

МИНОБРНАУКИ РОССИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**  
Балашовский институт (филиал)

Кафедра безопасности жизнедеятельности

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА ФОРМИРОВАНИЯ  
БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГЕ У ОБУЧАЮЩИХСЯ**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента 4 курса 345 группы  
направления подготовки 44.03.01 «Педагогическое образование»,  
профиля «Безопасность жизнедеятельности»,  
психолого-педагогического факультета  
Шумарина Дмитрия Алексеевича

Научный руководитель:  
доцент кафедры безопасности жизнедеятельности,  
кандидат сельскохозяйственных наук \_\_\_\_\_ Л.В. Кашицына  
(подпись, дата)

Зав. кафедрой безопасности жизнедеятельности,  
кандидат педагогических наук,  
доцент \_\_\_\_\_ О.В. Бессчетнова  
(подпись, дата)

**Балашов 2021**

## **ВВЕДЕНИЕ**

**Актуальность исследования.** Обеспечение сохранности здоровья и жизни подрастающего поколения — основная цель и главная задача цивилизованного общества. Ознакомление детей младшего школьного возраста с основными правилами дорожного движения в начальной школе — это жизненная необходимость и гарантия сохранения жизни и здоровья ребенка в условиях современного города. В начальной школе ребенок продолжает усваивать основные понятия системы дорожного движения и важнейшие правила поведения на дороге.

Объявленное в ноябре 2009 года решение всемирной конференции о признании периода 2011-2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения свидетельствует об актуальности и важности указанных выше задач.

Профилактике детского травматизма и смертности, связанными с дорожно-транспортными происшествиями, должно уделяться особое внимание. В современных условиях можно назвать несколько причин увеличения количества дорожно-транспортных происшествий. Назовем лишь некоторые из них: рост числа автомобилей на улицах и автомагистралях, увеличение скорости движения автотранспорта, рост плотности транспортных потоков и, как следствие, увеличение пробок на автодорогах.

Таким образом, обучение детей безопасному поведению на дорогах является очень важным направлением работы образовательной организации.

**Цель исследования:** разработка и обоснование методических рекомендаций по формированию безопасного поведения на дороге у обучающихся общеобразовательной организации.

**Объектом исследования** является учебно-воспитательный процесс в общеобразовательной организации по формированию безопасного поведения на дороге у обучающихся.

**Предметом исследования** выступает совершенствование процесса формирования безопасного поведения на дороге у обучающихся.

### **Задачи:**

- 1) изучить/проанализировать проблемы формирования безопасного поведения на дороге у обучающихся в образовательной организации;
- 2) подобрать диагностический инструментарий и определить уровень знаний о безопасном поведении у обучающихся;
- 3) разработать комплекс внеурочных мероприятий по формированию безопасного поведения на дороге.

### **Методы исследования:**

- теоретические: анализ и обобщение литературных источников;
- эмпирические: анкетирование и педагогический эксперимент;
- математико-статистический метод.

**Структура работы.** Бакалаврская работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованных источников.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

В первой главе «**Теоретический аспект формирования безопасного поведения на дороге у обучающихся в образовательной организации**» уточняются основные понятия, дается характеристика современного состояния формирования культуры безопасности на дороге у обучающихся.

Эффективное обучение и воспитание культуры безопасности на дороге возможны лишь при организации соответствующего учебно-воспитательного процесса, предполагающего целенаправленную подготовку учащихся и преодоление воздействия опасных факторов, сопровождающих дорожное движение.

Основная задача законодательства Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 года - охрана жизни, здоровья граждан путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

Об обеспечении детей безопасности на дорогах пишут и говорят немало. Но диссонанс между декларируемыми тезисами и действительными

практическими делами настолько велик, что грозит окончательно похоронить веру в саму возможность по-настоящему обучать детей правилам и безопасности дорожного движения.

Печальная статистика детского дорожно-транспортного травматизма позволяет утверждать, что дети травмируются и нередко погибают на дороге не только когда бывают одни, но и в присутствии взрослых, более того, порой по их прямой вине.

Для правильной организации работы по предотвращению детского дорожно-транспортного травматизма, вероятно, бесполезно знать, что в возрасте до 9 лет мальчики в пять раз чаще получают травмы на дорогах, чем девочки. Определенную роль играют здесь свойственные мальчикам в этом возрасте повышенные эмоциональность и подвижность, а также то обстоятельство, что они больше времени, чем девочки, проводят на улице, где играют в футбол, хоккей, катаются на велосипедах, санках, коньках. Отсутствие надлежащего контроля со стороны взрослых, и в первую очередь, родителей, далеко не последний фактор, способствующий росту детского травматизма.

Во второй главе **«Методический аспект совершенствования процесса формирования безопасного поведения на дороге у обучающихся»** описывается организация и экспериментальная часть исследования.

Исследование проводилось на базе муниципального общеобразовательного учреждения Большекарайской средней общеобразовательной школы села Большой Карай Романовского района Саратовской области имени Героя Советского Союза Н.Ф. Сосина с учащимися восьмого класса.

Исследование проводилось при помощи анкетирования, обучающихся восьмых классов. В структуре анкетирования подростков по проблеме безопасности на дорогах выделяют следующие ключевые компоненты:

1) информационный компонент – знания о безопасности жизнедеятельности человека;

2) поведенческий компонент – умение действовать в проблемных ситуациях;

3) эмоционально-волевой компонент – правильно реагировать на проблемные ситуации, осознанное отношение к жизни и здоровью человека.

По результатам опроса можно сказать, что в целом правила безопасного поведения на дороге известны всем ученикам.

Положительная эффективность у детей данного возраста по формированию навыков безопасного поведения на улице может быть достигнута, если в разных видах деятельности (самостоятельной, совместной, непосредственно образовательной) будет включена информация по безопасности движения, о правилах дорожного движения, о возможных ситуациях на дороге и вариантах избегания подобных ситуаций.

Таблица 1 — Результаты опроса

№	Список опрошенных	Информационный компонент	Поведенческий компонент	Эмоционально-волевой компонент	ИТОГ
1.	Алина И.	Средний	Высокий	Средний	Средний
2.	Евгений С.	Высокий	Высокий	Средний	Высокий
3.	Анатолий К.	Высокий	Средний	Высокий	Высокий
4.	Валерий С.	Средний	Высокий	Низкий	Средний
5.	Анна П.	Высокий	Средний	Средний	Средний
6.	Павел С.	Низкий	Средний	Высокий	Средний
7.	Олег Г.	Средний	Низкий	Средний	Средний
8.	Виктория С.	Средний	Средний	Средний	Средний
9.	Анна М.	Средний	Средний	Высокий	Средний
10.	Михаил Л.	Средний	Низкий	Низкий	Низкий
11.	Антон А.	Высокий	Средний	Высокий	Высокий
12.	Денис Д.	Высокий	Средний	Средний	Средний

Опираясь на результаты исследования разработана программа по формированию безопасного поведения у обучающихся, которая составлена на основе Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы.

Предложенная программа основана на трех аспектах взаимодействия ребенка в качестве пешехода, пассажира транспорта и водителя транспортных средств.

Задачи программы:

1. Предоставить обучающимся базовое образование в рамках государственных стандартов.

2. Сформировать у обучающихся устойчивые навыки соблюдения и выполнения правил дорожного движения.

3. Отслеживать результативность получения знаний всеми участниками образовательного учреждения с помощью системы мониторинговой деятельности администрации школы.

4. Применять в работе современные формы и методы обучения и воспитания, инновационные технологии, направленные на предупреждение несчастных случаев на улицах и во дворах.

5. Поддерживать у родителей обучающихся устойчивый интерес к безопасности и здоровью детей как участников дорожного движения.

Программа рассчитана на учащихся 1-11 классов. Она содержит необходимые сведения по Правилам дорожного движения в объеме по 9 часов в год в каждом классе (теоретический материал, экскурсии, контрольные срезы знаний, классные часы).

С учетом познавательных возможностей школьников Программа строится на основе «спирального» развертывания системы знаний, что позволяет:

- на каждом этапе обучения с 1 по 9 класс формировать целостную картину изучения Правил дорожного движения;

- довести до сознания учащихся важность соблюдения этих правил, постепенно воспитывать культуру поведения на улицах и дорогах, умение контролировать свое поведение.

#### Содержание программы.

1 класс

1. Вводное занятие «Мы идём в школу».
2. Движение пешеходов по улицам и дорогам.
3. Общие правила перехода улиц и дорог.
4. Дорожные знаки.
5. Где можно играть?
6. Мы - пассажиры.
7. А знаешь ли ты, что такое цвет-сигнал?

2 класс.

1. Элементы улиц и дорог.
2. Движение пешеходов по улицам и дорогам.
3. Правила перехода улиц.
4. Дорожные знаки.
5. Обязанности пассажиров.
6. Обязанности пешеходов. Ответственность пешеходов за нарушение

ПДД.

3 класс.

1. Виды транспортных средств. Тормозной путь транспортных средств.
2. Правила дорожного движения.
3. Обязанности водителей, пешеходов и пассажиров.
4. Организация движения, технические средства регулирования

движения.

5. Светофорное регулирование.

6. Дорожные знаки.

4 класс.

1. История автотранспорта и проблемы безопасного движения.

2. Сигналы светофора и регулировщика.
  3. Предупредительные сигналы транспортных средств.
  4. Дорожные знаки и их группы. История возникновения и развития дорожных знаков.
  5. Дорожная разметка и её предназначение.
  6. Общие требования к водителям велосипедов.
  9. ГИБДД и ДПС.
- 5 класс.
1. Причины дорожно-транспортных происшествий.
  2. Формы регулирования дорожного движения. Сигналы светофора. Сигналы регулировщика.
  3. Дорожная разметка и дорожные знаки, дополнительные средства информации.
  4. Организация дорожного движения. Правила перехода улиц и дорог.
  5. Типичные опасные ситуации на дорогах с пешеходами.
  6. Скрытые опасности на дороге. Дорожные «ловушки».
  7. Транспортные средства и дорожное движение.
  8. Правила езды на велосипеде.
- 6 класс
1. Дорожно-транспортные происшествия. Причины ДТП.
  2. Формы регулирования движения. Сигналы светофора и регулировщика. Дорожная разметка, дорожные знаки.
  3. Правила безопасного поведения пешеходов и пассажиров.
  4. Организация дорожного движения. Правила перехода улиц, дорог, перекрёстков.
  5. Скрытые опасности на дороге. Дорожные «ловушки».
  6. Правила безопасности при переходе и проезде железнодорожных переездов.
  7. Труд водителя.

8. Номерные опознавательные знаки и надписи на транспортных средствах.

9. Правила движения велосипедистов. Дополнительные требования к движению велосипедистов.

7 класс

1. Дорожные знаки.

2. На сельских и городских дорогах. Правила перехода улиц, дорог, перекрёстков.

3. Причины ДТП. Оказание пострадавшим первой доврачебной помощи.

4. Правила поведения при ДТП. Оказание пострадавшим первой доврачебной помощи (практическое занятие).

5. Дополнительные требования к движению велосипедистов.

6. ГИБДД. Ответственность за нарушения правил дорожного движения.

8 класс

1. Правила движения - закон улиц и дорог.

2. Дорожная азбука.

3. Регулирование движения транспортных средств.

4. Движение пешеходов по улицам и дорогам.

5. Транспортные средства на улицах и дорогах.

6. Правила пользования пассажирским транспортом.

7. Велосипед и мопед. Правила перевозки пассажиров.

9 класс

1. Причины несчастий, происходящих с пешеходами.

2. Опасные ситуации по вине водителей.

3. Опасные ситуации по вине пешеходов.

4. Опасные ситуации, возникшие из-за неисправностей транспортных средств, дорог, освещения.

Прогнозируемые результаты, т.е. предполагаемая конечная реализация целей и задач программы, где обучающиеся узнают: историю возникновения ПДД; дорожные знаки; сигналы светофора; виды транспорта; причины ДТП; правила движения на велосипеде; правила движения по дороге. А также научатся ориентироваться на дороге, оценивать свое поведение на дороге и помочь товарищам в познании правил дорожного движения, а также оказывать первую помощь.

Для реализации Программы разработаны конспекты внеклассного мероприятия, викторины и родительского собрания.

Следующим этапом при формировании безопасного поведения на дороге у обучающихся было предложено сделать проект на тему «Безопасность на дорогах».

Цель проекта – формирование и развитие у детей необходимых навыков безопасного поведения на дорогах.

Задачи проекта:

Образовательные:

- познакомить обучающихся с правилами дорожного движения, строением улицы, дорожными знаками;
- сформировать представления о назначении светофора и его сигналах;
- научить обучающихся предвидеть опасное событие, уметь, по возможности, его избегать, а при необходимости действовать.

Участники проекта должныделиться на две группы. В задачи входят следующие действия:

- 1) История появления светофоров
- 2) Подбор литературных произведений о правилах дорожного движения
- 3) Выпуск плакатов по теме
- 4) Создание карты опасных мест на дороге.

После выполнения всех действий каждая группа должна представить классу плакат на тему «Безопасность на дороге». В плакате должны быть

отражены основные правила дорожного движения, касающиеся пешеходов, светофоров и регулировщика. Каждый ученик также представляет свой проект.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Личность учащегося – это гибкая, подвижная, значит, неустойчивая система, поэтому она нуждается в обеспечении защищенности, так как отсутствие безопасности влияет на полноценное формирование личности.

Безопасность надо рассматривать не столько как отсутствие реальной опасности, сколько - как результат адекватной когнитивной оценки среды, способность занять наиболее благоприятную для себя позицию и гибко реагировать на изменения дорожной среды.

Школьный возраст характеризуется достаточно активным развитием потребности в двигательной активности, а также в исследовании имеющихся вокруг в доступе запретных зон. Безопасное поведение в этот возрастной период недостаточно освоено. Зачастую опасность ребенком может расцениваться как возможность для проявления смелости.

Обучение навыкам безопасного поведения школьников во многом опирается на формирование и закрепление ассоциативных связей между потенциальной опасностью и навыками безопасного поведения. Для воспитания у ребенка таких характеристик, не нужно нагружать его избыточной информацией (о рисках, опасностях, мерах по их предотвращению), как и не следует в большей степени оберегать его от нового опыта, активно действовать в непредсказуемых ситуациях.

**В ходе проведенного исследования было установлено, что проблема формирования у учащихся культуры безопасного поведения на дорогах является актуальной как для педагогической теории, так как, по мнению автора, в педагогической теории он представлен и разработан недостаточно широко, так и для педагогической практики.** Ее актуальность обусловлена многими факторами, указанными во введении.

Анализ психолого-педагогической литературы позволил уточнить базовое понятие «культура безопасного поведения на дорогах», а так же с помощью уточнения базового понятия удалось сформировать диагностический инструментарий, позволяющий выявить уровень сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у школьников.

Проведенное исследование показало, что уровень знаний школьников о Правилах дорожного движения недостаточно высок, что требует организации обучения правилам и безопасности дорожного движения, помимо уроков ОБЖ проведение внеклассной работы с целью повышения знаний и умений безопасного поведения во время дорожного движения.

Разработанные мероприятия, направленные на формирование безопасного поведения учащихся на дороге показали необходимость проводимой работы, что видно из социального заказа на всех уровнях инфраструктуры.