасная для движения транспорта и пешеходов – лёд
5. Звуковой сигнал велосипеда – звонок
6. Какую часть велосипеда изобрели так давно, когда велосипеда еще и в помине не было – колесо
7. Крупный населенный пункт – город
8. Край тротуара, который прилегает к проезжей части - поребрик
9. Лестница-чудесница в метрополитене – эскалатор
10. Место на дороге, где разрешается появиться пешеходу – переход
11. Перекладина, закрывающая железнодорожный переезд – шлагбаум
12. Подземный общественный транспорт – метрополитен
13. Сиденье велосипедиста – седло
14. Устройство для накачки шин – насос
11. Участник движения, который не соблюдает ПДД – нарушитель
12. Что спасает от дождя, но мешает видеть дорогу - зонт

Обучающиеся составляют слова-ответы на вопросы по правилам дорожного движения из вырезанных букв.

Часто в практической деятельности учителя применяется такая современная образовательная технология как коллективное творческое дело.



В процессе совместной деятельности формируется опыт межличностного общения и вырабатываются навыки коммуникации.

Развитию творчества способствует складывание пазлов. Складывают «пазлы» (разрезанные на части нарисованные дорожные знаки, затем называют название знака, к какой группе знаков этот знак относится и его значение)

В качестве проверочного задания можно использовать рисование по памяти дорожных знаков.

Коллективное разгадывание тематического кроссворда по ПДД на доске позволяет в ненавязчивой, развлекательной форме подвести итог занятию и проверить успешное усвоение детьми сложного материала.

При этом можно использовать два варианта работы с кроссвордами:

1 вариант: кроссворды раздаются каждому ученику для индивидуальной работы.

2 вариант. Кроссворд рисуется на доске и проводится коллективное разгадывание.

Детям младшего школьного возраста нравится слушать и иллюстрировать литературные произведения по правилам дорожного движения.

Традиционным завершением занятия может быть проведение подвижной игры «Светофор».

Использование игровых методов проведения занятий является важным моментом поддержания высокого эмоционального тонуса в процессе всего занятия. Это является не самоцелью, а необходимым условием для передачи сложной информации для детей данного возраста, находящихся в группе продлённого дня. После уроков дети нуждаются в смене видов деятельности и эмоциональном раскрепощении [28].

Таким образом, использование игровых методов способствует повышению эффективности формирования навыков безопасного поведения на дороге учащихся младшего школьного возраста.

## **2.2. Экспериментальная проверка эффективности методики формирования модели безопасного поведения учеников младших классов на дорогах с применением игровых методов**

В качестве экспериментальной базы для проведения исследования нами выбрана средняя общеобразовательная школа № 143

Исследование проводилось в ходе педагогической практики автора выпускной квалификационной работы.

Задачи исследования:

1. Изучение особенностей работы по обучению правилам дорожного движения в условиях общеобразовательного учреждения.

2. Анализ материально-технических условий для обучения ПДД в начальной школе.

3. Разработка на основе выявленных дефицитов рекомендаций, направленных на создание в начальной школе оптимальных условий для формирования модели безопасного поведения детей на дороге с применением игровых методов и проверка их эффективности.

Эффективность разработанной программы по формированию навыков безопасного поведения в условиях возникновения опасных ситуаций проверена в средней школе № 143 г. Красноярска. Анализ существующих программ предмета «Окружающий мир», учебного процесса по формированию навыков безопасного поведения на дороге в младших классах вскрыл ряд существенных недостатков в этом направлении. На основании анализа нами установлено, что количество выделенных учебных часов программой для изучения вопросов безопасности жизнедеятельности в рамках изучения школьного предмета «Окружающий мир» недостаточно для качественного формирования навыков безопасного поведения ученика начальных классов на дороге.

Поэтому нами была разработана программа проведения эксперимента, в которой помимо учебных часов было значительное внимание уделено работе с родителями в соответствии с разработанными рекомендациями.

Вопросы формирования навыков безопасного поведения на дороге с применением игровых методов включены в мероприятия внеклассной работы с учениками начальной школы.

**Таблица 4**

**Характеристики уровней усвоения учебной информации**

Уровень	Название уровня	Характеристика уровня
1	2	3
0	«понимание»	Ответ неправильный. Показывает отсутствие у обучающегося знаний, но свидетельствует о его способности к восприятию новой учебной информации.
I	«усвоение»	Дан в целом правильный ответ, однако с некоторыми неточностями. Обучающийся воспроизводит полученную информацию, но не полностью
II	«воспроизведение»	Дан правильный ответ. Обучающийся самостоятельно воспроизводит информацию в ранее рассмотренных типовых ситуациях, при этом его деятельность является репродуктивной

Экспериментальная работа проводилась в двух начальных классах 3 «а» (контрольная группа) и 3 «б» (экспериментальная группа) СОШ № 143. Для проведения эксперимента нами определены 2 группы по 15 человек: контрольная и экспериментальная из числа учеников 3-а и 3-б классов. Уровень усвоения знаний участников эксперимента оценивался с помощью разработанных мною критериев (таблица 4).

В ходе констатирующего этапа экспериментального исследования определен начальный уровень знаний правил дорожного движения учащимися. При проверке знаний использовались вопросы входящего теста (таблица 5). Результаты констатирующего этапа (таблица 6) свидетельствуют о примерно одинаковом уровне усвоения знаний учениками контрольной и экспериментальной группы.

**Таблица 5**

**Входящий тест по правилам дорожного движения**

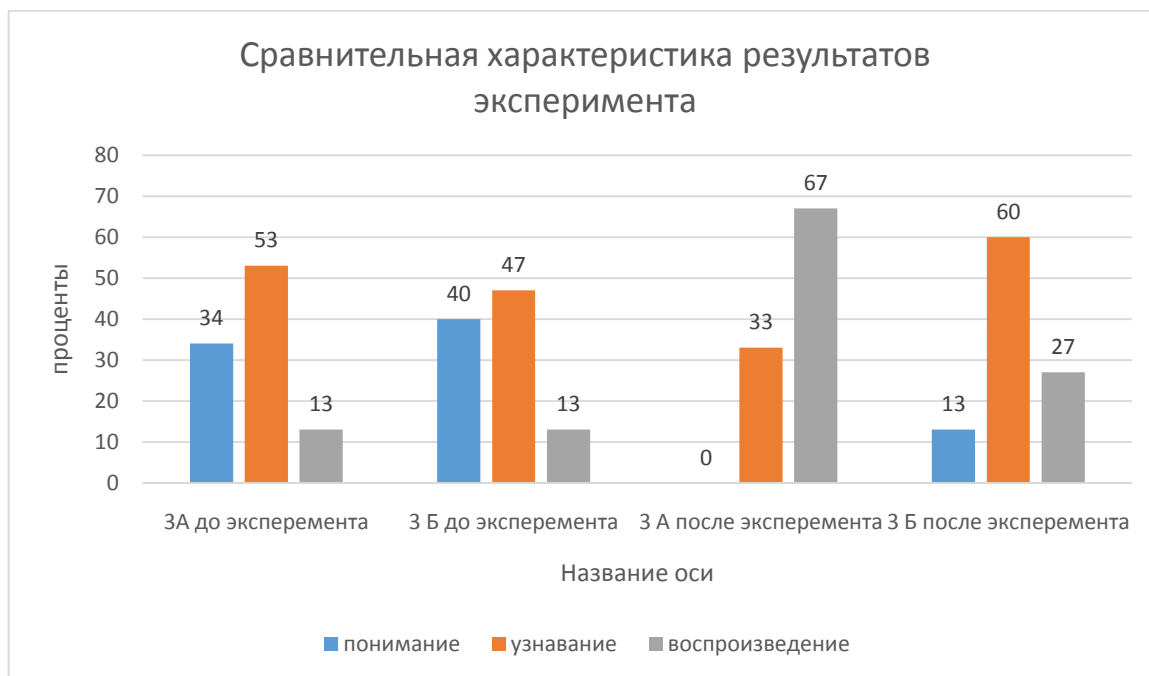
<b>№</b>	<b>Вопрос</b>	<b>Правильный ответ</b>
1.	Какие сигналы светофора вы знаете?	Красный, желтый, зеленый.
2.	Кто регулирует движение транспорта и пешеходов?	Регулировщик
3.	Как безопасно переходить дорогу, выйдя из автобуса?	Сзади автобуса.
4.	Когда можно начинать переходить улицу?	Когда загорелся зеленый свет светофора, надо убедиться, что все машины остановились, и тогда можно переходить улицу.
5.	Где должны ходить пешеходы?	По тротуару.
6.	Какая часть дороги предназначена для машин?	Проезжая часть.
7.	Что означает желтый сигнал светофора?	Сейчас будет смена сигнала.
8.	Где разрешается кататься на санках и лыжах?	В специально отведённых местах.
9.	Почему надо переходить дорогу только по линии тротуаров у перекрестка и на пешеходном переходе?	Водитель знает, что в этих местах разрешается движение пешеходов, он едет внимательно, снижает скорость. Пешеход, который переходит не там, где положено, мешает водителю и может сам пострадать

В ходе формирующего этапа эксперимента в 3 «а» классе занятия проводились по существующей школьной программе с применением традиционных форм и методов обучения.

**Таблица 6**

**Сравнительная характеристика результатов эксперимента**

Уровни усвоения	До эксперимента		После эксперимента	
	3А	3Б	3А	3Б
0- понимание	6 /40 %	5/34 %	2/13 %	0/0 %
1 – узнавание	7/47 %	8/53 %	9/60%	5/33%
2 –воспроизведения	2/13 %	2/13 %	4/27%	10/67%



**Рис. 2. Сравнительная характеристика результатов эксперимента**

3 «б» классе занятия в ходе формирующего эксперимента проводились по предложенной нами программе с применением игровых методов и использованием разработанных нами рекомендаций. В часы внеклассной работы была проведена викторина (Приложение ).

**Таблица 7**

**Проверочный тест по правилам дорожного движения**

<b>№</b>	<b>Вопрос</b>	<b>Правильный ответ</b>
1.	Из каких основных элементов состоит дорога?	Дорога состоит из проезжей части, тротуаров, обочин. Проезжая часть состоит из разделительной полосы, полос для движения транспорта, перекрестка, пешеходного перехода, линии тротуаров
2.	Почему опасно перебегать проезжую часть дороги?	Когда человек бежит, ему трудно наблюдать, видеть. А при переходе проезжей части главное – внимательно наблюдать по сторонам, потому что дорога обманчива: кажется безопасно, и вдруг выезжает транспорт из переулка или из-за какого-либо препятствия
3.	Почему опасно переходить проезжую часть дороги наискосок	Когда идешь наискосок, поворачиваешься боком к идущему транспорту, и его не видно. Кроме того, путь пешехода становится длиннее
4.	Как ходить по дороге, на которой нет тротуаров?	Когда нет тротуара: вне населенного пункта – надо идти по левой обочине дороги, чтобы видеть транспорт, который идет навстречу, а в населенном пункте – как навстречу, так и по ходу
5.	Чем опасны кусты и деревья перед проезжей частью дороги?	Опасность в том, что они мешают осмотреть дорогу, из-за них не видно движущихся автомобилей
6.	Сколько метров транспорт проедет при торможении, если водитель захочет остановиться?	Даже если бегущий человек захочет остановиться на бегу, он два метра «проскочит». А транспорту надо в зависимости от скорости и 10, и 15; и 50 м – это его тормозной путь. Кроме того, пока водитель нажмет на тормоз, транспорт проедет несколько метров без торможения – это путь, пройденный за время реакции водителя
07. .12	Почему надо переходить дорогу только по линии тротуаров	Водитель знает, что в этих местах разрешается движение пешеходов, он едет внимательно, снижает скорость. Пешеход, который переходит не там, где положено, мешает водителю и может сам пострадать

	у перекрестка и на пешеходном переходе?	
8.	Как определить, далеко или близко транспорт?	Надо определить, долго ли транспорту ехать до того места, где стоит пешеход. Если долго, значит, транспорт далеко. Если всего несколько секунд, значит, близко. Иногда маленький транспорт кажется далеким, но идет очень быстро – и можно попасть под него
9.	Опасно ли ребенку-пешеходу на той стороне дороги увидеть товарища или родных? Почему?	Увидев знакомых или родных, ребенок обрадуется и захочет с ними быстрее встретиться, перейти проезжую часть. В это время он может не заметить транспорт, который едет по проезжей части
10.	Какие есть виды транспорта?	Пассажирский, грузовой и специальный. Пассажирский – велосипед, мопед, мотоцикл, легковой автомобиль, автобус, троллейбус, трамвай. Грузовой универсальный – для перевозки любых грузов, для перевозки определенных грузов – специализированный. Специальный – легковой или грузовой автомобиль, оборудованный для выполнения специальных задач и имеющий предупредительные сигналы – проблесковые маячки синего, синего и красного, желтого цветов
11.	Места, где разрешается переходить проезжую часть дороги?	По пешеходным, подземным, надземным переходам, по линии тротуаров у перекрестка, на остановках трамвая. При отсутствии указанных мест разделительной полосы и ограждений дороги – под прямым углом к проезжей части
12.	Правила перехода проезжей части?	Посмотреть налево, направо, потом еще раз налево, убедиться в безопасности, не спеша дойти до середины, убедиться в безопасности перехода, посмотрев направо, налево и еще раз направо
13.	Какие средства регулирования дорожного движения вы знаете?	Дорожные знаки и разметка, сигналы светофора и регулировщика, предупредительные сигналы, подаваемые водителями транспортных средств
14.	Как правильно обходить стоящий	Спереди или сзади со стороны приближающегося к нему транспорта, чтобы пешеход видел этот транспорт. Но лучше всего отойти от этого

	транспорт?	транспорта на достаточное расстояние так, чтобы видеть транспорт и справа и слева
--	------------	---

По окончании формирующего этапа эксперимента проведен контрольный этап в форме ответов на вопросы преподавателя (табл. 7), который отразил более высокий уровень подготовки учеников экспериментальной группы, что является подтверждением выдвинутой нами гипотезы исследования.

Таким образом, в настоящей выпускной квалификационной работе исследованы проблемы формирования модели безопасного поведения на дороге детей младшего школьного возраста с применением игровых методов обучения. Поставленные цели и задачи исследования достигнуты



## **Выводы:**

1. Модель безопасного поведения на дороге включает результаты педагогической деятельности (знания, навыки, привычки) и пути их достижения: воздействие педагогов, пример родителей, влияние социума и опыт.

2. Игровая деятельность является одной из уникальных форм обучения, которая помогает успешно осваивать содержание обучения, способствует изменению мотивов поведения, раскрывает новые источники развития познавательных сил, повышает самооценку учащихся, В игре воспитываются многие волевые качества: самостоятельность, настойчивость, самообладание, выдержка, воля к победе – всё то, без чего немислим успех.

3. В результате проведенного эксперимента доказано, что применение игровых методов обучения правилам безопасного поведения на дороге способствует повышению эффективности формирования у детей младшего школьного возраста навыков безопасного поведения на дороге. Выдвинутая нами гипотеза получила свое подтверждение.

Практическая значимость выпускной квалификационной работы состоит в том, что ее выводы и разработанные в методические материалы по применению игровых методов в формировании навыков безопасного поведения на дорогах могут широко использоваться в своей практической деятельности учителями начальной школы в учреждениях, реализующих программы общего среднего образования.

## Список литературы

1. Федеральный закон от 29.12.2012г № 273-ФЗ « Об образовании в РФ».
2. Федеральный закон РФ № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», принятый в 10.12.95 г.,
3. Постановление Правительства Российской Федерации № 316 от 10 мая 2010 года «Правила дорожного движения».
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. N 864 г. Москва «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»
5. Федеральный государственный образовательный стандарт начального общего образования, утверждённый приказом Минобрнауки РФ от 06 октября 2009 г. № 373.
6. Примерная основная образовательная программа начального общего образования, одобрена решением Федерального учебно-методического объединения по общему образованию (протокол от 8 апреля 2015 г. № 1/15).
7. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 29 декабря 2010г № 189 «Об утверждении СанПин 2.4.2.2821-10 «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям и организации обучения в общеобразовательных учреждениях» (зарегистрировано Министерством Российской Федерации 3 марта 2011г, регистрационный № 19993).
8. Алексеев, А.П. Правила дорожного движения 2013 с иллюстрациями / А.П. Алексеев. – М.: Эксмо, 2013. – 144 с.
9. Воронова, Е.А. ПДД во внеклассной работе «Красный желтый зеленый» /Е.А. Воронова. – 4-е изд. –Ростов-на-Дону: Феникс, 2009
10. Гальперштейн, Л.Я. Моя первая книга о технике. – М.: РОСМЭН, 2006г.

11. Жульнев, Н.Я. Правила дорожного движения для начинающих 2013 (со всеми последними изменениями) / Н.Я. Жульнев. – М.: Эксмо, 2013. – 288 с. 14.
12. Журнал «Детская энциклопедия». Азбука дороги. №11 – 2007г.
13. Журнал «Детская энциклопедия». Ребенок в городе. №11 – 2009г.
14. Зеленин, С.Ф. Правила дорожного движения с комментариями для всех понятным языком / С.Ф. Зеленин. – М.: Мир Автокниг, 2012. – 96 с.
15. Копусов-Долинин, А.И. Правила дорожного движения: Особая система запоминания (новые штрафы 2013): / А.И. Копусов-Долинин. – М.: Эксмо, 2013. – 80 с.
16. Иванов, А.И./Журнал «Детская энциклопедия». Азбука дороги. №11 – 2007г.
17. Козловская, Е. А., Козловский, С. А. «Дорожная безопасность» - учебная книжка – тетрадь для 1 – 4 классов. 2008 г.
18. Лекомцев, А. Учим правила дорожного движения: Стихи-игры для дошколят под присмотром взрослых/А. Лекомцев. – Рн/Д: Феникс, 2015. – 31с
19. Усачев, А.А. Правила дорожного движения для будущих водителей и их родителей / А.А. Усачев; Художник В.О. Уборевич-. – М.: Самовар, 2012. – 61 с.
20. Финкель, А.Е. Правила дорожного движения в рисунках 2013 / А.Е. Финкель. – М.: Эксмо, 2013. – 96 с.
21. Л. Форштат, А. П. Добровольская, А. В. Эпова, А. В. Новиков Пешеход на дороге. Обучающий минимум по Правилам и безопасности дорожного движения М. изд. «Автоград». 2011.
22. Г. Н. Элькин. «Правила безопасного поведения на дороге». 2008
23. <http://www.1gai.ru/autonews/518132-gibdd-obnarodovala-statistiku-dtp-za-2016-god.html> @ 1gai.ru
24. <http://crusandr.livejournal.com/138296.html> - графики

25. <http://transspot.ru/2017/02/27/statistika-...v-rf-2014-2016/>  
обработанные данные по пешеходам.
26. <http://rapsinews.ru/images/26951/87/269518786.png> Приложения:
27. <http://ped-kopilka.ru/vneklasnaja-rabota/pravila-bezopasnogo-povedeniya-na-doroge/obuchenie-mladshih-shkolnikov-bezopasnomu-povedeniyu-na-dorogah-i-v-transporte.html> Крылова И.А. Изучаем ПДД в начальной школе
28. <https://infourok.ru/igrovie-tehnologii-v-nachalnoy-shkole-1503351.html>  
Кирюшина Н.А. Игровые технологии в начальной школе. 2017г.
29. <http://naukovedenie.ru/> Ерохина Л.Ю. Моделирование в формировании безопасного поведения участников дорожного движения.

## Приложение 1

### **Викторина для младших школьников «Дорожные знаки»**

#### Цели и задачи:

Закрепление знаний обучаемыми о дорожных знаках и правилах дорожного движения;

Воспитание умений самостоятельно применять полученные знания в повседневной жизни.

Оборудование: дорожные знаки; светофор; плакаты «На улице - не в комнате, о том, ребята, помните», «Помни, правила ГАИ - это правила твои».

Ход игры:

#### **I. Организационный момент**

Сегодня ребята мы проводим особенный урок: урок – викторину на котором я проверю, как вы усвоили правила дорожного движения. В настоящее время автомобиль не средство роскоши и не и Одним из основных помощников современного человека является автомобиль. Для передвижения автомобиля существуют дороги. А чтобы пешеходы и автомобили не мешали друг другу, созданы ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.

Вот о них мы сегодня и поговорим. Придумайте название своей команде, такое чтобы было связано с нашей темой. Выберете капитана команды. (Командам дается несколько минут).

#### **II. Разминка по вопросу для каждой команды**

*За каждый правильный ответ один балл.*

1. Не живая , а ведёт, неподвижна, а идёт. (Дорога)
2. С тремя глазами живёт, по очереди мигает, как мигает -порядок наведёт.(Светофор)
3. Ясным утром вдоль дороги на траве блестит роса. По дороге едут ноги и бегут два колеса. У загадки есть ответ: это мой ...(Велосипед)

4. В два ряда дома стоят-  
Десять, двадцать, сто подряд-  
И квадратными глазами  
Друг на друга глядят. (Улица)

5. Посмотри, силач, какой:  
На ходу одной рукой  
Останавливать привык,  
Пятитонный грузовик.  
(Регулировщик)

6. Дом по улице идет,  
На работу всех везет.  
Не на курьих ножках,  
А в резиновых сапожках.  
(Автобус)

### **III-Выступление детей.**

1-й ученик.

Бурлит в движении мостовая:  
Бегут авто, спешат трамваи,  
Все будьте правилу верны –  
Держитесь правой стороны.

Ведущий. Переходить улицу надо только в тех местах, где имеются дорожка пешехода или указатели перехода.

2-й ученик.

Иди через улицу там пешеход,  
Где знаком указан тебе переход!

Ведущий. При переходе улицы с двухсторонним движением сначала посмотрите налево, а дойдя до середины - направо.

3-й ученик.

Где улицу надо тебе перейти -

О правиле помни простом:

С вниманьем налево сперва погляди,

Направо взгляни потом.

Ведущий. Входить и выходить из трамвая, троллейбуса или автобуса надо только на остановке.

4-й ученик.

С площадки трамвая сходя, не забудь

Направо взглянуть: безопасен ли путь.

Трамвая ты сзади не огибай,

Легко под встречный попасть трамвай.

Ведущий. Выезжать на улицу на велосипедах очень опасно. Никогда не забывайте об этом, ребята.

(Выходят три мальчика. Они изображают цвета светофора, и каждый держит в руках круг своего цвета)

**Вместе.**

Чтоб тебе помочь

Путь пройти опасный,

Горят и день и ночь

Зеленый,

Желтый,

Красный.

Наш домик - светофор,

Мы три родные брата,

Мы светим с давних пор

В дороге всем ребятам.

Мы три чудесных цвета,

Ты часто видишь нас,  
Но нашего совета  
Не слушаешь подчас.  
1-й мальчик.  
Самый строгий - красный свет,  
Стой, если он горит!  
Дороги дальше нет!  
Путь для всех закрыт.  
2-й мальчик.  
Чтоб спокойно перешел ты,  
Слушай наш совет:  
-Жди!  
Увидишь скоро желтый  
В середине свет.  
3-й мальчик.  
А за ним зеленый свет  
Вспыхнет впереди,  
Скажет он:  
Препятствий нет,  
Смело в путь иди!  
*Вместе.*  
Коли выполнишь без спора  
Все сигналы светофора,  
Домой и в школу попадешь,  
Конечно, очень скоро.  
Ведущий.  
Чтоб жить, не зная огорченья,  
Чтоб бегать, плавать и летать,  
Ты должен правила движенья  
Всегда и всюду соблюдать.



На сцену выходят три девочки. Каждая держит в руках лист плотной бумаги, на котором нарисован дорожный знак.

1-я ученица.

Я хочу спросить про знак,  
Нарисован знак — вот так:  
В треугольнике ребята  
Со всех ног бегут куда-то.  
Что это за знак?

(Дети отвечают)

2-я ученица.

Шли из школы мы домой,  
Видим - знак на мостовой:  
Круг, внутри велосипед,  
Ничего другого нет.  
Что это за знак?

(Дети отвечают)

Подводится итог. (первого раунда)

#### **IV. Викторина.**

Вопросы:

1. Как называется знак, на котором изображены бегущие дети?
2. Дает ли знак «Дети» какое-либо преимущество перед идущим транспортом?
3. Как поступите вы, увидев, что малыш готов броситься на мостовую за выкатившимся туда мячом?
4. Что означают сигналы светофора с изображенными на них человечками?
5. В каких местах пешеходам разрешается переходить улицу?
6. Как должны переходить улицу пешеходы на перекрестках, где движение транспорта не регулируется светофором?

7. Чтобы перейти загородную дорогу, часто бывает нужно обойти остановившийся на остановке автобус. Как безопаснее обойти его?

8. Для чего вдоль улицы или дороги наносится линия продольной разметки (осевая линия)?

9. О какой опасности предупреждает водителей и пешеходов дорожный знак «Железнодорожный переезд без шлагбаума»?

10. При каком положении регулировщика разрешается движение пешеходов?

11. Почему опасно переходить улицу наискосок?

12. Чем опасны кусты и деревья вдоль улицы или на обочине дороги?

**Ответы:**

1. «Дети».

2. Нет, не дает. Знак предупреждает водителей о том, что у школы или у детского сада, где он поставлен, неожиданно на проезжей части могут появиться дети.

3. Надо остановить малыша, не пустить его на проезжую часть улицы.

4. Зажегся свет с красным человечком, значит, стой, с зеленым - иди.

5. Только на перекрестках, по пешеходным переходам, в местах, обозначенных дорожным знаком «Пешеходный переход».

6. Пешеходы должны сначала пропустить транспорт, а затем, убедившись в безопасности перехода, начать движение, строго соблюдая правила перехода.

7. Стоящий автобус ни сзади, ни спереди обходить для перехода проезжей части улицы или дороги нельзя. Надо дождаться, когда он отойдет от остановки, и проезжая часть будет хорошо просматриваться в обе стороны.

8. Осевая линия делит улицу или дорогу на две части, на две полосы движения: по одной стороне машины идут в одном направлении, а по другой - в обратном.

9. Знак «Железнодорожный переезд без шлагбаума» предупреждает, что этот переезд не оборудован шлагбаумом, сигнализацией, не охраняется дежурным. Водителям и пешеходам здесь надо быть особенно внимательными и осторожными.

10. Движение пешеходов разрешается, если регулировщик обращен к нам боком, руки вытянуты в сторону или опущены.

11. Когда пешеход идет наискосок, он не видит машины со спины. Кроме того, путь пешехода становится длиннее.

12. Опасность заключается в том, что они мешают хорошему обзору улицы или дороги. Пешеходу из-за них не видно движущегося транспорта, а выход его на проезжую часть оказывается неожиданным для водителя.

#### **V. Рекламная пауза (дети исполняют частушки)**

1. Ставьте ушки на макушки,  
Слушайте внимательно.  
Пропоем мы вам частушки  
Очень замечательно.
2. Как сигнал зажётся «красный»,  
Значит, двигаться опасно  
А «зелёный» говорит:  
«Проходите – путь открыт»!
3. Ой, ты, Ваня, ой, ты, Ваня,  
Посмотри на светофор.  
Всё ты, Ваня, перепутал  
И на «красный» ты прошёл.
4. Всем, кому даны колёса  
Передайте наш совет:  
Пусть у нас сначала спросят  
Можно ехать или нет.

#### **VI. Соревнование по сборке дорожных знаков.**

Соревнование двух команд по сборке дорожных знаков (по 10 человек от каждой команды) Каждый капитан получает конверты с пазлами .

## **VII. Подведение итогов.**

Итоги викторины и награждает победителей.

### Ведущий.

Цель правил всем ясна,

Их выполняет вся страна.

И вы их помните, друзья,

И выполняйте твердо.

Без них по улицам нельзя

Ходить в огромном городе.

ПАМЯТКА

ПЕШЕХОДА (вручаются командам)

Выйдя на улицу, пешеход должен вежливо передвигаться только по тротуару или обочине!

Переходить проезжую часть дороги пешеход должен только на разрешающий (зелёный) сигнал светофора, по пешеходному переходу или на перекрёстках!

Пешеход не должен выходить или выбегать на проезжую часть из-за стоящего транспорта, деревьев, не осмотрев предварительно улицу!

Пешеходу запрещается перебежать проезжую часть перед близко движущимся транспортом!

Пешеход обязан предостеречь своих товарищей от нарушения правил дорожного движения!

Пешеход обязан помочь людям пожилого возраста при переходе проезжей части!

Пешеход всегда должен соблюдать требования правил дорожного движения!

Взято с <http://shkolabuduschego.ru/viktorina/po-pdd-dlja-shkolnikov.html>

## Приложение 2

### **Методические рекомендации по организации работы с родителями по формам и методам воспитания в семье навыков безопасного поведения на дорогах**

Уважаемые мамы и папы!

Вот и подрос ваш малыш, стал взрослее, любознательнее, его жизненный опыт обогатился, он сделался самостоятельнее. Но ваш авторитет ничуть не уменьшился. Так что вы остаетесь для него верным помощником в воспитании культурного поведения на улице и в общественном транспорте. Зная индивидуальные черты своего ребенка (анатомию, физиологию, нервную систему, интеллект, темперамент), продолжайте помогать ему постигать науку уважения к улице: настойчиво, но не навязчиво, систематически и терпеливо.

Воспитывайте у ребенка привычку быть внимательным на улице, осторожным и осмотрительным.

На прогулке, по дороге в детсад и домой закрепляйте знания, полученные ранее, чаще задавайте ему проблемные вопросы, беседуйте с ним, обращайтесь внимание на свои действия (почему вы остановились перед переходом, почему именно в этом месте и т.д.).

Ваш ребенок уже знает и должен строго выполнять определенные правила:

Ходить по тротуару следует с правой стороны.

Прежде чем перейти дорогу, надо убедиться, что транспорта нет, посмотрев налево и направо, затем можно двигаться, предварительно снова посмотрев в обе стороны.

Переходить дорогу полагается только шагом.

Необходимо подчиняться сигналу светофора.

В транспорте нужно вести себя спокойно, разговаривать тихо, держаться за руку взрослого (и поручень), чтобы не упасть.

Нельзя высовываться из окна автобуса, троллейбуса, высовывать в окно руки.

Входить в транспорт и выходить из него можно, только когда он стоит.

Играть можно только во дворе.

Наблюдайте за ситуациями на улице, дороге, во дворе, за пешеходами и транспортом, светофором и обязательно обсуждайте увиденное с ребенком. Пусть он по пути домой споет вам песню или расскажет стихотворение, а потом нарисует то, что видел. Почитайте ему подходящее художественное произведение и обязательно побеседуйте о прочитанном.

Только ваша культура поведения, строгое выполнение правил движения, терпение и ответственность за жизнь и здоровье ребенка поможет нам вместе воспитать у него навыки и привычку безопасного поведения на улице!

### **Материалы для родительского собрания**

#### **«Как научить ребенка безопасному поведению на дороге»**

Прежде всего это не просто! Надежное поведение обеспечивают только привычки, а их нельзя создать словами предостережения типа «будь осторожен» или «не перебегай проезжую часть». Только систематические, повседневные тренировки с постоянным личным примером родителей, начиная с дошкольного возраста, когда ребенка еще водят по улице за руку, - могут создать у него привычки.

Целесообразно создавать у детей четыре вида навыков.

**Первый - навык наблюдения.** Ребенок должен научиться видеть предметы, закрывающие обзор проезжей части, как «предметы опасные» или «предметы, скрывающие опасность». Для этого ему надо многократно показывать с тротуара эти предметы тогда, когда они скрывают или только что скрывали движущийся автомобиль. Чтобы ребенок сам видел их в роли скрывающих: стоящий автобус, грузовик, забор. У ребенка, собирающегося переходить проезжую часть, при виде этих предметов должен возникать

вопрос: «Что отвлекает мое внимание при переходе проезжей части?!  
Осторожно - могу не заметить опасность!»

Родители должны показать ребенку с тротуара через дорогу автобус, на который можно было бы успеть, и рассказать ему один-два случая, когда пешеходы (или дети), стремясь успеть на автобус, не замечали приближающийся транспорт и попадали под него. Тогда, возможно, ребенок будет наблюдать внимательнее и будет видеть автобус через дорогу, не только как автобус, нужный ему, но и как автобус, отвлекающий внимание от опасности.

Пустынную улицу или улицу с нерегулярным и неинтенсивным движением транспорта ребенок должен научиться видеть как улицу обманчивую, потому что именно на таких улицах дети часто выходят на проезжую часть, не посмотрев по сторонам. Из двора или из-за перекрестка неожиданно может появиться транспорт.

**Второй** — **«навык сопротивления»** волнению или спешке. Когда ребенок спешит или взволнован, больше всего вероятность, что он забудет обо всем и будет действовать по привычке (а привычки, напомним, формируются в бытовой среде!). Поэтому, ступая на проезжую часть, спешку или волнение надо оставить на тротуаре. При переходе - полное спокойствие, никакой спешки. Этот навык надо тренировать у ребенка личным примером родителей. Надо научиться себе говорить: «Петя, не спеши, минута не поможет».

**Третий** - **навык «переключения на проезжую часть»**. Тротуар отделен от проезжей части улицы узенькой полоской бордюрного камня. Цвет у него такой же серый, как и у тротуара или дороги, А между тем он разделяет два разных мира, в каждом из которых свои законы. В первом ребенок проводит львиную долю своего времени и тренирует привычки. Во втором ребенок находится ничтожное время. Если бордюрный камень тротуара - граница, за которой бытовые навыки не пригодны, надо научить ребенка замечать эту границу: замедлять движение, останавливаться,

выдерживать хотя бы небольшую паузу для психологического переключения в связи с переходом в опасную зону.

**Четвертый - навык «переключения на самоконтроль».** Ребенок в быту привык двигаться автоматически, на основе привычек: вижу - действую. Мысли в это время могут быть совершенно не связаны с движением. На проезжей части такое доверие навыкам недопустимо. Ребенок имеет ряд прочных навыков, использование которых на проезжей части смертельно опасно! Значит, на проезжей части нужно следить за собой, участвовать в движении, в оценке обстановки не только глазами, но и мыслями. Не отвлекаться 10-15 с, которые требуются для перехода проезжей части.

#### **«Уроки дорожной безопасности для родителей»**

##### ***Движение с ребенком***

###### ***Ребенок на руках.***

Учить его, пожалуй, еще рано. Будьте осторожны - ребенок на руках закрывает вам обзор дороги.

###### ***Ребенок в детской коляске.***

При посадке или высадке из транспорта не забудьте предупредить водителя, потому что в зеркало ему не видно!

При движении держитесь правой стороны.

###### ***Ребенок в саночках.***

Саночки, как известно, легко опрокидываются. На проезжей части или рядом с ней этого нельзя допустить!

Чаще смотрите на ребенка.

Держитесь середины тротуара, дальше от «сосулк».

###### ***Вы едете в такси.***

Конечно, мать или отец с ребенком - на заднем сиденье, учитывайте возможность резкого торможения, чтобы ребенок не ушибся.

При высадке первыми обязательно должны выйти взрослые и принять детей.



Не разрешайте высовываться ребенку из окон.

Дверь должна быть заперта.

### ***Выход из автобуса, троллейбуса, трамвая.***

Первыми всегда выходят взрослые, принимая ребенка, потому что он легко может вырваться, пока вы заняты выходом, выбежать из-за автобуса на дорогу. Кроме того, маленький ребенок, шагая по ступенькам, рассчитанным на взрослого, может упасть. Особая осторожность при выходе из автобуса должна быть, когда выходите среди последних выходящих на остановке пассажиров. Наблюдая за высадкой пассажиров в зеркало заднего вида, водитель может не заметить стоящего на ступеньках ребенка, которого вы, выйдя, приготовились взять, и, считая, что высадка окончена, закрывает дверь и тронется, поэтому надо выходить не последним, взять ребенка на руки или предупредить водителя перед выходом.

### ***Проезд в автобусе, троллейбусе, трамвае.***

Даже опытный водитель не всегда может избежать резкого торможения в аварийной ситуации. Поэтому при движении надо занимать устойчивое к возможным толчкам положение, быть особенно осторожным возле кабины водителя, как и во время приготовления к выходу.

### ***За руку с ребенком.***

На дороге или рядом с ней не забывайте, что ребенок может попытаться вырваться. И это типичная причина дорожных происшествий. Ребенок чаще пытается вырваться, когда он знает о предстоящем переходе и хочет сделать это раньше, когда он увидел на другой стороне дороги кого-либо из родных, друзей, воспитателей. При переходе внезапно не останавливайтесь, не предупредив ребенка.

Учите ребенка наблюдать. Именно с 2 до 6 лет, пока ребенок на улице рядом с вами, во время прогулок, по пути в детский сад и обратно лучше всего прививать ему те навыки, о которых речь шла выше! Используйте каждый случай пребывания рядом с ребенком на дороге, чтобы по ходу дела учить его наблюдать, узнавать типичные дорожные «ловушки». Пусть при

переходе проезжей части он тоже наблюдает, а не просто доверяется вам. Иначе он привыкнет, ходить через проезжую часть не осматриваясь. Не посылайте ребенка бежать впереди вас в конце перехода проезжей части, как делают некоторые родители, это закрепляет все ту же привычку двигаться по проезжей части не глядя.

### ***Пример родителей.***

Одно неправильное действие родителей на глазах у ребенка или вместе с ним может перечеркнуть сто словесных правильных указаний. Поэтому с ребенком - никакой спешки на проезжей части, никакого бега через дорогу к автобусу, никаких разговоров о постороннем во время перехода, никаких движений наискосок, в стороне от перехода на красный сигнал светофора. Если вы, конечно, хотите, чтобы ваш ребенок в будущем, когда он будет на улице один, был в безопасности.

### ***Ваш ребенок носит очки.***

Очки «исправляют» зрение только перед собой, а на дороге очень важную роль играет так называемое «боковое зрение», потому что часто пешеход находится боком к приближающемуся транспорту. Поскольку «боковое зрение» остается ослабленным, несмотря на очки, надо с удвоенной тщательностью учить ребенка наблюдать, узнавать типичные ситуации «закрытого обзора», «отвлечение внимания», «действие не глядя». Более тщательно ребенка с ослабленным зрением надо учить оценивать и скорость приближающегося транспорта.

### ***Ребенок движется по улице самостоятельно***

Во дворе дома тоже есть проезжая часть! Если мимо подъезда или во дворе дома, где вы живете, проезжает транспорт, значит, ребенка надо учить видеть кусты у подъезда, стоящий транспорт, угол дома и другие предметы, мешающие обзору, скрывающие движущийся транспорт. Он должен привыкнуть перед выходом из-за этих предметов приостановиться и посмотреть, нет ли за ними опасности.

***Переход проезжей части по пешеходному переходу или на перекрестке без светофора по линии тротуаров.***

Возможны различные варианты. Допустим, приближается транспорт, он достаточно далеко, чтобы вполне успеть перейти. Но не скрыт ли за ним другой, который идет быстрее?

Другой вариант - приближается транспорт, но вы спешите и хотите перейти. Но если переходить перед транспортом, который находится сравнительно близко, ваше внимание будет приковано к нему и легко не заметить встречный, упустить из наблюдения другую часть проезжей части дороги. Поэтому лучше пропустить приближающийся транспорт, даже если он не так уж близко! Покажите опасные ситуации на рисунках и объясните, как правильно действовать. Пропустив транспорт, не следует выходить на проезжую часть сразу же после того, как он пройдет. Во-первых, у него может оказаться один или даже два прицепа, которые можно было сразу и не заметить. А самое главное - пока проехавший транспорт рядом, за ним можно не заметить другой. Если в зоне перехода проезжей части стоит транспорт (пропускает пешеходов, испортился и т.п.), выходить из-за него можно, только предварительно приостановившись и выглянув, не скрывается ли за ним опасность. Когда транспортный поток остановился для того, чтобы пропустить пешеходов, не стоит отставать от основной группы больше чем на 1,5-2 м; водители, наблюдая за основной группой, могут не заметить отставшего пешехода и начнут движение.

Вечером, когда транспорт двигается включенным ближним светом фар или подфарниками, на нерегулируемых перекрестке или переходе пешеходу надо быть особенно осторожным: опасны взаимное ослепление водителей светом встречного транспорта, уличным освещением, отражающимся от проезжей части, темная одежда пешехода на фоне темноты. В этих условиях пешеходу легче заметить машину, чем водителю - пешехода.

Как видим, «переход в установленном месте» не так уж прост. Уроки наблюдения «у пешеходного перехода» надо провести с ребенком не один раз.

*Переход улицы на регулируемом перекрестке.* Наиболее опасны начальный и конечный интервалы времени движения пешеходов на «зеленый». В начальный момент некоторые пешеходы начинают переход еще на красный сигнал светофора одновременно с желтым, когда вполне может проезжать последний транспорт. Далее в первые секунды горения «зеленого» пешеходу надо двигаться внимательно, осмотрев проезжую часть, потому что какое-то из транспортных средств может проезжать уже тогда, когда для пешеходов горит «зеленый».

Второй опасный момент наступает, когда «красный» загорается, а пешеход еще не закончил переход. При этом многие пешеходы сравнительно спокойно идут дальше, рассчитывая, что водители транспортных средств, стоящих в ожидании у перекрестков, видят их и пропустят. Однако не все транспортные средства стоят у перекрестка! Водитель транспортного средства, приближающегося к перекрестку, может с ходу выехать на «зеленый» на перекресток, не видя из-за стоящих транспортных средств запоздавшего пешехода. В этой ситуации возникает около 5 % дорожных происшествий с детьми. Пешеходу нужно после погасания «зеленого» или быстро закончить оставшиеся несколько метров перехода, уложившись в небольшую паузу между «зеленым» и «красным», или остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки.

Переход на «зеленый» не освобождает пешехода от необходимости наблюдать за обстановкой на проезжей части улицы. Ведь транспорту разрешен на ряде перекрестков поворот направо и налево через зону движения пешеходов (конечно, уступая дорогу пешеходам). Поэтому взаимное наблюдение водителей за пешеходами и пешеходов за транспортом - дополнительная гарантия безопасности.

Ожидание на линии, разделяющей транспортные потоки, конечно, безопаснее, чем на остальной части проезжей части. Но далеко не так безопасно, как на тротуаре. Стоять между двумя встречными потоками машин, не видя тех, что за спиной - не только неприятно, но иногда и опасно! Привычный для человека «шаг назад не глядя» здесь недопустим, потому что, возможно, этот шаг под колеса проезжающего за спиной транспорта! Поэтому лучше всего не спешить любой ценой добраться до середины проезжей части, чтобы там стоять. Необходимо рассчитать переход так, чтобы не оставаться на середине проезжей части. Если же пришлось остановиться на середине проезжей части, когда включился зеленый сигнал для транспорта, надо быть предельно собранным и внимательным, не допускать произвольных движений.

***Посадка в автобус, трамвай, троллейбус.*** Зона остановки — опасное для ребенка место на улице. Здесь возникает четверть всех дорожно-транспортных происшествий с детьми. В чем причина того, что остановки еще опаснее, чем нерегулируемый пешеходный переход (который по уровню опасности находится на втором месте)? Прежде всего, потому, что в зоне остановки обзор как пешеходам, так и водителям проезжающего транспорта часто закрывают автобусы. Автобус — большая помеха обзору проезжей части, а остановка — это место, где пешеходу легче всего не заметить приближающегося транспорта! Вторая причина в том, что здесь пешеходы часто спешат, а в спешке пешеход скорее всего использует неприемлемые для улицы привычки, приобретенные в быту.

***Автобус приближается к остановке.*** До полной остановки автобуса не надо приближаться к автобусу - можно оступиться и попасть под колесо. Особенно, если на остановке много пассажиров, ожидающих автобуса! В гололед автобус может занести, поэтому в зимнее время года выполнение этого требования особенно необходимо.

***Посадка в автобус или высадка в последний момент.*** В конце посадки-высадки пассажиров водитель автобуса переносит наблюдение на

левое зеркало (наблюдение за попутным транспортом) и может не заметить пассажира, рискующего войти или выйти в последний момент. При этом может возникнуть «защемление» человека створками дверей, его падение. Если из передней двери, то, возможно, и под заднее колесо автобуса. И хотя водителей специально обучают, как избежать «защемления», надежнее выходить и входить в автобус своевременно, а не в последнюю минуту.

***Выход из автобуса (троллейбуса, трамвая).*** Именно в этих случаях возникает почти одна пятая часть дорожных происшествий с детьми! Ибо при выходе из передней двери автобуса ребенок, спешащий на другую сторону улицы, выбегает из-за автобуса и попадает под транспорт, обгоняющий автобус в этот момент, а при выходе из задней двери попытки выбегать из-за автобуса иногда заканчиваются попаданием под встречный по отношению к автобусу транспорт. Переходить улицу надо, как известно, только в установленных местах, а выход без осмотра проезжей части из-за автобуса - самая опасная ошибка детей, которая должна быть исключена с помощью систематического обучения детей родителями.

***Дети идут по улице группой.***

Опасности движения группой - отвлечение внимания и надежда друг на друга (при разговоре друг с другом, на впереди идущих со стороны тех, кто идет сзади, на находящихся на противоположной стороне дороги - со стороны тех, кто еще не перешел ее). При этом можно не заметить приближающийся транспорт. Ребенок, которому разрешается двигаться по улице самостоятельно, должен это понимать. Надо ли держаться за руки при движении вдвоем? Если старший ведет через улицу маленького, держать за руку обязательно так, чтобы младший не мог вырваться! Если же улицу переходят двое детей (два подростка примерно равного возраста), лучше за руки не держаться - в момент опасности возможны попытки тянуть друг друга в разные стороны. Это не относится, конечно, к организованному переводу детей через дорогу с временной остановкой движения транспорта.

Иногда дети, увидев приближающийся транспорт, рассчитывают, что он своевременно затормозит. Скорее всего, это так, но водитель совсем не обязательно смотрит перед собой и видит ребенка. Может быть, он наблюдает за другими пешеходами или транспортом или просматривает путь поворота или разворота. То, что фары «смотрят» на ребенка, еще не говорит о том, что на него смотрят глаза водителя. Это надо иметь в виду и родителям, и детям!