

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ
федеральное государственное бюджетное учреждение высшего образования
КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ им. В.П. АСТАФЬЕВА
(КГПУ им. В.П. Астафьева)

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

Выпускающая кафедра теории и методики медико-биологических основ и
безопасности жизнедеятельности

Кобелев Константин Евгеньевич

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

ФОРМИРОВАНИЕ НАВЫКОВ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ
ОБУЧАЮЩИХСЯ 3-4 КЛАССОВ НА ДОРОГАХ

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

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой к.б.н., доцент Колпакова Т. В.

5.06.2017

(дата, подпись)

Руководитель к.б.н., доцент Колпакова Т. В.

5.06.2017

(дата, подпись)

Дата защиты 20.06.17

Обучающийся Кобелев К. Е.

5.06.2017

(дата, подпись)

Оценка

удовлетворительно

(прописью)

Красноярск 2017

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	3
1 ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	7
1.1 Анализ проблемы безопасности дорожного движения в Российской Федерации	
1.2 Психофизиологические особенности поведения ребенка на дороге	17
1.3 Создание экспериментальных площадок	22
1.4 Методические особенности проведения занятий с учащимися младших классов	
2 МЕТОДЫ И ОРГАНИЗАЦИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ	34
2.1 Организация исследования	34
2.2 Методы исследования	35
3 РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЯ	37
3.1 Методика работы с детьми младшего школьного возраста по формированию безопасного поведения на дороге	38
3.2 Результаты и их обсуждения	48
ВЫВОДЫ	51
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	51
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	55

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования Статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП) свидетельствует о том, что в системе «автомобиль—водитель—пешеход—дорога» наиболее уязвимым звеном является человек.

Автомобиль — средство повышенной опасности, и с тех пор, как он появился, общество стоит перед определенной дилеммой — с одной стороны, невозможность существования без автотранспорта, с другой — невозможность примирения с огромными людскими потерями в дорожно-транспортных происшествиях, количество которых остается по-прежнему высоким.

Аварийность на автомобильном транспорте — проблема, стоящая перед большинством стран мира. В Российской Федерации она прочно заняла одно из ведущих мест в ряду важнейших социально-экономических и демографических проблем.

Организация Объединенных Наций включает проблему безопасности дорожного движения в число наиболее острых проблем человечества наряду с загрязнением природной среды, истощением энергетических ресурсов. На автодорогах теряет свою жизнь и здоровье гораздо больше людей, чем в авариях на всех других видах транспорта.

Только на дорогах России за год гибнет больше людей, чем потеряла наша армия во всех малых и больших военных конфликтах, в которых она участвовала в последние полвека!

Ущерб от дорожно-транспортных происшествий угрожает национальной безопасности России. Негативные последствия от аварийности в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев. Особую остроту эта отличающаяся сложностью и многоплановостью проблема приобрела в последнее десятилетие, что обусловлено главным образом возрастающей диспропорцией между приростом численности автопарка и дорожной инфраструктурой.

На общее состояние дорожной безопасности преобладающее влияние оказывает человеческий фактор. Как показывают социологические исследования, в нашей стране среди участников дорожного движения отмечается низкий уровень правовой культуры,

широкое распространение сознательного пренебрежения к соблюдению ими требований безопасности дорожного движения.

Особое значение приобретает деятельность общественных организаций по формированию правосознания участников дорожного движения и воспитанию граждан в духе уважения к нормам и правилам, действующим в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, обучению навыкам безопасного поведения на дороге.

Проблему обеспечения безопасности дорожного движения можно решить только при реализации долгосрочной государственной стратегии, координации усилий государства и общества.

Важным элементом в деле обеспечения безопасности дорожного движения является четкое определение масштабов и характера этого социального явления, выработка стратегии, консолидация усилий в масштабах страны.

Цель исследования: выявить особенности поведения учащихся в чрезвычайных ситуациях при автокатастрофах.

Задачи исследования:

1. Изучить литературу по данной проблеме.
2. Проанализировать особенности работы по обучению правилам дорожного движения в условиях начальной школы.
3. Разработать теоретически обоснованную систему мер, направленных на создание в школе оптимальных условий для формирования модели безопасного поведения детей на дороге.

Объект исследования: процесс обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах.

Предмет исследования методика формирования навыков безопасного поведения на дорогах.

Гипотеза исследования применение анкетирования, внеурочных мероприятий(конкурсы,классные часы,экскурсии позволяет наглядно

освоить полученную информацию, способствует улучшению применения навыков в чрезвычайных ситуациях при автокатастрофах.

Методы исследования

1. Анализ научно-методической и программно-нормативной литературы.
2. Анкетирование.
3. Педагогический эксперимент.
4. Методы математической статистики.

Информационной базой исследования явились данные опроса обучающихся, материалы периодической печати, научной литературы, электронных ресурсов ГИБДД г.Красноярск.

Базой исследования служила МБОУ №19 города Красноярск.

Исследование осуществлялось в 3 этапа.

1. этап – изучение научной - методической литературы, по ОБЖ раздел ПДД, изучение проведения экскурсий по программе ОБЖ. В процессе исследования было изучено более 50 учебников российских авторов.
2. этап – было проведено 2 опроса обучающихся 3-4 классов МБОУ №19 города Красноярск, сделан анализ.
- 3 этап – обработка полученных результатов, написание дипломной работы.

Практическая значимость исследования заключается в том, что: – содержащиеся в исследовании теоретико-педагогические выводы доведены до уровня их практического использования в виде методических рекомендаций по проведению и организации экскурсий в учреждения МВД, которые могут быть полезны для преподавателей курсов повышения квалификации, классных руководителей и заместителей директоров по воспитательной работе общеобразовательных школ, а также для студентов, магистров и аспирантов педагогических специальностей вузов.

1 ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1.1 Анализ проблемы безопасности дорожного движения в Российской Федерации

Ежегодно на дорогах стран мира погибает более 1,2 миллионов человек и еще 50 миллионов человек получает травмы. Дорожно-транспортный травматизм создает огромную нагрузку на государственную систему здравоохранения. Общеизвестным

наилучшим вариантом решения вопроса является профилактика. Создание более безопасных автомобилей и дорог, разработка инфраструктуры, обеспечивающей защиту пешеходов, качественная подготовка водителей, дисциплина участников дорожного движения, достаточная правовая подготовка населения по вопросам безопасности дорожного движения, своевременное оказание помощи пострадавшим в ДТП — факторы, обеспечивающие повышение безопасности дорожного движения.

За последние пять лет большинство стран мира поддержало рекомендации Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, о том, как применять всесторонний подход к улучшению состояния безопасности дорожного движения и снижению смертельного травматизма на дорогах.

Согласно прогнозу ВОЗ к 2030 году уровень дорожно-транспортного травматизма возрастет, и он займет пятое место в списке основных причин смертности [3].

В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения возложены на органы государственной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, а также органы местного самоуправления.

На региональном уровне управления функции обеспечения безопасности дорожного движения выполняют структурные подразделения органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации (департаменты транспорта и связи, образования, здравоохранения; комитеты по земельным ресурсам; органы внутренних дел и другие). Практически во всех субъектах Российской Федерации созданы и функционируют комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

движения реализуют функциональные подразделения органов местного самоуправления (транспортные, образовательные, земельные комитеты администраций, комитеты по здравоохранению и т.д.).

Система нормативного правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения охватывает широкий спектр общественных отношений и представляет собой структуру, состоящую из четырех уровней: международные договоры России; федеральные законы и другие законодательные акты, изданные высшим законодательным органом страны, акты Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, иные нормативные правовые акты федерального уровня, нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, нормативные правовые акты органов местного самоуправления.

В соответствии с Конституцией Российской Федерации международные договоры России обладают большей юридической силой по отношению к национальному законодательству. Важнейшими международными актами в сфере безопасности дорожного движения являются Конвенция о дорожном движении и Конвенция о дорожных знаках и сигналах, заключенные в г. Вене в 1968 г., а также Европейские соглашения 1971 г., дополняющие эти конвенции. Россия, подписавшая и ратифицировавшая эти конвенции, тем самым обязалась принимать необходимые меры к введению на своей территории правил дорожного движения, соответствующих международным нормам.

Основным законом нашей страны является Конституция Российской Федерации, статьи которой законодательно закрепляют необходимость защиты жизни и здоровья человека, а, следовательно, и от негативных последствий аварийности [10].

Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определены основные права и обязанности различных субъектов, участвующих в дорожном движении,

которые устанавливают основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения; программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» созданы необходимые правовые предпосылки для упорядочения отечественного рынка транспортных услуг, так как в нем предусмотрен переход к техническим регламентам, в которых устанавливаются требования по обеспечению безопасности транспортных услуг и вводятся регулирующие меры по повышению их надёжности.

Большое значение в регламентации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения имеет Указ Президента России «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» от 15 июня 1998 г. № 711.

Важнейшую роль в предупреждении правонарушений в сфере дорожного движения играет Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Постоянно осуществляется деятельность по совершенствованию Правил дорожного движения Российской Федерации, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Постоянный рост автомобильного парка страны, интенсивности дорожного движения, объема автомобильных перевозок грузов и

пассажиров, автотуризма и другие факторы увеличивают риск возникновения дорожно-транспортных происшествий. Значительный моральный и материальный ущерб участников дорожного движения (водителей, пешеходов, пассажиров) и перевозочного процесса (грузоотправителей, грузополучателей, автотранспортных предприятий), возникающий вследствие ДТП, объективно предполагает необходимость защиты физических и юридических лиц, являющихся как субъектами транспортного процесса, так и третьими лицами, случайно пострадавшими в ДТП [16].

Страхование представляет собой отношения по защите имущественных интересов физических и юридических лиц (страхователей) при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов, формируемых из уплачиваемых ими страховых взносов (страховых премий).

Страхование, связанное с эксплуатацией транспортных средств, участвующих в дорожном

движении, включает в себя несколько видов: страхование автотранспортных средств, страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, страхование жизни и здоровья водителей, пассажиров транспортных средств и грузов.

В Российской Федерации отсутствуют специальные законодательные и иные нормативные правовые акты, регламентирующие осуществление страхования транспортных средств (исключение — обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств). Страхование осуществляется на основе Гражданского кодекса Российской Федерации (гл. 48. Страхование) и Закона Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации». Эти акты устанавливают общие правовые основы страхования.

Одним из путей решения данной проблемы явилось принятие Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ОСАГО), вступившего в силу 1 июля 2003 г. Закон предусматривает защиту интересов потерпевших в ДТП, обеспечивая возмещение причиненного им владельцами транспортных средств вреда.

Система обязательного страхования гражданской ответственности автотранспортных средств эффективна и с точки зрения создания условий социально-экономической стабильности в обществе, повышения безопасности дорожного движения и эффективной страховой защиты физических и юридических лиц, в том числе защиты имущественных интересов третьих лиц.

В ряде европейских стран аналогичное законодательство действует еще с 30-х годов прошлого века. На территории СНГ подобные законы не приняты только в Киргизии и Таджикистане.

В отличие от добровольного страхования, ОСАГО дает право на получение выплат за вред, причиненный жизни и здоровью граждан, пострадавших в ДТП, виновник которого не был застрахован, а также в том случае, когда он скрылся с места совершения происшествия, банкротства страховой компании, а также за вред, причиненный имуществу граждан, в случае банкротства страховых компаний либо отзыва лицензии у страховщика.

В Российской Федерации контрольно-надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществляют федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления. Основная роль принадлежит Министерству внутренних дел, Министерству транспорта, Министерству образования и науки, Министерству обороны Российской Федерации.

В решении этой проблемы участвуют также Министерство здравоохранения и социального развития, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство культуры и массовых коммуникаций, Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации и др.

Сфера контрольно-надзорной деятельности определяется факторами, влияющими на состояние безопасности дорожного движения, т.е. соблюдение норм и правил, действующих в этой области.

На Министерство внутренних дел Российской Федерации возложена координация в сфере безопасности дорожного движения, и дорожная безопасность стала одной из его девяти основных задач. Ключевую роль в этой деятельности играет Государственная инспекция безопасности дорожного движения.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет функции по контролю и надзору в сфере автомобильного транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), обеспечивает соответствие состояния федеральных дорог установленным правилам, стандартам, техническим нормам и др.

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации отвечает за техническое регулирование и сертификацию автотранспорта, а также городское планирование и землепользование.

Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации и подведомственные ему федеральные органы исполнительной власти принимают участие в организации и осуществлении контроля за оказанием медицинской помощи пострадавшим в ДТП, проведением медицинских осмотров кандидатов в водители и водителей транспортных средств, осуществлением медицинского освидетельствования на состояние опьянения [11].

Министерство образования и науки Российской Федерации устанавливает образовательные стандарты и отвечает за лицензирование автошкол и профессиональное обучение.

Министерство культуры и массовых коммуникаций Российской Федерации отвечает за информирование пользователей дорогами о политике безопасности дорожного движения.

Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий отвечает за предупреждение и ликвидацию чрезвычайных ситуаций, спасение людей, пострадавших в ДТП.

Министерство обороны Российской Федерации осуществляет контроль за движением транспортных средств воинских формирований, организует регистрацию транспортных средств и контроль за их состоянием.

Современный дорожно-транспортный травматизм характеризуется особой тяжестью повреждений, преобладанием множественных (до 20%) и сочетанных (более 60%) травм. В связи с этим возрастает проблема оказания экстренной первой медицинской помощи пострадавшим. Неэффективная организация этой работы является одной из основных причин высокой смертности в ДТП. По данным Минздравсоцразвития России, общая смертность пострадавших в ДТП в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других происшествий, в 6 раз чаще пострадавшие становятся инвалидами и в 7 раз чаще нуждаются в госпитализации. Увечья от ДТП составляют 75% всех видов повреждений (травм), в том числе 60% — тяжелых. Более 70% пострадавшим требуется дорогостоящее лечение в стационаре.

Определяющим фактором уровня тяжести травмирования является время оказания пострадавшим первой помощи. Наилучшие результаты достигаются в течение 30 минут с момента получения травмы. Отсутствие помощи в течение первого часа с момента получения травмы

увеличивает количество летальных исходов среди тяжело пострадавших в результате ДТП людей на 30%, до 3 часов — на 60%, до 6 часов — почти вдвое.

Успех спасательных операций во многом зависит от четкого взаимодействия органов управления, сил, участвующих в ликвидации дорожно-транспортных происшествий. В 2003 г. разработано и утверждено «Примерное положение о взаимодействии органов управления, подразделений и сил МВД России, МЧС России и Минздрава России, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий». Оно закрепляет права, обязанности и основы взаимодействия участников аварийно-спасательных работ на дорогах.

Для ликвидации последствий ДТП на железнодорожных переездах, при перевозке опасных грузов, в Положении предусмотрена возможность привлечения дополнительных сил и средств в рамках функционирования Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС).

Своевременное оповещение служб спасения, деблокирование пострадавших из поврежденных транспортных средств, квалифицированное оказание медицинской помощи на месте происшествия, оперативная доставка пострадавших в лечебные учреждения позволяют сократить число погибших в дорожно-транспортных происшествиях, по разным оценкам, на 12—15%. Практика свидетельствует о том, что в большинстве случаев на этапе оповещения о чрезвычайной ситуации трудно обеспечить управление и координацию действий привлекаемых сил и средств.

Важным шагом явилось создание в 2003—2004 гг. в городах специального органа повседневного управления — Единой дежурно-диспетчерской службы (ЕДДС), функционирование которой позволяет оперативно реагировать на дорожно-транспортные

происшествия, обеспечивать эффективное взаимодействие привлекаемых сил и средств.

Высокой тяжести последствий ДТП существенным образом способствует несвоевременность прибытия оперативных служб на место совершения происшествия, которая во многом определяется неравномерностью дислокации аварийно-спасательных формирований и лечебных учреждений (особенно вне населенных пунктов); низким качеством автомобильных дорог, их перегруженностью и бездорожьем в сельской местности;

Одним из негативных факторов, влияющих на уровень дорожно-транспортного травматизма, является недостаточный объем оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, т.к. только около 6% пострадавших на автотрассах федерального значения доставляется в лечебные учреждения бригадами скорой медицинской помощи, а нуждается в оказании неотложной помощи — от 30% до 60%. При транспортировке попутным транспортом погибает более 80% пострадавших. В группе доставляемых в лечебные учреждения бригадами скорой медицинской помощи смертность значительно ниже — в городе 15%, в сельской местности — немногим более 30%.

Из общего числа умерших в лечебных учреждениях доврачебная помощь не оказывалась никому, первичная медицинская — только 10%, в том числе 3% — в машине скорой медицинской помощи, 3% — в ближайшей поликлинике, 4% — в ближайшей больнице.

Своевременной и полноценной эта помощь оказалась только у 1,5% пациентов [18].

В качестве перспективного направления совершенствования системы оказания помощи пострадавшим на дорогах рассматривается размещение мобильных групп спасательных формирований на территориальной и федеральной сетях дорог в периоды, наиболее неблагоприятные с точки зрения безопасности дорожного движения, на постах дорожнопатрульной службы; использование авиационных средств для доставки медицинских работников, групп спасателей и

эвакуации пострадавших. В настоящее время отработана система оказания первой медицинской помощи и эвакуации пострадавших при ДТП с использованием легких медицинских вертолетов. Эта система внедрена в ряде городов Российской Федерации. Так в Москве ежегодно перевозится вертолетами и оказывается медицинская помощь более 200 пострадавших.

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.

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 [22].

Дети не обладают теми же предпосылками для обучения безопасному поведению при движении на транспорте и дороге, как взрослые. Дети дошкольного 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 развита у детей недостаточно. Дети не обладают способностью делать выводы общего характера из своего обучения, т.е. они не могут перенести, например, правила правильного перехода дороги с того места, где они этому научились, на все другие места, где они должны переходить дорогу.

Рост ребенка - серьезное препятствие и для своевременного обнаружения его водителем на дороге. Из-за стоящего транспортного

средства, стоящей группы пешеходов, сугробов снега он не виден водителю, который находится на дороге. Дети иначе, чем взрослые, переходят проезжую часть дороги. Так, взрослые, подходя к проезжей части, уже издалека наблюдают и оценивают создавшуюся ситуацию, а дети же начинают наблюдение, только подходя к краю проезжей части.

Стремление играть в любых ситуациях объясняет непредсказуемость или импульсивность поведения детей. На них большое влияние оказывают эмоции. Радость, удивление, интерес к чему-либо заставляют их забыть об опасности, которой они могут быть подвергнуты при переходе проезжей части.

Потребность детей в движении, которая преобладает над осторожностью, недооценка обстановки, недостаточные знания об источниках повышенной опасности на дороге, а иногда и просто интерес к окружающей его обстановке могут привести к печальным последствиям.

Дети по-разному реагируют на различные виды транспортных средств. При приближении большого грузовика, автобуса, трамвая, даже если они движутся с небольшой скоростью, ребенок не рискует пересекать проезжую часть дороги, но недооценивает опасность небольших размеров - легковых автомобилей и особенно мотоциклов, которые приближаются с высокой скоростью. Порой они считают, что автомобиль можно остановить мгновенно.

Все перечисленные психофизиологические особенности ребенка говорят о том, что невозможно 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 дошкольного возраста никогда не бывают нарушителями правил дорожного движения сознательно. Их неожиданное появление на дороге, столкновение с другими пешеходами, шумное поведение в транспорте — это наглядное проявление возрастных особенностей детей

дошкольного возраста. Следовательно, по своим психофизиологическим особенностям ребенок дошкольного 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 дошкольного возраста требуется больше времени и энергии на решение любой дорожно-транспортной ситуации, чем даже школьнику младших классов. Его здоровье, невротические расстройства, вызывающие

заторможенное или расторможенное состояние, конфликт с родителями или друзьями, перенасыщенность телевизионной информацией увеличивают риск несчастного случая. Да и в организме здорового ребенка каждый миг могут происходить какие-либо изменения. Для того чтобы действовать сообразно целям, мероприятия по обучению детей дошкольного возраста правилам безопасного поведения должны проводиться сообразно способностям ребенка в данное время поддаваться обучению. При обучении надо учитывать и такие факторы, как возраст и индивидуальные способности. Некоторые особенности являются характерными для определенного возраста, а некоторые обусловлены индивидуальным темпераментом ребенка, его способностями, потребностями и другими свойствами личности. Можно выделить ряд факторов, способствующих участию детей в ДТП:

- рассеянное внимание;
- эмоциональное состояние;
- забывание правил поведения на улице;
- снижение обзора во время непогоды из-за зонта, 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 около дорог;

езда на велосипедах, самокатах, коньках, лыжах в опасных местах у дорог;

игры у дороги с наступлением темноты;

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;

торопливость.

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 Создание экспериментальных площадок

Во всем мире одной из важнейших социально-общественных проблем является проблема травматизма детей на транспорте и в первую очередь — в сфере дорожного движения. Ее обострение вызвано «взрывной» автомобилизацией, ярко проявившейся в последние два десятилетия. Однако в самом катастрофическом положении среди развитых стран оказалась Россия. Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибает и получает ранения свыше 270 тыс. человек. На дорогах за последние семь лет погибло 7 900 детей в возрасте до 16 лет, травмировано 166 020 детей. Обращает внимание высокая летальность среди детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, в 4—6 раз превышающая соответствующие показатели в промышленно развитых странах. Каждая третья жертва дорожно-транспортных происшествий находится в возрастном диапазоне от 15 до 29 лет. Дорожно-транспортные происшествия являются второй по значимости причиной смерти среди молодых людей в возрасте 5—29 лет. Пострадавшие вследствие ДТП в 7 раз чаще нуждаются в госпитализации и в 6 раз чаще становятся инвалидами, в том числе дети. В России смертность людей от ДТП в 5—7 раз больше, чем в Японии, Великобритании, США, Германии, Италии и др.

Одной из важнейших составляющих обеспечения безопасности дорожного движения, в связи с тем, что в данном процессе принимает участие более 95% населения страны, является систематический и непрерывный процесс привития обучающимся навыков культуры безопасного поведения на дорогах города — повышение уровня транспортной культуры как условия эффективности процесса профилактики детского транспортного травматизма.

Уровень аварийности на транспорте, а также уровень и тяжесть ее последствий находятся в определенной зависимости от уровня

подготовленности всех без исключения участников процесса в этой сфере.

Профилактика детского транспортного травматизма возможна при условии специальной подготовленности детей и подростков к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и повышения у них уровня транспортной культуры. Это обусловлено, во-первых, требованиями к сохранению жизни и здоровья подрастающего поколения, во вторых, потребностью общества в повышении уровня транспортной культуры населения и, в-третьих, необходимостью разработки учебных программ в области подготовки детей к безопасной жизнедеятельности в условиях развивающейся транспортной среды [27].

Современная школа — школа правильно организованного взросления ребенка в разновозрастной детско-взрослой образовательной общности, где объединены усилия педагогов и специалистов с непедagogическим образованием — партнеров образовательных учреждений, имеющих значимый научный, практико-ориентированный потенциал.

Насущным требованием времени является интеграция усилий всех служб, субъектов образовательного процесса, способных объединить общество для решения задач в области обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах мегаполиса: учителей, родителей, школьников, сотрудников милиции и ГИБДД МВД России, МЧС России, специалистов в области безопасности на транспорте и др. Объединение деятельности данных субъектов продиктовано, во-первых, тем, что в современных условиях приобретение школьниками специальных умений и навыков обеспечения своей безопасной жизнедеятельности в транспортной среде только силами школы и подразделений ГИБДД МВД России представляется затруднительным. Во-вторых, субъекты образовательного процесса должны нести солидарную ответственность за качество и эффективность

сформированных у учащихся личностных отношений и качеств, необходимых им для обеспечения не только собственной безопасной жизни и деятельности в такой среде, но и окружающих людей.

При соблюдении этого условия достигается высокоэффективный результат в случаях интегративных форм взаимодействия субъектов, таких как: совместное планирование учебного процесса и совместное участие в организации и проведении специальных занятий с учащимися, специальные семинары, постоянно действующие совещания, научнопрактические и научно-методические конференции по проблемам формирования транспортной культуры школьников и обмену положительным опытом работы.

В связи с этим необходимо разрабатывать педагогическую систему формирования навыков транспортной культуры школьников в рамках межведомственного интегративного взаимодействия, обеспечивающую подготовку детей к безопасной жизнедеятельности в постоянно усложняющейся транспортной среде и процессах, происходящих в ней.

Экспериментальные площадки по формированию транспортной культуры учащихся разрабатываются и реализуются в общеобразовательных учреждениях для подготовки школьников к безопасной жизни и деятельности в транспортной среде.

Основными задачами создания экспериментальной площадки являются:

обеспечение сохранности жизни, здоровья учащихся путем создания условий для реализации межведомственного и междисциплинарного подходов к формированию и укреплению навыков безопасного поведения на улицах и дорогах учащихся общеобразовательных учреждений; формирование в сознании каждого школьника понятия о безопасном поведении на

улицах и дорогах с целью сохранения жизни и здоровья; разработка и внедрение оригинальных учебных программ в области безопасного поведения на улицах и дорогах для школьников и педагогов, направленных на формирование жизненно необходимых навыков для принятия правильных решений относительно безопасности жизнедеятельности; создание благоприятных условий для вовлечения родителей в политику образовательного учреждения по профилактике детского дорожного травматизма; создание благоприятных условий для формирования у обучающихся потребностей и навыков безопасного поведения на улицах и дорогах; разработка технологий, методических рекомендаций, инструкций по их использованию

в области безопасного поведения учащихся на улицах и дорогах, формирования транспортной культуры школьников.

Принципиальным подходом к созданию экспериментальной площадки является моделирование интегративной образовательной системы с помощью ряда характерных особенностей образовательных учреждений инновационного типа, которые интегрируют образовательную деятельность в целостный образовательный процесс на основе консолидации усилий всех служб, способных объединить общество для решения задач в области распространения опыта безопасного поведения на улицах и дорогах [30].

Модель интегративной образовательной системы в рамках экспериментальной площадки включает следующие системообразующие блоки (рис. 1):

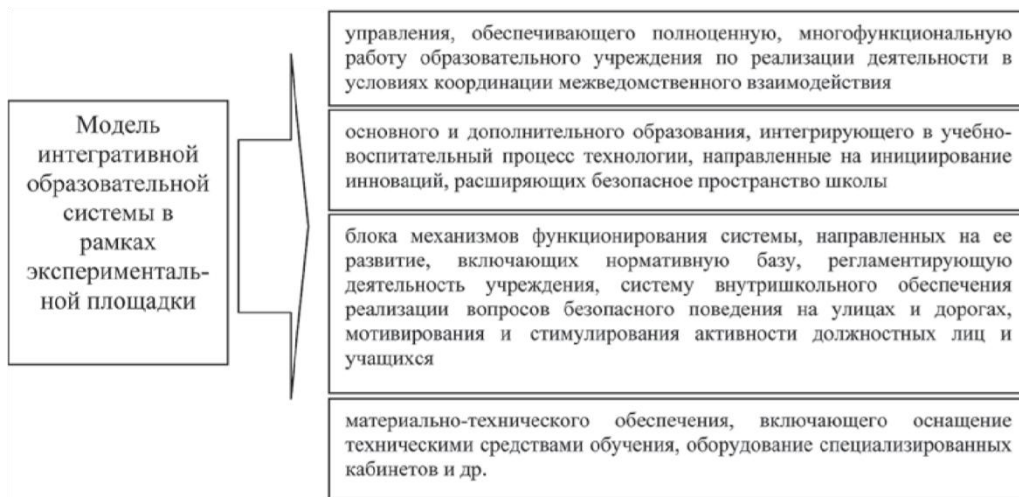


Рис1 Модель интегративной образовательной системы в рамках экспериментальной площадки

Успешная деятельность образовательных учреждений по формированию, укреплению и сохранению навыков безопасного поведения учащихся на улицах и дорогах, эффективное формирование транспортной культуры учащихся общеобразовательных учреждений, обеспечивающее качественно новый уровень подготовки детей к безопасному участию в транспортном процессе и безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, могут быть обеспечены при: организации эффективного межведомственного взаимодействия по вопросам сохранения и формирования навыков безопасного поведения на улицах и дорогах обучающихся; целенаправленной системе обучения детей и подростков основам безопасного поведения на улицах и дорогах, формирования личной компетенции в вопросах сохранения жизни и здоровья учащихся, культуры транспортного поведения; организации психолого-педагогического сопровождения личностного развития учащихся, процесса формирования его позиции в рамках реализации вопросов повышения безопасного поведения на улицах и дорогах; разработке и апробировании в общеобразовательных учреждениях проблемно-ситуационных технологий формирования транспортной культуры школьников.

Транспортная культура школьника рассматривается как часть общей культуры учащегося, включающая качества и ценностные отношения безопасной личности, знания в области безопасности на транспорте, умения и навыки безопасного, правопослушного и культурного поведения в транспортной среде, обеспечивающие ему безопасную жизнедеятельность в ней, не нанося ей вреда, и осознанное, самостоятельное и безопасное участие в транспортном процессе.

Формирование транспортной культуры школьников может быть представлено педагогической системой, основанной на реализации системного, антропологического и культурологического подходов и направленной на снижение уровня детского транспортного травматизма путем подготовки детей к безопасному участию в транспортном процессе и безопасной жизнедеятельности в транспортной среде за счет реализации в единстве и взаимосвязи трех основополагающих функций: обучающей, воспитывающей и развивающей.

Интегративная деятельность по формированию системы обучения дорожно-транспортной безопасности обеспечивает непрерывную и многоступенчатую подготовку к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде путем приобретения учащимися специальных знаний, умений, навыков в области транспортной безопасности, формирования у них установок и личностных качеств, позволяющих им адекватно и грамотно оценивать обстановку, осознанно регулировать свое поведение в транспортном процессе, сложной или аварийной ситуации, не допуская травм.

Комплекс разрабатываемых в ходе создания экспериментальной площадки организационно-педагогических условий, направленных на эффективное развитие системы обучения безопасности жизнедеятельности, может быть представлен следующим образом: специальное обучение школьников навыкам безопасного поведения на транспорте и их

подготовка к осознанному и безопасному участию в транспортном процессе; формирование у школьников специальных качеств, определяющих их как ответственных за собственную безопасность личностей; развитие у школьников умений и навыков безопасной жизнедеятельности в транспортной среде путем интеграции деятельности всех заинтересованных субъектов данного процесса [12].

Нормативно-правовой и организационной основой создания экспериментальной площадки являются:

Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах»;

Правила дорожного движения Российской Федерации (утв. постановлением Совета

Министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090);

Закон Российской Федерации от 10 июля 1992 г. № 3266-1 «Об образовании».

Подготовка школьника к безопасному участию в транспортном процессе, обеспечивающая формирование у него необходимых специальных знаний законов безопасности движения, правил безопасного участия в транспортной среде и ПДД; специальных умений, навыков и привычек безопасного участия в транспортном процессе, а также воспитание у учащегося необходимых качеств: самостоятельность, активность, внимательность, ответственность и др.

Обеспечение школьником личной безопасности и безопасности окружающих в условиях возникшей чрезвычайной ситуации различного происхождения на транспорте или с его участием.

Воспитание у учащихся правопослушного и культурного участия в транспортной среде и процессах, происходящих в ней.

Развитие школьника как безопасной личности в транспортной среде путем решения специальных задач и тренингов.

Выделение характеристики школьника как субъекта и носителя транспортной культуры.

Разработка и апробация проблемно-ситуационной технологии формирования транспортной культуры школьника.

Разработка и апробация для учителей научно-практических рекомендаций по формированию данного вида культуры у учащихся всех ступеней общеобразовательной школы и методических рекомендаций для проведения уроков по правилам дорожного движения.

Разработка и апробация новых инновационных технологий для подготовки и переподготовки педагогических кадров в области обучения учащихся безопасному поведению на улицах и дорогах.

Апробация комплекса мультимедийных средств обучения технологии спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (впервые в отечественной практике разработана мультимедийная энциклопедия учащихся старших классов общеобразовательных учреждений, учащихся и студентов учреждений профессионального образования, а также других категорий населения, обучающихся на курсах вождения, водителей автотранспортных средств и пешеходов).

Интегративная деятельность учителей, родителей, специалистов в области безопасности на транспорте учащихся, обеспечивающая непрерывную и многоступенчатую подготовку последних к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде путем приобретения ими специальных знаний, умений и навыков, развития личностных качеств, позволяющих школьникам осознанно регулировать свое поведение в транспортном процессе, не допуская при этом травм, сложных или аварийных ситуаций [28].

1.4 Методические особенности проведения занятий с учащимися младших классов

В обучении школьников младшего школьного возраста применяются специальные методы и средства обучения: ролевые игры (поведение в ситуациях с точки зрения водителя и с точки зрения пешехода), развивающие игры (на сообразительность), беседы, экскурсии и др.

В программе проведения занятий по безопасности дорожного движения последовательно, в виде упражнений, осваиваются правила поведения на дорогах и меры по предупреждению (прогнозированию) опасных ситуаций — дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, правила поведения при столкновениях (с точки зрения пассажиров).

Упражнения должны служить следующим основным целям: овладение основными навыками предупреждения дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, правил поведения на улицах города и дорогах; знание учащимися основных правил дорожного движения;

умение правильно вести себя на дороге и знать, почему нужно себя вести так, а не иначе; формирование личности «безопасного поведения».

Программа преследует цель — дать понятие об опасных ситуациях на улицах и дорогах и поведении в них, дать навыки действий в экстремальных ситуациях, научить анализировать любую ситуацию с точки зрения безопасности [32].

Для лучшего усвоения учебного материала при проведении занятий с детьми рекомендуется использовать такие формы обучения, как: просмотр видеопроодукции, имитационные занятия, ситуационные игры, компьютерные интерактивные игры.

Основные задачи:

овладение школьниками креативными умениями на материале по безопасности дорожного движения; формирование личности «безопасного поведения».

Примерная программа занятий по безопасности дорожного движения.

Основные учебные вопросы (сопровожаются показом презентации): статистика в области БДД; основные причины дорожно-транспортных происшествий; правила поведения на улицах и дорогах (водителя и пешехода); правила поведения при угрозе ДТП;

действия при ДТП (участника ДТП или свидетеля ДТП); основные виды травм при ДТП; приемы оказания первой помощи при ДТП; просмотр учебного фильма, изучение учебной мультимедийной программы.

При проведении занятий с учащимися 1-4 классов по безопасности дорожного движения преподаватель должен ориентироваться на общедидактические принципы обучения: воспитание и всестороннее развитие в процессе занятий, доступность, систематичность, связь теории с практикой, наглядность, переход от обучения к

самообразованию, связь обучения с жизнью, прочность результатов обучения, положительный эмоциональный фон, учет индивидуальных особенностей учащихся и т.д.

Требования к занятиям:

Урок проводится в классе, техническое оснащение которого должно позволять сопровождать занятие тематическими видеофильмами, роликами, вставками, мультимедийными обучающими программами. Демонстрация осуществляется на выносной экран.

На занятии требуется присутствие классного руководителя или учителя по предмету «Окружающий мир».

Методика проведения занятий с учащимися по безопасности дорожного движения

Ознакомление с темой, перечисление вопросов, чтение материала, просмотр видеопродукции, имитационные занятия, ситуационные игры, компьютерные интерактивные игры, ответы на вопросы.

Имитационные занятия.

Методика такого рода занятий успешно реализуется в игровой форме. Учащимся предлагается представить себя участниками дорожного движения и описать правильные и возможные неправильные действия водителя, пешехода, велосипедиста и регулировщика.

Выполняя «имитационные» задания, учащиеся на практике осваивают важнейшие понятия в области безопасности дорожного движения и проигрывают некоторые ситуации, возможные на дороге.

Каждому такому занятию предшествует вступительное слово педагога (о целях, задачах, процессе выполнения заданий). В ходе работы обучающихся над теми или иными заданиями педагог выступает в роли консультанта.

Основной показатель выполнения имитационных заданий — способность учащегося кратко сформулировать основные опасные ситуации на дорогах [4].

Ситуативные занятия.

Учащимся предлагается представить себя «участниками дорожного движения». В задачу этих занятий входит проигрывание ситуаций по заранее написанным планам и минисценариям. Между учащимися распределяются роли «водитель», «пешеход» и т.п. Роль педагога сводится к коррекции хода выполнения заданий и участию в обсуждении полученных результатов.

Практические работы (при экскурсиях и заполнении рабочей тетради).

Цель практических работ — дать навыки действий в экстремальных ситуациях, дать задание анализировать любую ситуацию с точки зрения безопасности.

В приложении 6 представлено примерное содержание уроков для учащихся начальных классов общеобразовательных школ.

Внеклассные мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

Важнейшей задачей внеклассных мероприятий с учащимися по предмету является усиление их интереса к изучению ПДД. Развитие познавательного интереса к уроку на основе внеклассных мероприятий обеспечивается привлечением средств занимательности, знакомством с правилами поведения на дороге.

Формы внеклассных занятий: викторины по правилам дорожного движения; экскурсии в автошколы и прогулки по городу с целью изучения дорожных знаков и дорожной ситуации; встречи с сотрудниками ГИБДД МВД России и МЧС России; театральные постановки по правилам дорожного движения; праздники по правилам дорожного движения; подвижные, сюжетно-ролевые и настольно-печатные игры; конкурсы литературных произведений по безопасности дорожного движения; изготовление плана-схемы и макета микрорайона образовательного учреждения с указанием улиц, их пересечений,

средств организации дорожного движения, участков, представляющих наибольшую опасность, и рекомендуемых пешеходных маршрутов; изготовление учебных макетов по ПДД; изготовление агитационных плакатов; изготовление дидактических пособий (знаки дорожного движения, пазлы, карточки по Правилам дорожного движения, листовки-открытки для водителей по ПДД) [7].

2 МЕТОДЫ И ОРГАНИЗАЦИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Организация исследования

Базой исследования служила МБОУ №19 города Красноярска.

Исследование осуществлялось в 3 этапа.

1. этап – изучение научной - методической литературы, по ОБЖ раздел ПДД, изучение проведения экскурсий по программе ОБЖ. В процессе исследования было изучено более 50 учебников российских авторов.

2. этап –было проведено 2 опроса обучающихся 3 классов МБОУ №19 города Красноярска, сделан анализ.

3 этап –обработка полученных результатов, написание дипломной работы.

В процесс эксперимента входили следующие виды тестирования:

Харченко Ю. А Тест "Правила пожарной безопасности"

Бартош М.А.Тест определение знаний о пожарной безопасности

Учебный процесс имел схожесть и различие признаков.

Схожесть признаков:-режим занятия 1 раза в неделю по 45 минут каждое всего было проведено 34 занятия;-возраст и уровень подготовленности детей одинаковый - в контрольной и экспериментальной группах использовались учебные занятия. Различие признаков: В экспериментальной группе использовался просмотр фильмов и встречи с Сотрудниками ППС,ГИБДД.

В учебной программе было запланировано.

следующие мероприятия:

Беседа В стране дорожных знаков

Беседа Дядя Степа Милиционер

Классный час « На посту номер № 1.

Просмотр фильма « Внимание дорога»

Участие в конкурсе страна Светофория.

Экскурсии музей полиции г.Красноярска

2.2 Методы исследования

1. Анализ научно-методической и программно-нормативной литературы.
2. Анкетирование.
3. Педагогический эксперимент.
4. Методы математической статистики.

1. Теоретический анализ научно-методической и специальной литературы.

Теоретический анализ и обобщение. Изучение литературных данных проводилось для оценки состояния проблемы, определения задач исследования и сопоставления имеющейся информации с результатами экспериментальных исследований. Перечень изученных источников представлен в списке литературы, изложенной в дипломной работе.

2. Тестирование.

В процесс эксперимента входили следующие виды тестирования:

1. Бестик И. В. Тест "Азбука города"
2. Седунова В.А Тест Правила дорожного движения

3. Педагогический эксперимент.

Педагогический эксперимент. Педагогический эксперимент был организован и проведен на третьем этапе в рамках учебного процесса.

4. Методы математической статистики.

Широко применяется для обработки полученных в ходе исследования данных, их логический и математический анализ для получения вторичных результатов, т.е. факторов и выводов, вытекающих из интерпретации переработанной первичной информации.

При обработке полученных результатов вычислялись следующие показатели:

- а. Показатели среднего арифметического \bar{X}

В работе мы использовали формулу для вычисления средней арифметической величины \bar{X} для каждой группы в отдельности:

$$\bar{X} = \frac{\sum x_i}{n}$$

где X_i – значение отдельного измерения; n – общее число измерений в группе.

b. Дисперсию по формуле:

$$s^2 = \frac{\sum (\bar{X} - X_i)^2}{n-1}$$

с. Формулу для вычисления стандартной ошибки среднего арифметического значения (m) по формуле:

$$m = \frac{\delta}{\sqrt{n-1}}$$

d. Для оценки достоверности различий средних показателей использовался:

$$t_{\text{критерий Стьюдента}} = \frac{|\bar{x} - \bar{y}|}{\sqrt{\frac{s_x^2}{n} + \frac{s_y^2}{n}}} \text{ где;}$$

n - объем выборки,

Σ - сумма,

x, y - экспериментальные данные

S_x, S_y - дисперсии.

С помощью методов статистической обработки экспериментальных данных

непосредственно проверяются, доказываются или опровергаются гипотезы,

связанные с экспериментом.

3 РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЯ

3.1 Методика работы с детьми младшего школьного возраста по формированию безопасного поведения на дороге

В начальных классах продолжается изучение правил, привитие навыков безопасного поведения на дороге методами, описанными для дошкольных групп, и добавляются следующие мероприятия:

- готовить детей к экзаменам по правилам безопасного поведения на дорогах и для получения удостоверения юного пешехода;

- разъяснять детям, что они - будущие школьники, которым придется самостоятельно переходить дорогу, выполнять обязанности пешехода и пассажира. Знакомить детей с безопасным движением по схеме микрорайона;

- развивать у ребенка основные психофизиологические установки, необходимые для безопасного движения по дорогам:

- а) оценивать окружающую дорожную обстановку через зрение, органы слуха (увидел сигнал светофора, транспорт и т.д., услышал предупредительный звуковой сигнал, подаваемый водителем или свистком регулировщика);

- б) воспринимать дорожную информацию во взаимодействии с другими явлениями (автомобиль быстро передвигается, в тумане расстояние до автомобиля кажется далеким, а на самом деле он близко, на скользкой дороге тормозной путь увеличивается);

- в) развивать мышление - обрабатывать полученную информацию, умение подключать знания, полученные на занятиях, от родителей, взрослых, от средств массовой информации (телевидение, кино, радио), от сигналов, подаваемых водителем или средствами регулирования дорожного движения;

- г) убеждать ребенка в необходимости вырабатывать положительные привычки по выполнению правил безопасного поведения (отношения);

- д) учить ребенка принимать наиболее безопасное решение и

исполнять принятое решение (вырабатывать модель поведения).

Необходимо учить ребенка не только знать скрытую опасность, но и предвидеть ее и уметь ее использовать. Неоднократно покажите ребенку с тротуара

1. стоящий автобус (спереди) и внезапно выезжающий из-за него попутный транспорт;
2. стоящий грузовик и внезапно выезжающий из-за него встречный транспорт;
3. стоящий грузовик и внезапно выезжающий из-за него попутный транспорт;
4. кусты, деревья, забор и транспорт за ними;
5. движущийся транспорт и транспорт, обгоняющий его и выезжающий из-за него;
6. движущийся транспорт и встречный транспорт, выезжающий из-за первого.

Ребенок должен привыкнуть к обстановке, убедиться, что за разными предметами на улице часто скрывается опасность. Тогда он сможет предвидеть ее.

Сам вид предметов, мешающих свободному обзору улицы, должен восприниматься ребенком как сигнал опасности, как команда к повышенной осторожности,

Все уроки предвидения скрытой опасности давайте с тротуара – чаще у пешеходного перехода или в зоне остановки общественного транспорта.

Проводите целевые прогулки по дорогам микрорайона в разное время года, наблюдая, как взаимодействуют пешеходы и транспорт, как работают светофоры. При этом обращайте внимание на такие важные моменты, как погодные условия, видимость и состояние дороги, количество пешеходов и влияние их одежды на безопасность движения [32].

Методика работы с младшими школьниками по привитию навыков безопасного поведения на дороге

В начальных классах продолжается изучение правил, привитие навыков безопасного поведения на дороге методами, описанными для дошкольных групп, и добавляется следующее:

готовить детей к экзаменам по правилам безопасного поведения на дорогах и для получения удостоверения юного пешехода;

разъяснять детям, что они - будущие школьники, которым придется самостоятельно переходить дорогу, выполнять обязанности пешехода и пассажира. Знакомить детей с безопасным движением по схеме микрорайона;

развивать у ребенка основные психофизиологические установки, необходимые для безопасного движения по дорогам:

а) оценивать окружающую дорожную обстановку через зрение, органы слуха (увидел сигнал светофора, транспорт и т.д., услышал предупредительный звуковой сигнал, подаваемый водителем или свистком регулировщика);

б) воспринимать дорожную информацию во взаимодействии с другими явлениями (автомобиль быстро передвигается, в тумане расстояние до автомобиля кажется далеким, а на самом деле он близко, на скользкой дороге тормозной путь увеличивается);

в) развивать мышление - обрабатывать полученную информацию, умение подключать знания, полученные на занятиях, от родителей, взрослых, от средств массовой информации (телевидение, кино, радио), от сигналов, подаваемых водителем или средствами регулирования дорожного движения;

г) убеждать ребенка в необходимости вырабатывать положительные привычки по выполнению правил безопасного поведения (отношения);

д) учить ребенка принимать наиболее безопасное решение и исполнять принятое решение (вырабатывать модель поведения).

Необходимо учить младших школьников ребенка не только знать скрытую опасность, но и предвидеть ее и уметь ее использовать:

1. неоднократно покажите ребенку с тротуара стоящий автобус (спереди) и внезапно выезжающий из-за него попутный транспорт;

2. стоящий грузовик и внезапно выезжающий из-за него встречный транспорт;

3. стоящий грузовик и внезапно выезжающий из-за него попутный транспорт;

4. кусты, деревья, забор и транспорт за ними;

5. движущийся транспорт и транспорт, обгоняющий его и выезжающий из-за него;

6. движущийся транспорт и встречный транспорт, выезжающий из-за первого.

Ребенок должен привыкнуть к обстановке, убедиться, что за разными предметами на улице часто скрывается опасность. Тогда он сможет предвидеть ее.

Сам вид предметов, мешающих свободному обзору улицы, должен восприниматься ребенком как сигнал опасности, как команда к повышенной осторожности,

Все уроки предвидения скрытой опасности давайте с тротуара – чаще у пешеходного перехода или в зоне остановки общественного транспорта.

Проводите целевые прогулки по дорогам микрорайона в разное время года, наблюдая, как взаимодействуют пешеходы и транспорт, как работают светофоры. При этом обращайте внимание на такие важные моменты, как погодные условия, видимость и состояние дороги, количество пешеходов и влияние их одежды на безопасность движения.

Этот раздел включает в себя положения и методические советы, которые позволят педагогу ДОО вести работу по формированию у детей навыков безопасного поведения на дорогах для каждой возрастной группы [32].

За основу взята программа, разработанная временным научно-исследовательским коллективом «Безопасное поведение детей на дорогах и улицах» Академии педагогических наук.

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 приспосабливаться 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. [8]

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.

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.

Приобретение таких навыков и привычек в школе дается с большим трудом, особенно в старших классах. Плохие знания в школе - результат отсутствия полезных навыков и привычек, которые не были заложены в детском саду и семье.

Особенно важны такие навыки и привычки, как сознательное отношение к своим и чужим поступкам (правильно - неправильно, хорошо - плохо, подражать - не подражать), умение переводить мысль в дело (автомобиль проехал - можно переходить).

Большое значение для становления характера имеет привычка сдерживать свои порывы и желания (бежать - но нельзя; другим можно, мне нельзя). Очень важна привычка сосредоточивать внимание, самостоятельно принимать решение, анализировать.

Программа воспитания безопасного поведения ребенка на дорогах ставит задачу не столько обучить правилам дорожного движения (их хорошо должен знать воспитатель), сколько воспитать безопасное поведение ребенка на дороге и в транспорте.

Самое главное состоит в том, что такая работа должна проводиться постоянно 3-4 раза в неделю и представлять собой непрерывный учебно-воспитательный процесс во всех видах занятий с детьми. К одним и тем же вопросам надо многократно возвращаться, стимулировать интерес ребят. Воспитатель любой группы должен

хорошо знать программы и методику воспитания в других группах.

Изучение правил безопасного поведения воспитатель проводит со всей группой, а закрепление этих знаний и привитие ребенку необходимых знаний надо проводить индивидуально или небольшими группами [32].

Методические рекомендации по формированию навыков безопасного поведения на дороге работы с детьми школьного возраста

Методические приемы, используемые воспитателем для изучения правил, касаются всех групп. Дорожное движение едино для всех детей, школьников и взрослых. Отличается только объем их знаний. Задача воспитателя - доступно объяснить Правила ребенку в объеме необходимых знаний, но в строгом соответствии с единой методикой и требованиями этих правил.

К сожалению, многие воспитатели, преподаватели, да и авторы многих учебных пособий по правилам употребляют термины и понятия, почти 50 лет назад изъятые из Правил. Вот некоторые из них:

- в Правилах нет термина «улица», есть «дорога», старайтесь избегать этого термина. Можно его использовать в качестве названия улицы в населенном пункте или пояснить: «Иногда дорогу в населенном пункте называют улицей, но в правилах она называется дорогой»;

- Правила еще в 30-х годах прошлого века исключили термин «шофер», а ввели термин «водитель»;

- для участника дорожного движения, т.е. каждого человека, принимающего участие в процессе движения, нет правил для города, деревни и т.д., есть правила для «населенного пункта»;

- многие учебники и воспитатели называют автомобиль «машиной», но есть швейная машина, стиральная и т.д., а правила дают определение «транспортное средство». Одним из его видов является автомобиль, он может быть грузовым и легковым;

- самая грубая ошибка, которая может привести к трагедии, -

неправильное название сигналов светофора. «По красному цвету (или свету) светофора - стоять, по желтому - приготовиться, а на зеленый - идти». Есть три цвета сигналов светофора. Но сигналов светофора, самых простых, которые должны обязательно знать уже в младшей группе, - шесть сигналов, которые были рассмотрены раньше. По желтому сигналу готовиться к переходу запрещено, он предупреждает - вскоре будет включен красный сигнал светофора;

- обращаться к детям надо нормальным языком, а не детским, уменьшительным: автомобильчик, светофорчик и т.д., чтобы не исказить реальную картину дорожного движения;

- не используйте картинки по правилам дорожного движения в стиле веселых и смешных комиксов, они привлекают и развлекают детей, но отвлекают от основной задачи - увидеть и осознать реальную опасность на дороге, пути безопасного решения дорожной ситуации;

- показывая транспортные средства на примере игрушек, их название и назначение, обязательно покажите разницу при движении: игрушка-автомобиль останавливается мгновенно, на дороге автомобиль мгновенно остановить нельзя, и в этом главная опасность транспорта при его движении; используйте учебные пособия по правилам только изданные после 1995 г., желательно получить рекомендации у опытных преподавателей автошкол о качестве этих пособий;

- показывайте ребенку те нарушения, которые делают водители (не подал предупредительный сигнал указателем поворотов при повороте), пешеходы (переходят проезжую часть вне пешеходного перехода); объясняйте причины возможных ДТП;

- используйте ситуационный метод обучения правилам безопасного поведения ребенка на дороге (показывайте, как кусты, деревья, заборы, дома, стоящий транспорт могут закрывать видимость движущихся транспортных средств; при подходе к проезжей части прекращать разговоры, почему бегущий через проезжую часть пешеход

попадает чаще в ДТП - так как смотрит только прямо перед собой, повернуть голову не может, мгновенно остановиться тоже не может; почему переходить проезжую часть надо под прямым углом - обзор лучше, слева и справа видно все одинаково и т.д.);

- учите ориентироваться в ближайшем окружении детского сада, спрашивайте, что они видят;

рассматривайте с детьми отдельные детали транспортных средств: руль бывает у велосипеда, мотоцикла и мопеда; рулевое колесо - у автомобиля, автобуса и троллейбуса; фары впереди - белого цвета, фонари сзади - красного или оранжевого цветов; колеса передние и задние; впереди и сзади бампер - он первым принимает удар при наезде; в салоне легкового автомобиля, автобуса, троллейбуса, трамвая и в кабине грузового автомобиля находятся пассажиры;

- знакомить детей с дорожно-транспортной лексикой: регулирование движения (регулировщик, светофор, дорожные знаки, дорожная разметка, одностороннее или двустороннее движение), места стоянок, остановок, автозаправочные станции, дорожные работы; дорожные глаголы - объезжать, обгонять, опережать, ускорять, перевозить, поворачивать направо, движение прямо, движение задним ходом, поворачивать налево, разворачиваться или движение в обратном направлении, освещать, подавать сигналы, буксировать, заправлять, тормозить, сталкиваться, останавливаться, стоять, устранять неисправность, ремонтировать, смазывать, загружать и т.д.;

- прививать привычку, каждый раз напоминая: «По дорогам ходить одному нельзя», «Проезжая часть - для автомобилей, тротуар - место для движения пешеходов», «Переходить проезжую часть, только держась за руку взрослого человека», «Дорога не страшна, дорога опасна» и главное: «Транспорт и дорога не опасны, если выполнять определенные правила безопасного поведения на дороге»;

- проводить раз в месяц целевые прогулки к дороге, где можно

наблюдать движение транспорта, пешеходов, работу светофора;

- после прогулок обязательно опросом закреплять знания правил безопасного поведения на реальной дороге: «Где ходят пешеходы?», «Где движется транспорт?», «Где переходят проезжую часть?», «Где пассажиры садятся маршрутный транспорт?»;

- дети должны усвоить, зачем нужны правила дорожного движения, что будет, если не будет правил, зачем нужен транспорт, зачем нужно регулировать движение;

;

- показывать детям диаграммы, читать стихи, книжки, загадки, проводить игры, связанные с дорожной тематикой, определить, кто нарушает правила, кого и где посадим в легковой автомобиль;

- после бесед и экскурсий проводить с детьми рисование на тему «Дорожная азбука», «Наша улица Орбитальная» или предлагать построить дорогу с элементами. Предложить раскрасить картинки, полученные после ксерокопирования.

3.2 Результаты и их обсуждения

Результаты тестов проведенного тестирования 25 ноября 2016 года до эксперимента, контрольной и экспериментальной групп не имели достоверных различий.

Таблица 1

**Сравнение уровня сформированности знаний по ПДД
у контрольной и экспериментальной группы в начале
эксперимента**

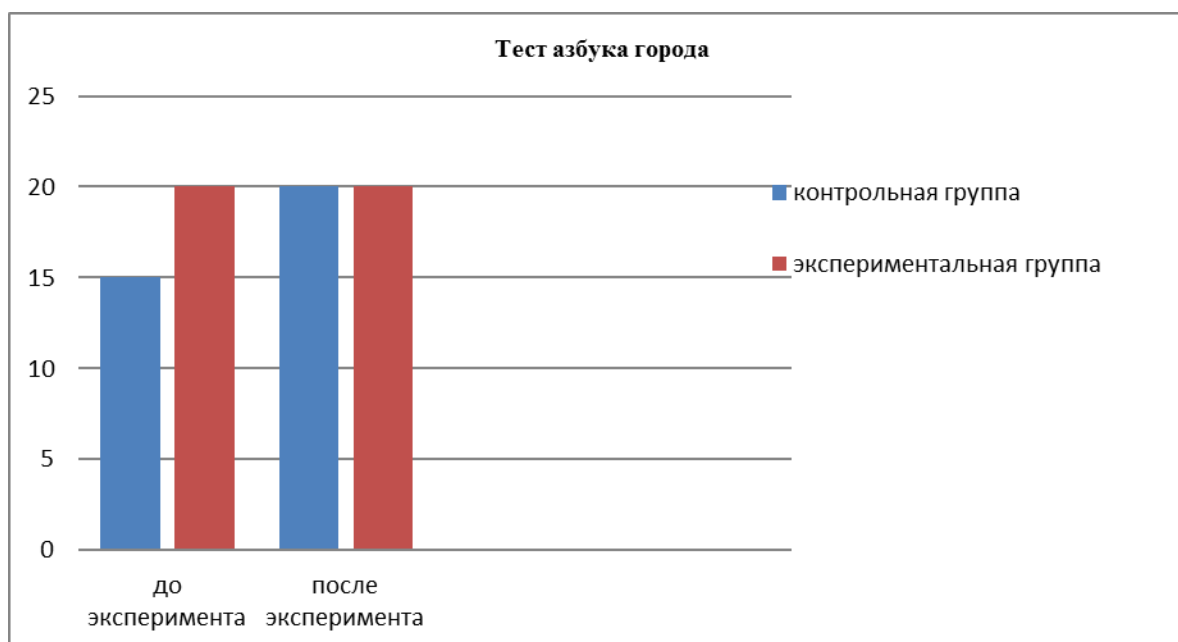
Тесты	Контрольная группа	Экспериментальная группа	p
Бестик И. В. Тест "Азбука города"	15±1,1	20±1,4	>0.05
Седунова В.А Тест Правила дорожного движения	8±0,3	10±0,6	>0.05

По окончании эксперимента было проведено повторное тестирования (15 марта 2017) участников эксперимента. Из таблицы 2 мы видим, что различия результатов контрольной и экспериментальной групп достоверны, что позволяет судить об эффективности нашей методики.

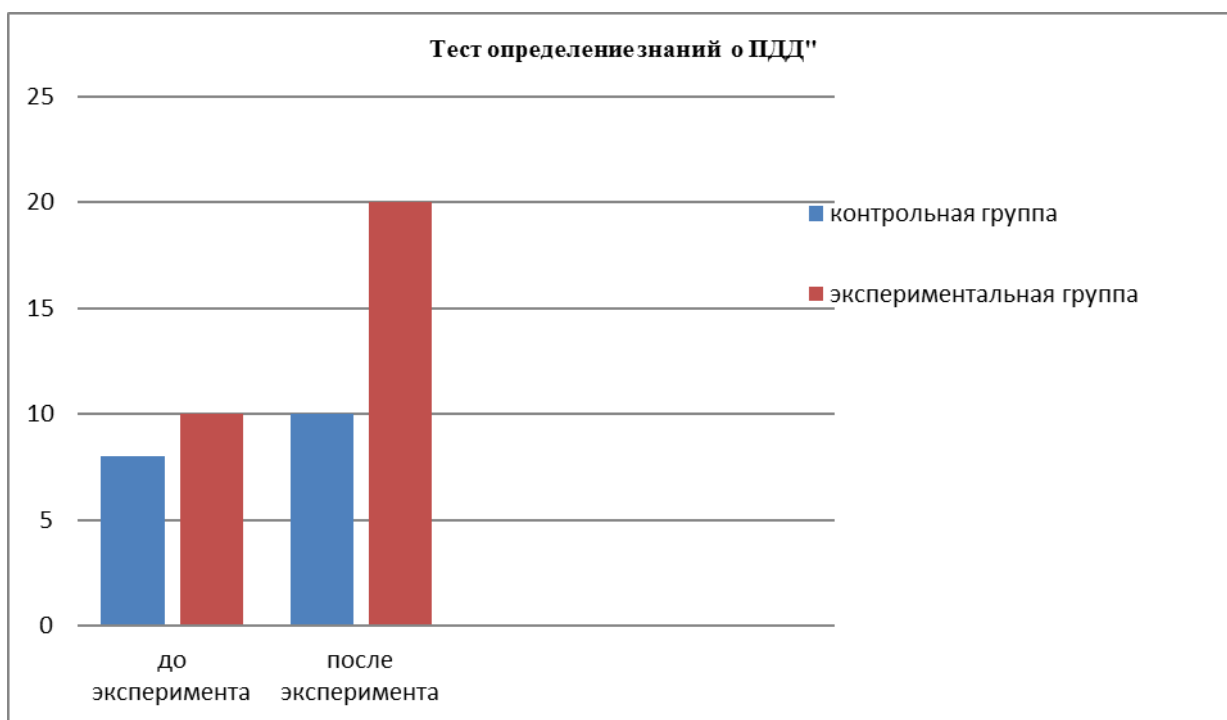
Таблица 2

**Сравнение уровня сформированности знаний по ПДД
у контрольной и экспериментальной группы в конце эксперимента**

Тесты	Контрольная группа	Экспериментальная группа	p
Бестик И. В. Тест "Азбука города"	20±1,0	25±1,1	<0,05
Седунова В.А Тест Правила дорожного движения	10±0,3	14±1,4	<0,05



Показатель величины среднего значения в тесте «Азбука города» в экспериментальной группе в начале эксперимента составил 20б, в конце эксперимента 25б, в контрольной группе в начале эксперимента составил 15б, в конце исследования 20б.



Показатель величины среднего значения теста «Тест определение знаний ПДД» у экспериментальной группы в начале эксперимента 10б, в конце исследования 14б. В контрольной группе в начале эксперимента величина среднего значения 8 б, в конце исследования 10б.

Таким образом, по итогам контрольного эксперимента было установлено, что у экспериментальной группы значительно повысился уровень знаний ПДД в результате применения разработанной нами системы внеклассных занятий и экскурсий.

ВЫВОДЫ

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

Выводы:

1. В результате анализа научной и методической литературы нами были выявлены условия, необходимые для овладения детьми знаниями о ПДД и формирования умений применять их на практике.

2. В качестве оптимальных выделены следующие условия:

- Компетентность педагогов (знания и умения их применять на практике);

- Методическое обеспечение;

- Материально-техническое обеспечение;

- Работа с родителями;

- Диагностические программы по ПДД для детей.

2. В целях обеспечения преемственности в формах и методах работы с детьми младшего школьного возраста по формированию навыков безопасного поведения на дороге и повышения компетентности учителей и воспитателей целесообразно:

- на базе общеобразовательных учреждений создавать методические объединения - кафедры учителей начальных классов, располагаемых на вблизи расположенной территории,

- в рамках кафедры ежегодно совершенствовать профессиональную подготовку педагогов к обучению детей ПДД с привлечением к проведению занятий сотрудников ГИБДД.

3. Имеющиеся в школе наглядные пособия, оборудование и

инвентарь соответствуют возрасту детей, уровню их развития, отвечают гигиеническим требованиям по качеству. Их количество обеспечивает познавательные, игровые и практические потребности детей.

4. Работа по формированию знаний и навыков безопасного поведения на дороге должна проводиться постоянно и представлять собой непрерывный учебно-воспитательный процесс во всех видах занятий с детьми. К одним и тем же вопросам надо многократно возвращаться, стимулировать интерес ребят. Учитель любой группы должен хорошо знать программы и методику воспитания в других группах.

5. Работа в школе по повышению родительской компетентности в вопросах изучения с детьми правил дорожного движения имеет эпизодический характер и требует совершенствования.

Гипотеза о том, что применение анкетирования, внеурочных мероприятий (конкурсы, классные часы, экскурсии) позволяет наглядно освоить полученную информацию, способствует улучшению применения навыков в чрезвычайных ситуациях при автокатастрофах, теоретически подтвердилась.

Практическая значимость выпускной квалификационной работы состоит в том, что ее выводы и разработанные в методические материалы могут широко использоваться в своей практической деятельности воспитателями школьных образовательных учреждений и учреждений, реализующих программы общего среднего образования.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абрамова Г.С. Возрастная психология. -М., 2000
2. «Добрая дорога детства» 2003-2005 гг
3. «Программа» по изучению ПДД и профилактике дорожно-Транспортного травматизма , М. 2002.
4. Акимов В. А., Соколов Ю.В. На автодорогах, как на войне/ Основы безопасности жизнедеятельности №4/2004.
5. Алексеев, А.П. Правила дорожного движения 2013 с иллюстрациями / А.П. Алексеев. - М.: Эксмо, 2013. - 144 с.
6. Бордачева, И. Ю. Безопасность на дороге. Плакаты для оформления родительского уголка в ДОУ. Наглядно-дидактическое пособие / И.Ю. Бордачева. - М.: Мозаика-Синтез, 2014. - 144 с.
7. Бурьян В.М. Классные часы по ПДД – М.:ТЦ Сфера, 2004.- 64 с.
8. Горбовец А.С. Возьмитесь за руки, друзья, чтоб не пропади в культпоходе./ОБЖ, № 3, 2005.
9. Грачев, А. С. "Пособие" для инспектора ГИБДД. Как грамотно "обуть" водителя на дороге / А.С. Грачев. - М.: Мир автокниг, 2014. - 291 с.
- 10.Гризик, Т. И. Безопасность на дорогах. Пособие для детей 5-7 лет / Т.И. Гризик, Г.В. Глушкова. - М.: Просвещение, 2014. - 549 с.
- 11.Дмитрук В.П. Правила дорожного движения для школьников. - Ростов н/Д: Феникс, 2005. – 160 с.
- 12.Дуда И.В. В помощь начинающему педагогу – исследователю.– Красноярск: КГПУ, 2002.
- 13.Жук Л.И. Защитим детство. - Оригинал маркет. 2001.- 127 с.
- 14.Жульнев, Н.Я. Правила дорожного движения (ПДД) / Н.Я. Жульнев. - М.: За рулем, 2011. - 224 с.

15. Жульнев, Н.Я. Правила дорожного движения для начинающих 2013 (со всеми последними изменениями) / Н.Я. Жульнев. - М.: Эксмо, 2013. - 288 с.
16. Журнал «Детская энциклопедия». Азбука дороги. №11 – 2007г.
17. Журнал «Детская энциклопедия». Ребенок в городе. №11 – 2009г.
18. Зеленин, С.Ф. Правила дорожного движения с комментариями для всех понятным языком / С.Ф. Зеленин. - М.: Мир Автокниг, 2012. - 96 с.
19. Иваницкая С.А. Игротека ПДД //Добрая дорога детства. 2005. № 14
20. Извекова Н.А . Правила дорожного движения для детей. - М.: ТЦ Сфера, 2005. - 6 с.
21. Извекова Н.А., Медведева А.Ф. Правила дорожного движения для младших школьников. –М.: Творческий центр, 2005.
22. Извекова, Н.А. Правила дорожного движения / Н.А. Извекова. - М.: Просвещение; Издание 11-е, 2013. - 282 с.
23. Копусов-Долинин, А.И Правила дорожного движения РФ: Официальный текст с комментариями и иллюстрациями (новые штрафы 2013): Особая система запоминания на длительный период: Учебно-методическая литература со всеми изменениями в ПДД РФ и штрафах действует с 1.01.2013 г. / А.И. Копусов-Долинин. - М.: Эксмо, 2013. - 80 с.
24. Копусов-Долинин, А.И Правила дорожного движения: Особая система запоминания (новые штрафы 2013): С комментариями и иллюстрациями: С изменениями от 28.03.2012 г. №254, действующими с 13.04.2012 г / А.И. Копусов-Долинин. - М.: Эксмо, 2013. - 80 с.
25. Крулев, Г.И. Безопасность движения и техника безопасности на автомобильном транспорте / Г.И. Крулев. - М.: Транспорт, 2011. - 168 с.
26. Кузнецова В., Шашина В. Библиотека школьника. Сценарии детских праздников. –Ростов – на –Дону: Феникс, 2001.

27. Кузьмина Т.А. Шумилова В.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Система работы в образовательном учреждении – Волгоград. «Учитель» - 2006
28. Лекомцев, А. Учим правила дорожного движения: Стихи-игры для дошколят под присмотром взрослых / А. Лекомцев. - Рн/Д: Феникс, 2013. - 31 с.
29. Лыкова, И. А. Безопасность на дороге. Беседы по картинкам. Основные понятия . Дидактический материал (набор из 8 карточек) / И.А. Лыкова, В.А. Шипунова. - М.: Цветной мир, 2014. - 533 с.
30. Маркин, Н. И. Безопасность на дорогах. Пешеходы-вездеходы / Н.И. Маркин. - М.: Энас-класс, НЦ ЭНАС, 2011. - 623 с.
31. Нищева Н.В. «Перекресток» // Дошкольная педагогика: №3/2003.
32. О правилах перехода дороги // Основы безопасности жизнедеятельности (библиотечка вестника образования) № 7/2002.
33. Образовательная программа на 2004 –05 учебный год школы – интерната № 2. // Изучение правил дорожного движения.
34. Подгорная С.Н., Перекальева О.В. Современные праздники в начальной школе.-М.: МарТ, 2004.
35. Попова Г.П. Основы безопасности жизнедеятельности. – Волгоград: Учитель, 2005. – 104 с.
36. Правила дорожного движения. - М.: Советская Россия, 2014. - 998 с.
37. Правила дорожного движения. - М.: Тюмень: Тюменская правда, 2016. - 919 с.
38. Светлов А.С. Статистика ДТП // Добрая дорога детства. 2005. №15-16.
39. Спортивно-оздоровительная работа с детьми и учащейся молодежью. Методическое пособие.- Ставрополь: Изд-во СГУ 2001
40. Тарасов Т.С. Правила безопасности //Младший школьник. 2002. №6.
41. Травматизма// Stop. 2005. №8.

42. Усачев, А.А. Правила дорожного движения для будущих водителей и их родителей / А.А. Усачев; Художник В.О. Уборевич-. - М.: Самовар, 2012. - 61 с.
43. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», М, 2012
44. Финкель, А.Е. Правила дорожного движения в рисунках 2013 / А.Е. Финкель. - М.: Эксмо, 2013. - 96 с.
45. Фролов, М. П. Безопасное поведение на дорогах. Программы. 5—10 классы / М.П. Фролов. - М.: Дрофа, 2010. - 810 с.
46. Шалаева Г.П. Азбука маленького пешехода. М.: Филол. о-во СЛОВО, Эксмо, 2008
47. Шипунова, В. А. Безопасность на дороге. Сложные ситуации / В.А. Шипунова. - М.: Карапуз, 2014. - 712 с.
48. Шипунова, В. А. Безопасность на дороге. Тематический уголок для ДОУ / В.А. Шипунова. - М.: Карапуз, Сфера, 2012. - 443 с.
49. Максимова Т.Н. Поурочные разработки по основам безопасности жизнедеятельности: 1-4 класс. – М.: ВАКО, 2008.
50. Элькин Г.Н. Правила безопасного поведения на дороге. – СПб.: Издательский Дом «Литера», 2009.

Бестник И.В. Тест «Азбука города»

1 Назовите всех участников дорожного движения?

- А) пешеходы;
- Б) водители, пассажиры;
- В) все перечисленные.

2. Когда надо соблюдать правила дорожного движения?

- А) всегда;
- Б) когда рядом дорожный полицейский;
- В) когда у тебя хорошее настроение.

3. Где появился первый светофор?

- А) в Англии;
- Б) в Германии;
- В) в России.

4. Сколько сигналов на светофоре для пешехода?

- А) один;
- Б) три;
- В) два.

5. Что означает желтый сигнал светофора?

- А) запрещает движение транспорту и пешеходам;
- Б) разрешает движение транспорту и пешеходам;
- В) запрещает движение пешеходам.

6. Кто регулирует движение на дороге, когда на улице не работает светофор?

- А) полицейский;
- Б) регулирующий;
- В) дорожный рабочий.

7. Чем пользуется регулировщик, когда руководит движением транспорта на перекрестке?

- А) жезлом;
- Б) палочкой;
- В) рацией.

8. Какой сигнал обозначают разведенные руки регулировщика?

- А) движение пешеходов разрешено;
- Б) движение транспорта запрещено;
- В) движение пешеходов и транспорта запрещено.

9. Назовите элементы дороги в городе.

- А) проезжая часть, тротуар, разделительная полоса;
- Б) улица, кювет, велосипедная дорожка;
- В) шоссе, обочина, пешеходная дорожка.

10. Какого элемента дороги не существует?

- А) кювет;
- Б) обочина;
- В) парапет.

11. Какой стороны должен придерживаться пешеход при движении по тротуару?

- А) безразлично;
- Б) правой стороны;
- В) левой стороны.

12. При каком дорожном знаке возле школы можно безопасно перейти улицу?

- А) при знаке «Пешеходный переход»;
- Б) при знаке «Дети»;
- В) при знаке «Движение прямо».

13. К какой группе дорожных знаков относится знак «Пешеходный переход»?

- А) информационно-указательный;
- Б) знаки приоритета;
- В) предупреждающий.

14. Какие бывают пешеходные переходы?

- А) зебра;
- Б) наземные, подземные, надземные;
- В) наземные, подземные.

15. Сколько раз нужно посмотреть пешеходу в левую и в правую сторону улицы, чтобы безопасно пройти дорогу по пешеходному переходу?

- А) 1 раз;
- Б) несколько;
- В) сколько нужно для безопасности.

16. Что вы будете делать, если не успели перейти дорогу на зеленый

сигнал светофора?

- А) продолжите движение дальше;
- Б) закончите переход на островке безопасности;
- В) быстро перебежите дорогу.

17. Кто такой пассажир?

- А) человек, который находится в машине, кроме водителя;
- Б) тот, кто водит машину;
- В) тот, кто ходит пешком.

18. Как называется транспорт, служащий для перевозки людей?

- А) общественный;
- Б) воздушный;
- В) личный.

19. Какой транспорт относится к городскому общественному транспорту?

- А) автобус, троллейбус, грузовик;
- Б) самолет, поезд, теплоход;
- В) троллейбус, автобус, трамвай.

20. Где в городе следует ожидать общественный транспорт?

- А) на проезжей части;
- Б) на посадочной площадке;
- В) на обочине дороги.

21. Можно ли играть на проезжей части дороги?

- А) играть нельзя ни в коем случае;
- Б) если в это время нет машин;
- В) в малоподвижные игры.

22. Где можно кататься на санках и коньках в городе?

- А) на пешеходной дорожке и тротуаре;
- Б) на обочине дороги;
- В) в специально отведенных местах.

23. Кого можно катать на своем велосипеде на улице?

- А) никого;
- Б) только одноклассников;
- В) детей младше 12 лет.

24. С какого возраста ребенок разрешается правилами дорожного движения ездить на велосипеде по улицам города?

- А) разрешается с 12 лет;

- Б) разрешается с 10 лет;
- В) разрешается с 14 лет.

25. Что можно отнести к причинам ДТП?

- А) переход улицы перед близко идущей машиной;
- Б) переход улицы в неполюженном месте;
- В) все перечисленные варианты.

Седунова В.А Тест Правила дорожного движения

**Тест по проверке знаний детьми ПДД.
3 класс.**

1. При пешеходе улицы с двухсторонним движением пешеход должен соблюдать правило:

А) сначала посмотреть налево, а затем дойдя до середины дороги – направо:

Б) сначала посмотреть направо, а затем налево.

2. Переходить улицу можно только по пешеходному переходу, обозначенному специальным знаком. Укажите, какой из представленных знаков – «Пешеходный пешеход».



А)



Б)



В)

3. Самый безопасный переход через дорогу -

А) подземный переход;

Б) переход со светофором.

4. Подземный пешеходный переход обозначается знаком:



А)



Б)



В)

5. Какие из следующих слов:

А) желтый, Б) зеленый, В) красный.

Надо использовать, чтобы дописать правила:

1) Если свет зажегся _____
Значит, двигаться опасно!
И пока сигнал горит,
Пешеходам путь закрыт.

2) Если _____ не спеши
Так как это значит жди!

3) Свет _____ впереди
Означает, ты иди!

10. По какой обочине шоссе безопаснее идти?

- А) по левой;
- Б) по правой;

- В) по любой.

11. Как должны ходить пешеходы по улице?

- А) по проезжей части;
- Б) по тротуару, как удобнее ходить пешеходу;
- В) по тротуару, придерживаясь правой стороны, спокойно, не толкаясь.

12. Как осуществляется посадка пассажиров в троллейбус, автобус?

- А) соблюдая очередность посадки;
- Б) после полной остановки транспорта;
- В) после полной остановки транспорта, соблюдая очередность посадки.

ОТВЕТЫ. ПДД

№	Вариант № 1
1	В
2	В
3	В
4	Б
5	В
6	А
7	В
8	Б
9	Г
10	А
11	В
12	Б
13	Б
14	В

Время тестирования 25 минут

10 правильных ответов – с тестом справились

