

Министерство образования и науки Российской Федерации  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»  
Балашовский институт

Кафедра безопасности жизнедеятельности

**МЕТОДИКА И ОРГАНИЗАЦИЯ ЗАНЯТИЙ ПО ТЕМЕ «БЕЗОПАСНОЕ  
ПОВЕДЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ» У ПОДРОСТКОВ**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента 5 курса 51 группы  
направления подготовки 44.03.01 «Педагогическое образование»,  
профиля «Безопасность жизнедеятельности»,  
факультета физической культуры и безопасности жизнедеятельности  
Морозова Евгения Анатольевича

Научный руководитель: доцент кафедры  
безопасности жизнедеятельности \_\_\_\_\_ Е.Г. Чеботарёва  
(подпись, дата)

Зав. кафедрой БЖД  
кандидат медицинских наук,  
доцент \_\_\_\_\_ Н.В. Тимушкина  
(подпись, дата)

**Балашов 2017**

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность.** В нынешнее время практически каждый человек может посетить любую точку земного шара: на самолете, на поезде, на автомобиле, на быстроходном морском лайнере, которые доставят человека куда угодно.

Случаются обстоятельства, когда любой из нас может попасть в сложную ситуацию. С каждым годом во всем мире гибнут сотни тысяч людей вследствие автомобильных, железнодорожных и авиационных катастроф, кораблекрушений и т.д. Главной проблемой в таких случаях является то, что большинство людей абсолютно неподготовлены к экстремальным ситуациям. И, если знать, что нужно делать, а чего не делать ни под каким видом, да к тому же не позволять заставить случаю себя врасплох, за эти минуты ситуацию можно разрешить в лучшую сторону.

За последние прожитые годы не проходит ни единого дня, когда средства массовой информации не сообщали бы о новых транспортных авариях и катастрофах. Чаще всего техногенные катастрофы происходят на транспорте. Транспорт – это важнейшее связующее звено частей любой страны, звено нынешнего многоотраслевого хозяйства. Транспорт, кроме пассажиров, перевозит еще и множество различных грузов. Многие из таких грузов представляют для человека существенную угрозу. Они могут гореть, взрываться, отравлять и заражать окружающую среду.

С каждым годом в стране перевозится транспортом около 900 млн. тонн грузов и свыше 3 млрд. пассажиров. На железнодорожный транспорт приходится до 60 % грузовых перевозок, на автомобильный – 26 %, на речной и морской – 14 %. Взрывоопасные, пожароопасные, химические и другие опасные вещества составляют 15 % общего объема перевозок.

Чтобы предупредить вредное влияние перевозимых грузов на окружающую природную среду, транспортные средства необходимо специально оборудовать. Но, несмотря на это, далеко не всегда удается избежать чрезвычайной ситуации, в том числе и с человеческими жертвами. 50% всех аварий и катастроф, возникающих в хозяйстве, приходится на

транспорт.

Важнейшими причинами возникновения чрезвычайных происшествий являются ошибки человека и техническое состояние того или иного транспортного средства. Все усилия с борьбой в транспортных авариях и катастрофах направляются на их предотвращение. Своевременно принятые меры целиком их исключают или в большей мере понижают потери.

Транспортные катастрофы можно охарактеризовать внезапным выводом из строя транспортного средства, в результате этого появляются факторы, которые вызывают гибель и поражения людей.

Величины потерь и число погибших изменяются в большом диапазоне и зависят от характера и интенсивности действия поражающих факторов на количество пассажиров на транспортном средстве.

Поэтому актуальность выбранной темы не вызывает сомнений.

**Объектом** исследования является учебно-воспитательный процесс в образовательной организации.

**Предметом** исследования являются формы и методы обучения подростков безопасному поведению на дорогах.

**Целью** исследования явилась разработка программы обучения детей и подростков безопасному поведению на транспорте.

Для достижения поставленной цели необходимо выполнить следующие **задачи**:

1. Проанализировать ситуацию по безопасному поведению подростков на транспорте на современном этапе.
2. Подобрать диагностический инструментарий для определения информированности обучающихся по безопасному поведению на транспорте.
3. Разработать комплекс мероприятий по безопасному поведению подростков на транспорте и проверить его эффективность.

**Методы исследования:**

Теоретические: анализ и синтез педагогической и методической литературы; мониторинг учебной деятельности.

Эмпирические: анкетирование, планирование учебно-воспитательной работы, планирование экспериментально-исследовательской работы, педагогический эксперимент, математико-статистические методы обработки полученных данных.

**Экспериментальная базой исследования.** Исследовательская работа осуществлялась на базе МОУ СОШ № 70 г. Саратова в 6 «А» классе, в котором обучаются 25 детей.

**Структура работы.** Работа состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованных источников, включающих 26 наименований и приложения.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

**В первой главе «Теоретический анализ безопасного поведения подростков на транспорте»** проведен теоретический анализ нормативно-правовой базы, анализ проблемы безопасного поведения подростков на транспорте на современном этапе, рассмотрены анатомо-физиологические особенности подросткового возраста и особенности обучения подростков общеобразовательного учреждения безопасному поведению на дорогах.

Причины дорожно-транспортного происшествия (ДТП) могут быть самые разные. Это, в первую очередь, проявляется в нарушении правил дорожного движения, технической неисправности автотранспорта, превышении скорости движения, недостаточной подготовки лиц, управляющих транспортом, слабой их реакцией и др. Часто причиной аварий и катастроф может стать управление автотранспортом лицами в нетрезвом виде. К серьезным ДТП относят невыполнение правил перевозки опасных грузов и несоблюдение при этом необходимых требований безопасности.

Еще одной причиной дорожных аварий на современном этапе является очень плохое состояние дорог. Редко, но на проезжей части можно видеть открытые люки, неогороженные и неосвещенные участки ремонтных работ, а также отсутствие предупреждающих об опасности знаков. Все это, в общем,

приводит к большим потерям.

Только в Москве на дорогах каждый год погибают до 80 детей. Травмы получают 1000. В нашей стране ежегодно под колесами машин и в дорожных авариях погибают до 40 тысяч человек. Это почти в 3 раза больше, чем за 9 лет войны в Афганистане.

Главными основаниями для аварий и катастроф на железнодорожном транспорте являются неисправности путей подвижного состава, средств сигнализации и блокировки, ошибки диспетчеров, а также невнимательность и халатность машинистов. Зачастую случается сход подвижного состава с рельсов, столкновение, наезд на препятствия на переездах, пожары и взрывы непосредственно внутри вагонов. Нет исключений и размывам железнодорожных путей, обвалам, оползням, наводнениям. При перевозке опасных грузов, которыми являются газы, легковоспламеняющиеся, взрывоопасные, едкие, ядовитые и радиоактивные вещества, происходят взрывы, пожары цистерн и других вагонов.

К сожалению, число аварий на железнодорожном транспорте не уменьшается. С каждым годом погибает до 3 тысяч человек, уничтожается имущество, страна несет большой ущерб.

Зачастую крупные аварии и катастрофы на водном транспорте происходят под воздействием ураганов, штормов, туманов, льдов, но также и по вине людей: капитанов, лоцманов и членов экипажа. Большинство аварий происходит из-за просчетов и ошибок при проектировании и строительстве судов, 50 % из всех – это следствие неумелой эксплуатации.

В связи с этим становится актуальной формирование нормативно-правовой базы, в особенности в последний период времени, когда в условиях роста численности автомобилей появляется проблема их передвижения и, как результат, частые нарушения правил дорожного движения, которые ведут к роковым последствиям. Нормативную правовую базу в области обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) в нашей стране составляют:

— Конституция РФ;

- ратифицированные РФ международные соглашения по БДД;
- федеральные законы и федеральные подзаконные акты (указы и нормативные распоряжения Президента РФ, постановления и нормативные распоряжения Правительства РФ, межотраслевые и отраслевые НПА);
- законы и подзаконные акты субъектов РФ.

Охрана здоровья и жизни детей предполагает организацию обучения правилам дорожного движения, основам безопасности жизнедеятельности таким образом, чтобы у каждого обучающегося сформировалась жизненно-значимая потребность не только в изучении, но в соблюдении правил дорожного движения. Учебно-воспитательный процесс состоит из трех типов деятельности:

- обучение теоретическим знаниям (вербальная информация, передаваемая педагогом);
- независимая работа (изучение иллюстраций и выполнение заданий в учебных книжках - тетрадях);
- практическая отработка координации движений в играх-упражнениях (вводных, групповых, собственных), умений и навыков безопасного поведения на улицах, дорогах, в транспорте.

Учебные занятия имеют практическую направленность на обеспечение безопасности детей, формирование у них самооценки, самоконтроля и самоорганизации в сфере дорожного движения. В отличие от иных учебных дисциплин обучающиеся должны быть заинтересованы не столько получить хорошую оценку знаний, сколько научиться безопасно и правильно вести себя в условиях дороги. А для этого весь учебно-воспитательный процесс должен быть непрерывным, систематическим (по тематическим планам), регулярным (без пропусков или замен), построенным с учетом уровня психического и физического совершенствования детей. Изучение правил дорожного движения и формирование навыка безопасного поведения на дорогах ведется на уроках основ безопасности жизнедеятельности; на интегрированных уроках – «Уроки безопасности по ПДД», в ходе

внеклассных мероприятий.

**Во второй главе «Методика и организация исследования»** представлены результаты исследования, предложен и апробирован комплекс мероприятий.

Исследование проводилось на базе МОУ СОШ № 70 г. Саратова. В работе принимали участие 25 учеников 6 «А» класса. Выбор данного класса объясняется тем, что работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с данной категорией обучающихся практически не ведется, так как нет предметов, на которых разбиралась бы тема по ПДД. Так, предмет «Окружающий мир» закончился в начальной школе, а «Основы безопасности жизнедеятельности» еще не начался, и вся профилактическая работа по данному вопросу осуществляется только в рамках нескольких классных часов. Экспериментальная работа проводилась с октября 2016 года по декабрь 2016 года и состояла из трех этапов: констатирующего, формирующего, контрольного.

Целью констатирующего этапа эксперимента явилось выявление знания школьников о правилах дорожного движения. Для этого обучающимся было предложено ответить на два теста.

На формирующем этапе эксперимента проводилась работа по знакомству детей с правилами дорожного движения, определялись наиболее эффективные методы работы по профилактике детского травматизма на дорогах. Контрольный эксперимент был направлен на определение эффективности работы по профилактике детского травматизма.

Для выявления знаний школьников о правилах дорожного движения им было предложено ответить на два теста. Анализ первого теста по правилам дорожного движения показал, что 52% опрошенных знают, где разрешено кататься на санках и лыжах. На вопрос, как должен поступить пешеход, стоящий у края проезжей части, при приближении транспортного средства с включенным проблесковым маячком и специальным звуковым сигналом, правильно ответили 40% респондентов. Знают правила передвижения на

мотоциклах, мопедах или велосипедах за пределами населенного пункта 48% обучающихся. На вопрос, в каких случаях водитель должен уступить дорогу пешеходам, правильно ответили 32% школьников. На вопрос: «Разрешается ли движение пешеходов по дороге, обозначенной знаком «Автомагистраль?»» - 60% обучающихся ответили, что движение на данном участке дороги запрещается, 52% опрошенных знают, что переходить дорогу в произвольном месте можно, если в зоне видимости нет перекрестка или пешеходного перехода и дорога хорошо просматривается в обе стороны. Лишь 40% детей правильно ответили, что переходить дорогу, если обозначенного пешеходного перехода нет, можно на перекрестках, по линии тротуаров или обочин и в любом месте, если поблизости нет перекрестка и дорога просматривается в обе стороны. При этом 52% респондентов ответили, что переходить дорогу вне пешеходного перехода, если она просматривается только в одном направлении, нельзя. О том, что нельзя переходить дорогу на крутых поворотах, в местах, где дорога идет на подъем, около туннелей и мостов, знают всего 32% опрошенных; 60% респондентов знают, что разрешается переходить дорогу с разделительной полосой вне пешеходного перехода. 48% школьников правильно ответили, какой стороны должен придерживаться пешеход при движении по тротуару. Всего 30% обучающихся знают, что переходить дорогу в местах, где есть пешеходные ограждения, запрещено. Меры предосторожности, которые должен предпринять пешеход, начиная переход дороги между стоящими автомобилями, смогли назвать 60% подростков. 56% испытуемых сказали что в случае, если пешеход не успел дойти до середины проезжей части при переключении светофора на желтый сигнал, нужно дойти до середины проезжей части и ожидать там зеленого сигнала. Переходить под прямым углом к тротуару и не останавливаться без необходимости для обеспечения безопасности будут 40% учеников. 52% обучающихся знают, что пешеход не имеет права переходить дорогу, если в основном светофоре включен зеленый сигнал, а в пешеходном — красный сигнал. Только 32%

респондентов знают, в каком месте разрешается пешеходам пересекать проезжую часть при отсутствии пешеходного перехода. Большая часть опрошенных – 60% - знают, что переходить дорогу по проезжей части, если в этом месте есть подземный переход, запрещается.

Анализ второго теста на знание правил дорожного движения показал, что 64% опрошенных знают, с какого возраста детям разрешено ездить на переднем сиденье автомобиля. Всего 48% респондентов правильно ответили, что боковая часть дороги называется обочиной. О том, что левый порот опаснее правого, знают 44% обучающихся, 48% респондентов правильно назвали действие водителя-лихача (обгон). 44% испытуемых не знают, кому должны подчиняться пешеходы и водители, если на перекрестке работают одновременно и светофор, и регулировщик. Большая часть школьников — 80% - правильно назвали, что пешеходный светофор имеет два сигнала. Всего 40% подростков смогли ответить, что движение регулировщика «рука поднята вверх» запрещает движение всем участникам движения. Знают, как выглядят запрещающие знаки, 76% респондентов. Не знают, что показывает стрелка спидометра, 68% испытуемых. Практически все ученики - 84% - смогли ответить, что пересечение дорог и улиц называется перекрестком. Не всем участникам эксперимента — 28% - известно, с какого возраста разрешается детям ездить на велосипеде по улицам и дорогам. Чуть больше половины — 52% респондентов - знают, что изменение направления движения называется поворотом. 88% учеников знают, что приспособление в общественном транспорте для безопасности проезда пассажиров именуется поручнями. Знают, что обучаться вождению автомобиля можно с шестнадцати лет, 56% опрошенных. На вопрос, что такое остановка, смогли ответить 68% обучающихся.

Таким образом, по результатам двух тестов видно, что у обучающихся преобладают не очень хорошие знания по вопросам безопасного поведения на транспорте. Итак, итоги констатирующего эксперимента подтвердили необходимость проведения работы по профилактике дорожно-

транспортного детского травматизма.

В связи с этим нами был разработан комплекс мероприятий, направленных на совершенствование знаний подростков по теме «Безопасное поведение на транспорте». Он рассчитан на 8 внеаудиторных еженедельных занятий, которые проводись с учетом регионального опыта работы, особенностей детей данного возраста. Все занятия и экскурсии проводились классным руководителем на классных часах.

Внеклассная работа по профилактике ДДТТ содержала в себе профилактические акции, которые пользовались большой популярностью среди иных наиболее важных форм независимой и творческой работы детей. К ним ребята должны были подготовиться заранее: составить тексты листовок с обращениями к водителям, памяток пешеходам, написать послания водителям. Знания, приобретенные на уроках основ безопасности жизнедеятельности по правилам дорожного движения, и знания, полученные на уроках информатики, красочно оформлялись с применением компьютерной техники,

Одна из форм внеклассной работы – экскурсии по городку, в ходе которых школьники знакомились с улицами, переходами и перекрестками городка, дорожными знаками и светофорами. Здесь дети учились умению наблюдать передвижение машин, концентрировать внимание на них, слышать звуки, шум сближающихся автомобилей, адекватно реагировать на изменяющуюся дорожную обстановку.

В ходе экскурсий обращалось внимание детей на время года. Объяснялась дорожная обстановка в связи с изменениями погодных условий. Внимание детей акцентировалось на соблюдении правил дорожного движения при переходе улицы, перекрестков, передвижений по тротуару. Обращалось внимание на нарушителей правил дорожного движения, пояснялось, какой опасности подвергают они свою жизнь и жизнь окружающих. Внушалось ребятам, что дисциплинированность должна стать их привычкой.

Для создания благоприятной атмосферы во время беседы с обучающимися мы всегда старались дать разъяснения, если у ребят возникали сомнения, по возможности делясь личными примерами или «историями из жизни», так как рассказы о реальных ситуациях позволяют формировать правильное отношение к ситуации.

В свободном диалоге учитель — ученик есть много положительных моментов. Педагог узнает, как данную проблему видит ребенок, может ее скорректировать. Важно отметить, что профилактические беседы, как плановые, так и ситуационные, по необходимости, необходимо проводить в системе. После проведения предложенного комплекса мероприятий с обучающимися было проведено повторное тестирование по тем же тестам, что и до начала эксперимента, которое показало, что знания у школьников изменились в лучшую сторону.

Таким образом, проведенные исследования показывают, что предложенный комплекс мероприятий по «Безопасному поведению на транспорте» можно считать эффективным.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

По результатам теоретического анализа статистической и специальной литературы нами было выявлено, что на дорогах России с января по март 2017 года погибло 108 детей до 16 лет. Основными причинами гибели является отсутствие удерживающих устройств в транспорте или пренебрежениями правил по их использованию, увеличилось число сбитых маленьких пешеходов. Кроме того, имеются случаи аварий школьных автобусов в результате несоблюдения правил перевозки и сопровождения спецмашинами.

Анализ нормативно-правовой базы показал, что со стороны государства принимается достаточно мер по профилактике аварий на транспорте.

Для определения знаний о безопасном поведении на транспорте

подросткам было предложено ответить на специально подобранные тесты. До начала эксперимента у обучающихся отмечались не совсем высокие знания по теме «Безопасное поведение на транспорте, что подтвердило необходимость разработки и проведения комплекса мероприятий по профилактике дорожно-транспортного детского травматизма у подростков.

Предлагаемый нами комплекс внеаудиторных мероприятий рассчитан на 8 часов. В него входят:

- рекомендации для родителей по вопросам обучения детей безопасному поведению на транспорте;
- обучение родителей играм, направленным на закрепление у детей уже имеющихся знаний по правилам поведения на транспорте;
- информирование родителей об ответственности за совершение правонарушений на транспорте.

С самими обучающимися классным руководителем были проведены:

- 1) экскурсии по ближайшим к школе дорогам;
- 2) конкурсы по программам «Азбука пешехода», «Безопасный маршрут» и т.п.;
- 3) игры и викторины;
- 4) тематические классные часы;
- 5) профилактические акции и т.д.

Предложенные мероприятия не требуют больших затрат, так как в них промают участие заинтересованные лица. Для более полной профилактической работы в рамках безопасности на дороге с учителями-предметниками были проведены совместные занятия.

По окончании мероприятий с респондентами было проведено повторное тестирование, которое показало значительное повышение осведомленности обучающихся в вопросах безопасного поведения на транспорте. Таким образом, можно говорить об эффективности разработанных нами мероприятий, что позволяет рекомендовать их к использованию в образовательных организациях.