

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

«Тольяттинский государственный университет»

Гуманитарно-педагогический институт

(наименование института полностью)

Кафедра «Педагогика и методики преподавания»

(наименование кафедры)

44.04.02 Психолого-педагогическое образование

(код и наименование направления подготовки)

Педагогика и психология воспитания

(направленность (профиль))

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на тему Формирование у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах

Студент

В.В. Букалова

(И.О. Фамилия)

_____ (личная подпись)

Научный

Г.А. Медяник

(И.О. Фамилия)

_____ (личная подпись)

руководитель

Руководитель программы д.п.н., профессор, И.В. Руденко

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

_____ (личная подпись)

«_____» _____ 20____ г.

Допустить к защите

Заведующий кафедрой д.п.н., профессор, Г.В. Ахметжанова

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

_____ (личная подпись)

«_____» _____ 20____ г.

Тольятти 2018

Оглавление.

Введение.	3
Глава 1. Теоретические подходы к проблеме формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.....	14
1.1 Понятие «культура безопасного поведения»	14
1.2 Психологическая характеристика поведенческих особенностей младших школьников.....	17
1.3 Психолого-педагогические условия формирования культуры безопасного поведения на дорогах.	22
Выводы по первой главе.	32
Глава 2. Опытнo-экспериментальное исследование процесса формирования культуры безопасного поведения на дорогах у младших школьников.	34
2.1 Диагностика уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у младших школьников.....	34
2.2 Разработка и реализация программы дополнительного образования «Безопасная дорога».	56
2.3 Анализ полученных результатов.	67
Выводы по второй главе.	70
Заключение.....	72
Список используемой литературы	73
Приложения.....	78

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. Обучение основным знаниям в области безопасности дорожного движения в начальной школе — значительная часть довольно сложной для восприятия информации, которую педагогам необходимо разъяснить детям, поскольку владение данной информацией и умение применить полученные знания на практике тесно связаны с сохранностью жизни и здоровья детей.

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. Также, постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 № 864 была принята федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», где главными направлениями ее реализации являются:

- 1) борьба со смертностью от дорожно-транспортных происшествий;
- 2) совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения;
- 3) повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения;
- 4) развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и др.

Профилактике детского травматизма и смертности, связанными с дорожно-транспортными происшествиями должно уделяться особое внимание.

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

В нашем городе обеспеченность населения автомобилями превышает средний показатель по стране: на данный момент на каждую 1000 жителей Тольятти насчитывается 337 автомобилей, в то время как в среднем по стране – 285 автомобилей на 1000 жителей. Автомобилизация нашего города, к сожалению, ведет к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий, в том числе и с участием детей. Особенно привлекают к себе внимание неутешительные сводки о происшествиях, где потерпевшими, к сожалению, являются дети. По статистике за 2017 год увеличился рост числа дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних.

В Самарской области каждое 14-е происшествие совершается с участием несовершеннолетних. Эти цифры выше прошлогодних показателей по количеству происшествий на 4,6%, по количеству погибших - на 25% и по количеству раненых - на 3%. Рост дорожно-транспортных происшествий с участием детей отмечается почти в трети муниципальных образований области: Сызрани и Октябрьске, Тольятти, Отрадном, Исаклинском, Алексеевском, Хворостянском и других районах. В связи с этим становится очевидным необходимость решать проблему роста количества дорожно-транспортных происшествий на уровне государственных органов и решать

поставленные в рамках данной проблемы задачи в системе. Именно перед образовательными учреждениями на государственном уровне ставится задача по формированию культуры безопасного поведения у детей и подростков. Ведь именно формирование данного качества личности ставит целью работы по предотвращению детского травматизма на дорогах. Особенно актуальна эта проблема для младших школьников. Данные статистики говорят о преобладающем проценте среди пострадавших детей – пешеходов именно младших школьников – а именно детей в возрасте 7-11 лет. Прежде всего, это связано с увеличивающейся в этом возрастном периоде необходимостью находиться без сопровождения взрослых. Среди наиболее часто встречающихся нарушений: пересечение проезжей части вне пешеходного перехода, игра детей и подростков в непосредственной близости от проезжей части, игнорирование запрещающих сигналов светофора и запрещающих знаков. Так же, плачевна ситуация с детьми-пассажирами, которые, согласно статистике, страдают от травм практически в тридцати процентах всех дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим, можно сделать вывод об остро стоящем вопросе профилактики детского травматизма на дорогах. Данную задачу можно считать наиболее насущной и требующей безотлагательных решений. Теоретические исследования в данной области являются на данный момент сверхактуальными в условиях современной жизни города. В ходе анализа теоретических источников, мы пришли к выводу о недостаточной проработке данного вопроса и данной проблемы в плане теории. Большинство теоретических исследований проводится педагогами-практиками, непосредственно ведущими работу с детьми по ознакомлению с правилами дорожного движения. Именно в общеобразовательных учреждениях происходит наработка и отработка вопроса по теме нашего исследования. Многие педагоги – практики разрабатывают методические пособия и теоретические разработки по профилактике дорожно-транспортного травматизма. Несмотря на усиленное внимание к данной проблеме со

стороны государства, проблема не теряет своей актуальности. В период своего развития, когда ребенок-дошкольник становится школьником, ему чаще приходится сталкиваться с проблемными ситуациями на дороге, при переходе улицы. И выбор правильной оценки ситуации и принятия правильного и единственно верного решения - это залог сохранности здоровья и жизни ребенка.

Важнейшая роль в профилактике детского – транспортного травматизма принадлежит образовательному учреждению. Взрослым, окружающим ребенка, необходимо осознавать степень своей ответственности за сохранность жизни и здоровья ребенка в условиях дорожной ситуации. Основная задача, стоящая перед педагогами и родителями – воспитать дисциплинированного пешехода, пассажира, а в дальнейшем и водителя, неукоснительно соблюдающего правила дорожного движения и осознающего ответственность не только за свою жизнь и здоровье, а также за жизнь и здоровье окружающих его сограждан. Важно дать ребенку понимание о том, что такое «опасность» и что значит «безопасное поведение». Развивать умение прогнозировать опасную ситуацию и ее последствия. Научить адекватно оценивать собственные возможности. Важными качествами личности, необходимыми для формирования, являются: психологическая устойчивость, дисциплинированность, наблюдательность, внимательность, реактивность, осторожность. Необходимо уделять внимание сознательному отношению к своим и чужим поступкам, умению критически оценить действия другого участника дорожной ситуации. Довольно часто ребенку необходима сдержанность в опасной ситуации, когда необходимо не действовать повинуясь моментальному порыву или панической реакции (ребенок, не отдавая себе отчет и повинуясь испугу, способен неожиданно резко побежать, или, наоборот остановиться, не в состоянии адекватно оценить реальную ситуацию). Необходимо сформировать у ребенка осознание ответственности за собственные поступки в критической ситуации.

Вежливость и аккуратность на дороге, и в общественном транспорте – это безопасность для всех.

Методика работы в рамках обучения основам знаний правил требует интегрированного подхода и выстраивать ее необходимо в системе, с учетом возрастных и индивидуальных особенностей. Дети активнее и эффективнее воспринимают довольно сложную информацию в процессе привлекательного для них вида деятельности. Младшие школьники с увлечением рисуют, ведут наблюдения, конструируют, создают проекты, участвуют в викторинах, интерактивных играх и т. д. Для данной возрастной категории характерно хорошо развито творческое воображение, которое помогает ребенку лучше понять, осознать и закрепить полученную информацию, закрепляя ее в своих творческих работах и в игровых формах. Любой ребенок быстрее поймёт и усвоит правила дорожного движения, преподнесённые не только в обыкновенной беседе, но и в ситуации заимствованной из реальной жизни, викторине, игре, занимаясь художественным творчеством – рисуя, создавая композиции, аппликации, поделки из глины, пластилина и т. д. Знакомясь с правилами дорожного движения в активной, творческой форме и осознавая необходимость их применения в реальной жизни ребята достигнут высоких показателей сформированности культуры безопасного поведения на дороге. Только в совместной с педагогом деятельности, применяя знания, терпение и такт предоставляется возможность:

- расширить представления детей о правилах безопасного поведения на улицах и дорогах города, в общественном и личном транспорте через деятельностный подход и активные формы познания: конструируя, создавая проекты, моделируя различные ситуации и проигрывая их;
- дать детям возможность отражать в продукте творческой деятельности (рисунок, игра, постановка) знания и представления о правилах дорожного движения и поведения на дорогах и делиться своим опытом с окружающими;
- побуждая проявлять эмоционально-личностную заинтересованность в познании основных правил дорожного движения, совершенствовать умения

детей рисовать, конструировать, моделировать, участвовать в постановках, комбинировать, создавать творческие композиции по заданной теме;

- воспитывая интерес к познанию правил дорожного движения, развивать стремления проявлять интеллектуальные и конструктивные способности, научить наших детей навыкам организации безопасного образа, активизировать внимание, наблюдательность, изобретательность, инициативность.

Важным условием успешного обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах является создание соответствующей материальной базы и развивающей среды. Развивающая среда для обучения основ безопасности дорожного движения в классе включают в себя макеты улиц города, наборы транспорта, дорожные знаки, светофоры, дидактические игры.

В современной ситуации необходимым условием для педагога, обучающего детей правилам дорожного движения должна стать необходимость овладения современными научно-педагогическими знаниями и рекомендациями, основанными на практическом опыте и рекомендациях сотрудников Государственной Инспекции Безопасности дорожного движения. Только тогда число дорожно – транспортных происшествий с участием детей значительно уменьшится.

Изучение методической литературы в процессе ознакомления с теорией проблемы формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах позволило нам сделать заключение о недостаточно широкой области раскрытия теоретической стороны вопроса. Несмотря на актуальность вопроса нашего исследования, он недостаточно изучен в теоретическом плане. Существующие методические разработки, представленные в списках рекомендуемой литературы, не в полной мере отвечают всем необходимым требованиям. Так же недостаточно раскрыты психолого-педагогические условия, создание которых необходимо для

оптимального формирования у младших школьников культуры безопасного поведения.

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

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

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

Актуальность данной проблемы определила выбор темы диссертационного исследования: «Формирование у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах».

Цель исследования – разработать, теоретически обосновать и практически реализовать программу дополнительного образования «Безопасная дорога», направленную на формирование у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.

Объект исследования - процесс формирования культуры безопасного поведения младших школьников.

Предмет исследования – психолого-педагогические условия формирования культуры безопасного поведения на дорогах у младших школьников.

Гипотеза.

Процесс формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах будет эффективным, при таких условиях как:

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

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

1. Изучить психолого-педагогическую литературу по проблеме исследования и раскрыть понятие «культура безопасного поведения».
2. Апробировать программу дополнительного образования, направленную на формирование у младших школьников культуры безопасного поведения на дороге.
3. Разработать критерии, уровни и показатели понятия «культура безопасного поведения».
4. Проанализировать и обобщить полученные результаты.

Методы исследования:

1. Анализ теоретических источников по проблеме исследования.
2. Анкетирование.
3. Тестирование.

4. Эксперимент (констатирующий, формирующий и контрольный этапы).
5. Метод математической обработки результатов эксперимента.

Теоретическую основу исследования составляют:

- научные труды, посвященные изучению психологии младших школьников (Б.С. Волков, Н.В. Волкова, Д.Б. Эльконин, В.В. Давыдов, А.Н. Леонтьев, Л.И. Божович, Л.Ф. Обухова);
- работы в области изучения культуры безопасного поведения (В.Н. Мошкин, Т.В. Мельникова, Е.И. Толочко, Н.В. Перфильева);
- исследования, посвященные работе со старшими дошкольниками и младшими школьниками по ознакомлению с правилами дорожного движения (Л.М. Гончарова, Е.А. Воронова, Н.М. Кузнецова, Л.В. Шманева).

База исследования. Исследовательская работа проводилась на базе МБОУ СОШ № 41. Всего в исследовательской работе участвовало 26 детей младшего школьного возраста.

Исследование проводилось в три этапа.

Первый этап (теоретический) осуществлялся в сентябре 2016 – августе 2017гг. и включал в себя изучение психолого-педагогической литературы, нормативных документов, педагогического опыта, анализ понятия «культура безопасного поведения». По итогам работы были написаны и опубликованы научные статьи. В процессе первого этапа были выбраны и теоретически обоснованы тема, сформулирована проблема, цель, задачи, объект, предмет и гипотеза исследования. В процессе первого этапа применялись такие методы исследования как анализ педагогической литературы, изучение нормативных документов.

Второго этап был посвящен диагностике. Данный этап осуществлялся в период с сентября 2017 по ноябрь 2017 года и предполагал выявление уровня сформированности знаний и представлений младших школьников о

правилах поведения на дорогах. В качестве основных методов работы были использованы анализ и синтез результатов тестирования.

В процессе **третьего** - формирующего – этапа, который проводился с декабря 2017 по март 2018 года, была реализована разработанная нами модифицированная программа дополнительного образования «Безопасная дорога».

Достоверность и обоснованность результатов исследования обеспечивается их согласованностью с методологическими положениями психолого-педагогических наук, обоснованной логикой исследования с позиций системного, деятельностного, личностно-ориентированного подходов; применением комплекса форм и методов, соответствующим целям и задачам исследования; внедрением полученных результатов исследования в образовательный процесс учреждения дополнительного образования «Планета».

Научная новизна исследования заключается в определении потенциальных возможностей метода проектов и использования интерактивных игр в процессе формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах, а также в разработке и внедрении программы дополнительного образования «Безопасная дорога» для детей младшего школьного возраста.

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

Практическая значимость работы: разработана и внедрена программа дополнительного образования, направленная на формирование у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах «Безопасная дорога», которая включает в себя: развитие знаний, умений и

навыков по безопасному поведению, учет возрастных особенностей личности младших школьников, методическое обеспечение процесса формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах. Практическая ценность результатов нашей исследовательской работы определяется возможностью ее использования в общеобразовательных учреждениях и в учреждениях дополнительного образования.

На защиту выносятся:

1. Программа дополнительного образования «Безопасная дорога», целью которой является формирование у обучающихся культуры безопасного поведения на дорогах в процессе игровой деятельности, удовлетворение их интересов в области дорожного движения.
2. Психолого-педагогические условия формирования культуры безопасного поведения у детей младшего школьного возраста (дидактические игры, проектная деятельность, викторины, квест-игры, интерактивные игры, беседы, конкурсная деятельность и др.).
3. Диагностический инструментарий, включающий критерии, показатели, уровни сформированности у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемой литературы из 60 наименований, в том числе 3 на английском и 2 на французском языках, 12 рисунков, 6 таблиц и 2 приложений.

ГЛАВА 1. Теоретические подходы к проблеме формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.

1.1 Понятие «культура безопасного поведения».

В научной литературе существует множество определений понятия «культура», которые зависят от целей и задач исследования, особенностей научных направлений. Культура (от лат. Cultura – возделывание, воспитание, образование, развитие) – исторически определенный уровень развития общества и человека, выраженный в типах и формах организации жизни и деятельности людей, а так же в создаваемых ими материальных и духовных ценностях [36]. В нашем случае, уделяется внимание особенностям поведения человека в рамках соблюдения им правил дорожного движения и отношения к ним. В процессе работы с различными источниками нами был выделен ряд исследователей проблемы. Так, например, по мнению В.Н. Мошкина: «Воспитание культуры личной безопасности необходимо рассматривать как подготовку ребенка к предупреждению и преодолению вредных и опасных факторов жизнедеятельности» [33 с.17]. Т.В. Мельникова утверждает: «Сущность данного понятия необходимо рассматривать как способ организации деятельности человека, представленной в системе социальных норм, убеждений, ценностей, обеспечивающих сохранение его жизни, здоровья и целостности окружающего мира» [30 с.78]. Человек на дороге может выступать в разных ролях, в связи с этим, культуру поведения на дороге необходимо рассматривать как единое целое следующих компонентов: культуру поведения пешеходов, водителей транспортных средств, пассажиров, велосипедистов.

В работе Е.И. Толочко утверждается: «Культуру безопасного поведения на дорогах необходимо рассматривать как часть бытовой культуры, которая включает в себя состояние общественной организации человека, обеспечивающее определенный уровень его безопасности в сфере дорожного движения» [46 с.69]. Для раскрытия данного определения необходимо понимание признаков и характеристик опасной ситуации. В различных ситуациях опасность для пешехода и для пассажира не являются однотипными. В связи с этим, необходимо рассматривать с детьми данные категории участников с присущими им особенностями поведения и реакций.

Несколько иной подход к данному определению у Н.В. Перфильевой: «Культура безопасного поведения на дорогах представляет собой систему ценностей, знаний, способов деятельности, норм и правил безопасности, основная функция которых – формирование и развитие готовности к профилактике и минимизации опасных факторов на дороге» [40 с.18].

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

Когнитивный компонент служит становлению человека и является предпосылкой его участия в различных событиях и явлениях окружающей действительности. Когнитивные компоненты различных категорий участников дорожного движения не будут одинаковы. В нашем случае актуальными являются знания, необходимые пешеходам, пассажирам и велосипедистам, как участникам дорожного движения. Сформированные знания будут являться критериями когнитивного компонента культуры безопасного поведения на дорогах. Показателями могут служить: знание возможных опасностей на дороге, способность к анализу и прогнозированию

данных опасностей, владение способами минимизации негативного воздействия опасностей. Знаниевый компонент неразрывно связан с деятельностным компонентом культуры безопасного поведения. По мнению А.Н. Леонтьева: «Протекание и развитие различных процессов существенно зависят от содержания и структуры деятельности: мотивов, целей и средств осуществления. Вместе с тем, на основе внешних материальных действий путем их последовательных изменений и сокращений, формируются внутренние идеальные действия, совершаемые в умственном плане и обеспечивающие человеку всестороннюю ориентировку в окружающем мире» [32 с. 74] . От культуры водителей, пассажиров и пешеходов напрямую зависит безопасность дорожного движения. Участник дорожного движения: водитель, пешеход, пассажир, велосипедист, обладающий сформированными понятиями и системой ценностей, в меньшей степени рискует причинить вред себе и другим людям.

Исходя из определения Н.В. Перфильевой, мы смогли представить и сформировать понимание о цели нашей исследовательской работы. Итак, целью нашего исследования является подтверждение тезиса о возможности формирования и системы ценностей, знаний и способов деятельности, норм и правил безопасности с помощью специально разработанной программы дополнительного образования. Данная программа должна сочетать в себе различные методы и подходы и в зависимости от целей каждого ее раздела. Так же важна работа в системе, индивидуальный подход и доступность предоставляемой для восприятия информации.

1.2 Психологическая характеристика поведенческих особенностей младших школьников.

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

Психологическая характеристика младшего школьника:

1. Кризис 7 лет - это период рождения социального «Я» ребенка. К особенностям кризиса 7 лет относятся такие личностные проявления как: обобщение переживаний, переоценка ценностей, возникновение более

прочных личностных связей и привязанностей, появление внутренней стороны личности ребенка, связанной с его самосознанием, потеря детской непосредственности.

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

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

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

Новообразования психических процессов, характерные для младших школьников:

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

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

Большинство из вышеуказанных изменений представляют собой переход ребенка к следующему возрастному периоду, завершающему период детства. В плане поведения у детей младшего школьного возраста начинает

преобладать произвольное поведение. Так же наблюдается развитие мотивационной сферы, необходимой для успешного обучения в школе, а так же для овладения необходимыми знаниями и умениями, характерными для школьников. К ребенку приходит осознание умения быть самостоятельным, умения делать правильный выбор в той или иной ситуации. Нравственные мотивы, которые формируются в данном периоде детства, формируют поведение ребенка. Он продолжает знакомиться с общепринятыми моральными ценностями, стремится следовать правилам и законам, которые ему доступны для понимания. Появляется стремление выделяться из общей массы сверстников, происходит понимание и осознание успешности и всего что связано с этим понятием.

Мотивационная сфера, по мнению А.Н. Леонтьева является в этот период развития ребенка ядром личности [32]. Согласно исследованию Б.С. Волкова, у младших школьников формируется критическое отношение к происходящему [7]. Довольно часто ребенок, под влиянием кризиса 7 лет, подвергает сомнению любое утверждение взрослого. Этот процесс может обернуться противоположностью, то есть непосредственной детской доверчивостью, желанием во всем подражать взрослому, независимо от того действует ли взрослый человек в соответствии с общепринятыми нормами поведения в обществе, или же нарушает их. Нарушая правила дорожного движения в присутствии ребенка, взрослые не отдают себе отчета в опасности подобных проявлений. Подражая взрослому который игнорирует правила дорожного движения, ребенок подвергает свою жизнь и здоровье опасности, а так же создавая аварийные ситуации, подвергает опасности жизнь и здоровье остальных участников дорожного движения. Знания и представления участника дорожного движения (пешехода, пассажира, водителя, велосипедиста) о правилах дорожного движения не ограничивается только знакомством с тремя цветами светофора и пониманием нескольких, наиболее часто встречающихся знаков дорожного движения. Аспект понятия культура безопасного поведения на дороге гораздо обширнее и

многограннее. Важно осознать личную ответственность каждого участника процесса.

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

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

Направленность на мотивы и деятельность окружающих людей выражается у младших школьников в просоциальном поведении. Активны проявления младших школьников в отношении окружающих их взрослых и более старших детей, возникает выраженная направленность, т.е. заинтересованность в поведении и отношении окружающих. Это характерные черты просоциального поведения младших школьников. С. Даниэль Бэтсон определяет просоциальное поведение как «широкий спектр

действий, направленных на благо других людей — таких как помощь, утешение, разделение и сотрудничество» [55 с. 14]. Сам термин «просоциальное поведение» возник ещё в 1970-х годах в качестве антонима для термина «антисоциальное поведение». Просоциальное, то есть направленное на окружающих, заинтересованность ими и их действиями или отношениями, поведение очень значимо для развитой личности. Способность к сопереживанию получает свое развитие в условиях школьного обучения потому, что ребенок участвует в новых деловых отношениях, невольно он вынужден сравнивать себя с другими детьми — с их успехами, достижениями, поведением, и ребенок просто вынужден учиться развивать свои способности и качества. Таким образом, можно сделать вывод, что для развития ребенка младшего школьного возраста очень важны окружающие его условия и отношения. Начальная школа закладывает в сознание ребенка отношение к учебному процессу и поэтому этот период является одним из самых значимых в жизни ребенка. От изначально построенных отношений в классе и в школе многом зависит жизнедеятельность ребенка на протяжении одиннадцати лет, по сути, весь оставшийся период детства и отрочества. Ведущий характер учебной деятельности обуславливает все основные психические процессы младшего школьника, в этих условиях преобладание учебной деятельности над игровой должно проходить в постепенной смене одного ведущего вида деятельности другим без резких скачков и переключений. Окончание младшего школьного возраста является границей этого перехода и в значительной степени демонстрирует готовность ребенка к дальнейшему обучению. Кроме знаний и умений ориентироваться в основных предметах школьной программы, показательными в личности ребенка должны быть такие качества как: целеустремленность, уверенность в своих силах, положительная мотивация. Достичь всех этих показателей в одиночку и самостоятельно ребенку не по силам, поэтому перед педагогами и родителями стоит важная задача - создать для него оптимально комфортные условия, учитывающие все возрастные и поведенческие

особенности младшего школьника, учитывать индивидуальные особенности во избежание проблем и трудностей перехода к обучению в среднем звене. Только при условии полноценного сотрудничества ребенка и взрослого-педагога, взрослого-родителя, можно говорить о создании благоприятных для развития ребенка условий.

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

Согласно статистическим данным, среди детей, пострадавших в дорожно - транспортных происшествиях, большую часть представляет возрастная категория младших школьников. Из данной категории больше половины тех, кто, являясь пешеходом, получает травму, или провоцирует аварийную ситуацию по причине отсутствия навыка предвидения скрытой опасности. Основываясь на этих данных, можно сделать вывод о прямой связи особенностей личностного и психического развития младших школьников и участия их в дорожно-транспортных происшествиях.

Для возраста 6-8 лет характерны интенсивное развитие двигательных функций и анализаторных систем, отвечающих за восприятие внешних сигналов окружающей среды. Зрительное восприятие значительно расширяется по сравнению с дошкольным возрастом. Так, в отличие от дошкольника, у ребенка 7-8 лет границы поля зрения расширяются в несколько раз за счет расширения наружной границы зрения и увеличения возможности обзора слева и справа. В условиях города, при интенсивном движении автотранспорта, это качество имеет значение для ориентации на дороге. Ребенку, в силу его небольшого роста, не все знаки дорожного движения доступны для восприятия, не все из них могут попасть в поле зрения ребенка. Также, можно наблюдать улучшение скорости реакции, развитие глазомера. Становится более развитым вестибулярный аппарат,

ребенку младшего школьного возраста проще сохранить равновесие, чем дошкольнику. В процессе активного развития функций головного мозга улучшается процесс восприятия формы объектов и изображений, что дает возможность раньше заметить опасную ситуацию и среагировать на нее.

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

Группа исследователей (Н.М. Кузнецова, Л.В. Шманева) утверждает: «В возрасте с 7-9 лет в развитии ребенка наступает период, когда авторитету взрослого ребенок начинает активно противопоставлять свое собственное мнение. При восприятии информации о Правилах дорожного движения, ребенок не просто принимает ее к сведению, а подходит к ней дифференцированно, выделяя только значимую для себя информацию» [31 с. 12]. Можно сделать вывод о том, что невыполнение правил дорожного движения не является причиной их непонимания ребенком. Причина в том, что дети младшего школьного возраста, в силу своих психологических особенностей, самостоятельно выбирают для себя безопасный способ поведения на дороге, который, по сути, таковым не является.

Так же, в этом возрасте имеет место гендерные различия в поведении. Так, например, Н.М. Кузнецова и Л.В. Шманева в своей работе утверждают: «У девочек присутствует более замедленная чем у мальчиков, реакция на внезапный сигнал. В то же время, в связи с тем, что девочкам более свойственно зависимое и управляемое поведение, они показывают более высокую степень реактивности» [31 с. 24].

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

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

- сложность определения соотношения объектов на дороге и пространственных положений таких понятий как рядом, возле, около, за, ближе и дальше. Кроме того, ребенку сложно оценить свое положение по отношению к другим объектам, свое пространственное положение на местности. Самая опасная ситуация возникает при необходимости определить скорость приближающегося транспорта. Для младших школьников сложно оценить расстояние до приближающегося объекта и характер его движения (например, сбавляет он скорость, или наоборот набирает ее).

- в отличие от взрослого пешехода, ребенку нужно больше времени, для того, чтобы оценить опасность ситуации и принять решение, гораздо больше

времени требуется ребенку, чтобы понять с приблизительно какой скоростью движется автотранспорт;

- так же, одна из проблем, с которыми сталкивается ребенок при пересечении проезжей части – пренебрежение осторожностью и потребностью в движении, особенно у детей, отличающихся гиперактивностью. Ребенку сложно резко остановиться, среагировать на сигнал автомобиля или переключившийся запрещающий сигнал светофора;

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

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

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

- сложности в определении временных отрезков, то есть недостаточно развитое «чувство времени» затрудняет возможность ощущения реального количества времени, затраченного на то или иное действие, например, на переход дороги или ожидание разрешающего сигнала светофора, и в связи с этим затрудняет подсчет времени, затраченного на тот или иной отрезок пути при различных погодных условиях;

- слишком быстрое переключение с одного объекта на другой под воздействием внешних раздражителей – еще одна особенность, характерная для детей младшего школьного возраста (ребенок может отвлечься и забыть

о необходимости быть бдительным и внимательным при пересечении проезжей части);

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

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

Особенности нервной системы младших школьников обуславливают их поведение в повседневной жизни. Довольно большая часть детей этого возраста отличается повышенной двигательной активностью и с трудом переносят школьные занятия, сдерживающие их повышенную потребность в движении. Физкультминутки, динамические паузы и перемены не всегда снимают эту напряженность, поэтому по возвращении домой, во время прогулки им приходится компенсировать дефицит двигательной активности. Довольно часто это происходит в виде резких прыжков, скачков, неудержимой беготни, без внимания к месту и его безопасности. К сожалению, это не всегда происходит на детской площадке или на тротуаре, но довольно часто вблизи проезжей части или внутриквартальных проездов. В данном случае, необходимо обращать внимание на подобного рода

проявления гиперактивного поведения и в индивидуальном порядке решать эту проблему путем увеличения подвижных игр или переключения видов деятельности, во избежание опасных ситуаций вне стен образовательного учреждения. Так же об индивидуальном подходе следует помнить при работе с детьми разного типа темперамента. Темперамент является направляющей линией поведения ребенка во многих его сферах деятельности, в том числе и при переходе дороги.

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

Для ребенка-меланхолика типична ситуация растерянности, непонимания происходящего. Для него ситуация, связанная с необходимостью принятия самостоятельного решения – чрезвычайно сложна, особенно, если речь идет о периоде по окончании школьных занятий, когда утомляемость накладывает отпечаток на реакции ребенка любого типа темперамента. Ребенок-меланхолик при переходе проезжей части психически напряжен, им овладевает чувство страха, незащищенности и неуверенности в своих действиях. Ситуация осложняется в случае необходимости неоднократного пересечения проезжей части в течение дня.

Стрессовая ситуация накапливается, опасность совершения импульсивного, необдуманного действия растет. Педагог обязан предвидеть подобные ситуации и вести работу по их предупреждению и предотвращению, в тесной связи с родителями и взрослыми, окружающими ребенка с вышеописанными типами темперамента.

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

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

Так же, необходимо выделить, в качестве одной из проблем, ситуацию со слабо развитым у младших школьников чувства ответственности за свою жизнь и здоровье. Для современных детей, многие из которых подвержены гиперопеке со стороны старшего поколения, характерны инфантилизм, неумение принимать решение в критических ситуациях, отсутствие ответственности за свои действия и поступки. Все эти факторы отрицательно

вливают на формирование у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.

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

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

Так как для младших школьников большую роль в обучении продолжает играть наглядность, важно уделить внимание методической оснащенности процесса формирования навыков поведения на дороге и в

процессе обучения младших школьников правилам дорожного движения. В процессе работы с детьми, необходимо помнить об их индивидуальных психологических особенностях. В частности, в каждом классе имеются дети, входящие в так называемую, группу риска. Дети данной группы обладают излишней потребностью в движении или наоборот страдают заторможенностью реакции. Детям младшего школьного возраста с особенностями поведения необходим индивидуальный подход, учитывающий их особенности.

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

Нельзя забывать об огромной роли родителей учащихся в процессе формирования культуры безопасного поведения на дороге. Педагогу необходимо так построить работу с родителями, чтобы до них была донесена огромная моральная ответственность в этом процессе. Взрослые, пренебрегая соблюдением элементарных правил дорожного движения, зачастую не отдадут себе отчет и не до конца осознают всю серьезность подобных

проявлений. С точки зрения психологии взрослый-родитель является для младшего школьника авторитетом и его несерьезное отношение к необходимости безоговорочного соблюдения правил дорожного движения, может перенести в свой личный опыт и ребенок. Таким образом, ошибки, порой слишком дорого обходятся. Дисциплинированность, собранность, внимательность - вот необходимые качества взрослого-пешехода и такой положительный пример должен всегда быть в рядом с ребенком в лице сопровождающего его взрослого.[30] Привычка соблюдать правила дорожного движения является неотъемлемой частью понятия «культура безопасного поведения на дороге» и включает в себя многие понятия и критерии. Очень важно проводить эту работу в тесном сотрудничестве не только с сотрудниками государственной инспекции безопасности движения, но и обязательно с родителями, потому что в семье, прежде всего формируются изначально правильные привычки поведения. В совместной деятельности этот процесс проходит более результативно. Поэтому кроме работы на родительских собраниях, необходимо приглашать родителей и на праздники-развлечения по тематике изучения правил дорожного движения.

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

умение так же спокойно и без суеты и страха пересекать проезжую часть, соблюдая правила дорожного движения. Положительный пример значимых для него взрослых, очень важен для процесса развития младшего школьника и усвоения им самых основных и необходимых правил безопасности [31]. Пример старших должен способствовать выработке у ребенка привычки вести себя в соответствии с правилами дорожного движения. Это является необходимым условием воспитания полноценной личности и формирования культуры безопасного поведения на дороге. Это главный фактор воспитания дисциплинированного поведения на улице.

Выводы по первой главе

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

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

Теоретический анализ проблемы формирования культуры безопасного поведения позволил определить методологические подходы к данному процессу, а также формы и методы обучения, используемые для

формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах.

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

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

ГЛАВА 2. Опытнo-экспериментальное исследование процесса формирования культуры безопасного поведения на дорогах у младших школьников.

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

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

Организация экспериментальной части нашего исследования включала в себя три этапа: констатирующий, формирующий и контрольный эксперименты.

В качестве цели констатирующего этапа эксперимента - выявление уровня сформированности культуры безопасного поведения у учащихся первого класса школы № 41. В экспериментальную группу вошли учащиеся 1 «б» класса. Контрольную группу составили учащиеся 1 «в» класса. Данные

констатирующего эксперимента были учтены при организации следующего этапа исследования.

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

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

- 1) определить экспериментальную базу, критерии и показатели уровня сформированности культуры безопасного поведения младших школьников;
- 2) разработать методы и приемы, способствующие формированию культуры безопасного поведения на дороге у младших школьников;
- 3) апробировать модифицированную программу дополнительного образования «Безопасная дорога»;
- 4) проанализировать результаты эксперимента и сделать выводы.

Таблица 1 – Организация опытно-экспериментальной работы по формированию у младших школьников культуры безопасного поведения на дороге.

Этапы	Задачи эксперимента	Содержание работы
Констатирующий	<ul style="list-style-type: none"> - определение целей, задач, базы, этапов, условий организации эксперимента; - определение критериев, показателей уровня сформированности у младших школьников культуры безопасного поведения на дороге; - выбор и апробация методик диагностики; - выявления уровня сформированности культуры безопасного поведения на дороге у младших школьников. 	<ul style="list-style-type: none"> - анализ проблемы исследования; - обобщение и систематизация исследуемого материала; - диагностическое обследование: анкетирование, тестирование, беседа.
Формирующий	- разработка и реализация	- проведение формирующего

	модифицированной программы дополнительного образования «Безопасная дорога»	эксперимента в процессе реализации программы дополнительного образования «Безопасная дорога»; - участие в семинарах, конкурсах, конференциях, подготовка к публикации статей по проблеме исследования.
Контрольный	- обработка и интерпретация данных, полученных в процессе контрольного эксперимента; - сравнительный анализ результатов контрольного эксперимента в контрольной и экспериментальных группах.	- контрольное диагностическое обследование: тестирование, анкетирование, беседа

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

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

Опираясь на выделенные критерии и соответствующие им показатели, нами были определены следующие методики исследования уровня развития культуры безопасного поведения детей младшего школьного возраста на дороге.

Таблица 2 – Диагностическая карта эксперимента

Критерии	Показатели	Диагностические методики
Когнитивный	обучающиеся знают: - основные ПДД; - безопасный путь из дома до школы и обратно; - дорожные знаки, дорожную разметку; - сигналы светофора, и их значение.	Методика «Сюжетные картинки» (автор Р.Р. Калинина). Карта-задание «Подбери дорожный знак» (автор О.Е. Прудникова)
Эмоционально-ценностный	обучающиеся: - положительно относятся к правилам дорожного движения и к необходимости их выполнения; - понимают личную ответственность за сохранность собственной жизни и здоровья;	Методика «Что такое хорошо и что такое плохо» (автор Н.М. Липская). Метод «Беседа» (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я. Каплунович).

Продолжение Таблицы 2

Критерии	Показатели	Диагностические методики
Деятельностный	обучающиеся умеют: - применять знания Правил дорожного движения на практике, - выделять информацию обеспечивающую безопасное поведение на дороге; - читать информацию по дорожным знакам; - адекватно оценивать дорожную ситуацию; - использовать навыки дисциплины и самоконтроля, осторожности, а также предвидения опасности на дороге не переходящие в чувство боязни и страха.	Методика «Закончи историю» (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я. Каплунович). Анкета «Оцени поступок» (автор Э.Туриэль) Игра-задание «Найди нарушителей» (автор О.Е. Прудникова)

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

Таблица 3 – Характеристика уровней сформированности у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах .

Уровни сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у детей младшего школьного возраста.	Характеристика уровней.
Высокий	<p>Ребенок правильно называет и показывает виды нарушений правил дорожного движения на картинках;</p> <ul style="list-style-type: none"> - логически обосновывает свой ответ, без ошибок ориентируется в знаках дорожного движения, знает не только их название, но и особенности расположения, а так же имеет представление об их классификации; -негативно относится к случаям нарушения правил дорожного движения, имеет четкое представление о понятиях «дисциплинированность» в дорожных ситуациях, осознает свою ответственность за собственную безопасность на дороге, - у ребенка сформировано полное и четкое представление о необходимости соблюдения правил дорожного движения.

Продолжение Таблицы 3

Средний	<p>Ребенок называет большую часть представленных на картинках нарушений правил дорожного движения;</p> <ul style="list-style-type: none"> - ребенок выбирает правильные вариант ответов, но затрудняется с обоснованием своего выбора; - ребенок называет отдельные знаки дорожного движения, но затрудняется с их классификацией; -ребенок негативно относится к случаям нарушения правил дорожного движения, но затрудняется с определением понятия «дисциплинированность» в дорожной ситуации; - у ребенка сформировано четкое представление об основных правилах дорожного движения, но ситуации с дополнительными вводными вызывают затруднения.
Низкий	<ul style="list-style-type: none"> -Ребенок затрудняется в выявлении нарушений правил дорожного движения, представленных на картинках; - ребенок путается в названиях и назначении знаках дорожного движения, затрудняется в обосновании их расположения на дороге; - ребенок не дает негативную оценку случаям нарушения правил дорожного движения, не способен спроектировать последствия подобных случаев.

По каждому из критериев сформированности культуры безопасного поведения была организована и проведена диагностика.

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

Цель: Изучение когнитивного компонента культуры безопасного поведения на дороге.

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

Обработка результатов.

1 балл – ребенок неправильно раскладывает картинки, не может обосновать свои действия.

2 балла – ребенок правильно раскладывает картинки, но затрудняется с обоснованием своих действий, эмоциональные реакции адекватны, но выражены слабо.

3 балла – ребенок правильно раскладывает картинки, обосновывает свой выбор (называет моральные нормы); эмоциональные реакции адекватны, яркие, проявляются в мимике, активной жестикуляции и т.д.

При подсчете результатов в контрольной и экспериментальной группах была составлена диаграмма.

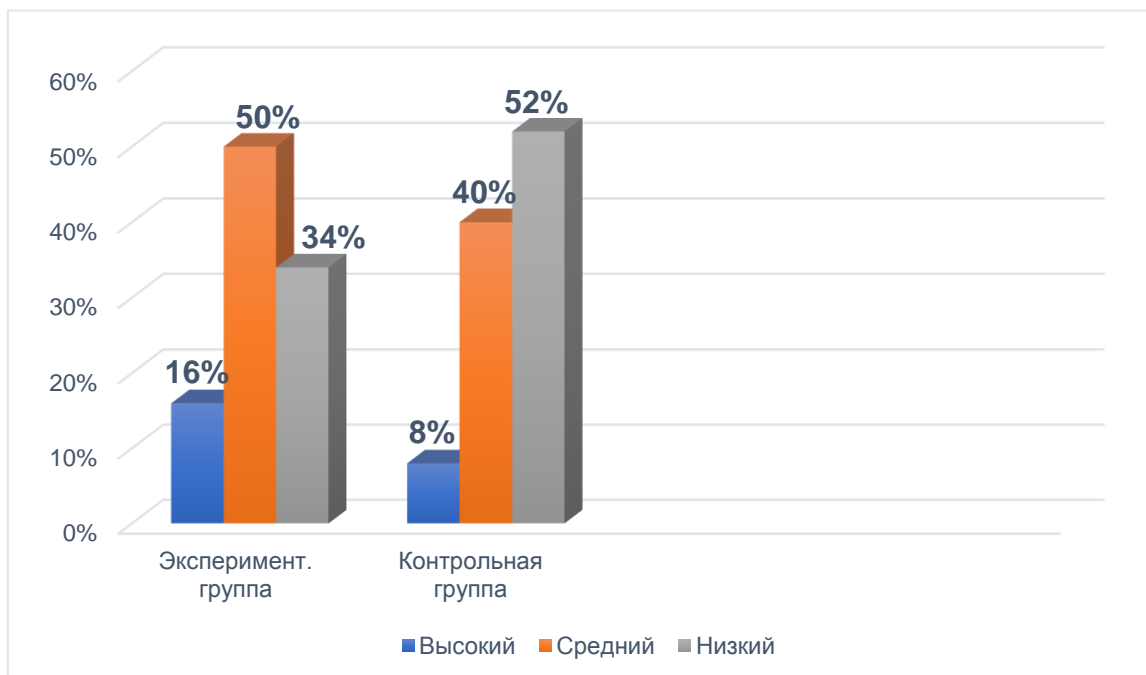


Рисунок 1 – Результаты уровня сформированности когнитивного критерия культуры безопасного поведения на дорогах по методике «Сюжетные картинки».

Результаты диагностики по методике «Сюжетные картинки» показывают, что половина детей в экспериментальной группе показала средний результат, в то же время, в контрольной группе практически тот же количество показали низкий уровень знаний о правилах дорожного движения. В экспериментальной группе двое детей показали высокий уровень когнитивного компонента. Они без ошибок назвали все нарушения правил дорожного движения, обосновали свой выбор. Также, в экспериментальной группе, половина опрошенных – 12 человек – допускали незначительные неточности или не смогли обосновать свой выбор того или иного нарушения. 10 учащихся из 24 человек допустили ошибки в перечислении нарушений правил дорожного движения, а также не смогли логично объяснить свой выбор нарушений и обосновать, что именно нарушает участник движения. В контрольной группе только один ребенок показал высокий результат в тесте «Сюжетные картинки». 11 детей допускали ошибки и не всегда обосновывали свой выбор. Половина детей показала низкий результат. Многие из них путались в нахождении нарушений и практически никто из них не дал логически обоснованного выбора.

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

Цель: изучение когнитивного компонента культуры безопасного поведения.

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

Обработка результатов.

Степень сформированности когнитивного компонента оценивается по 3-х балльной шкале.

1 балл – ребенок раскладывает знаки дорожного движения с ошибками, не может объяснить свой выбор;

2 балл – ребенок правильно раскладывает знаки, но не может объяснить свои действия;

3 балла – ребенок раскладывает знаки без ошибок, логично обосновывая выбор мест для расположения знаков дорожного движения.

Результаты теста-задания «Подбери знак» представлены в диаграмме на рисунке 2.

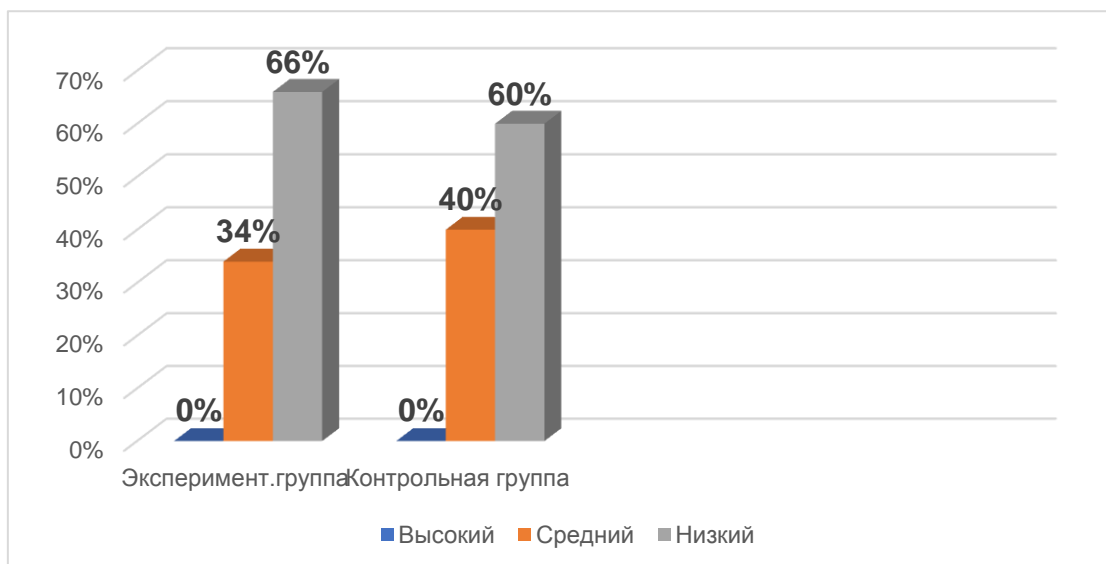


Рисунок 2 – Результаты уровня сформированности когнитивного компонента культуры безопасного поведения на дорогах по методике «Подбери знак».

Результаты теста «Подбери знак» позволяют сделать выводы о достаточно слабом знании знаков младшими школьниками дорожного движения. У детей нет полного знания о системе знаках дорожного движения. Многие не имеют представления об их классификации. Ребятам известно, что знаки бывают разные по форме и цвету, но не связывают эти различия с назначением знаков. Тем не менее, можно говорить о том, что в контрольной группе эти знания являются более глубокими, так как в данной группе низкий уровень знаний показали только 60% опрошенных. В экспериментальной группе низкий уровень показали 66% детей. Большая часть детей не знает как называются знаки, какова их функция.

Обобщенные результаты сформированности когнитивного критерия представлены в таблице 4.

Таблица 4. Уровни сформированности показателей когнитивного критерия.

Уровни сформированности показателей когнитивного критерия	ЭГ (24 человека)		КГ (24 человек)	
	Кол-во	%	Кол-во	%
Высокий	4	22	2	11
Средний	10	39	10	39
Низкий	10	39	12	50

Графически данные по сформированности когнитивного критерия по итогам двух тестов представлены в рисунке 3.

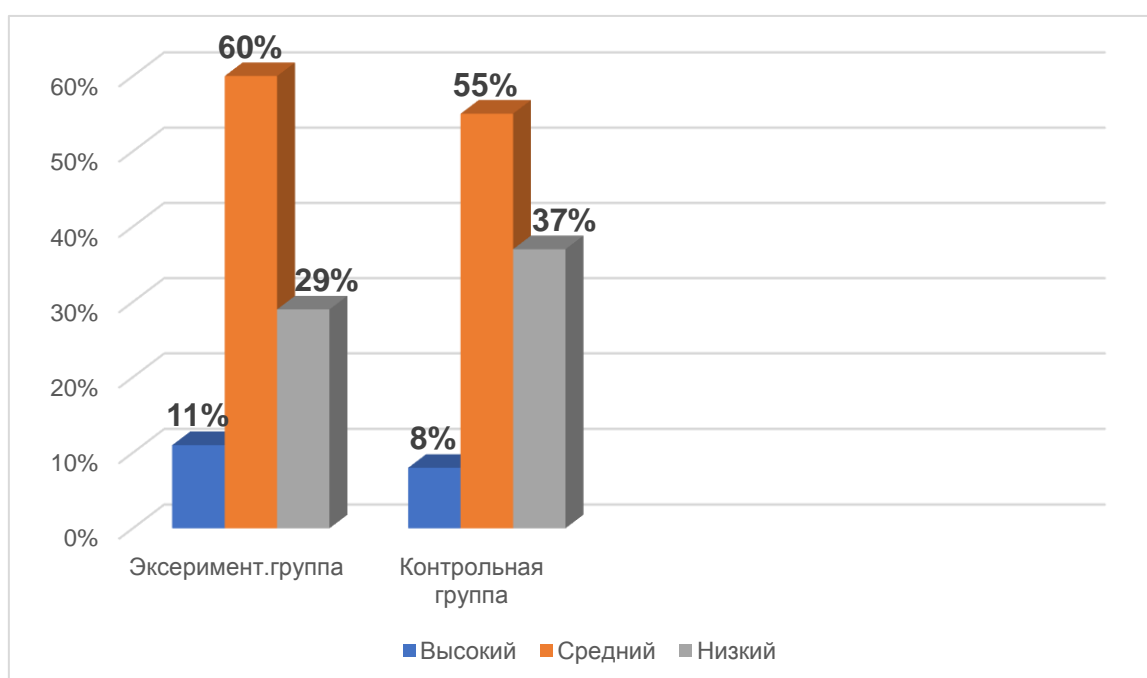


Рисунок 3 – Обобщенные результаты уровня сформированности когнитивного компонента культуры безопасного поведения на дорогах по двум диагностикам.

Результаты двух тестов позволяют сделать вывод о довольно низком уровне сформированности когнитивного компонента культуры безопасного поведения у обследованных школьников. Так, если в экспериментальной группе высокий уровень данного компонента показали около 11% опрошенных, то в контрольной группе только 8% учащихся достигли высокого уровня данного показателя. Так же, что касается низкого уровня когнитивного компонента – в экспериментальной группе 29% опрошенных показали низкий уровень развития когнитивного компонента, а в контрольной группе его доля среди опрошенных составила уже 37%. Основываясь на этих данных, можно сделать вывод о нехватке четко сформированных знаний и представлений о правилах дорожного движения в целом. Практически половина детей в классах, участвующих в эксперименте плохо знакома с правилами дорожного движения. Это очень тревожный показатель поскольку кроме элементарных знаний о значении цветов светофора и места пересечения проезжей части, культура безопасного поведения включает гораздо более широкий спектр знаний и умений.

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

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

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

Обработка результатов.

Степень сформированности эмоционально-ценностного компонента культуры безопасного поведения оценивается по трехбалльной шкале.

1 балл - ребенок не может назвать ни одной ситуации, приводит примеры из личного опыта, не связанные с нарушениями ПДД;

2 балла – ребенок приводит 1-2 примера нарушения правил дорожного движения, но не имеет четкого понимания ответственности всех участников дорожного движения;

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

Обработанные данные методики «Что такое хорошо и что такое плохо» представлены в виде диаграммы на рисунке 4.

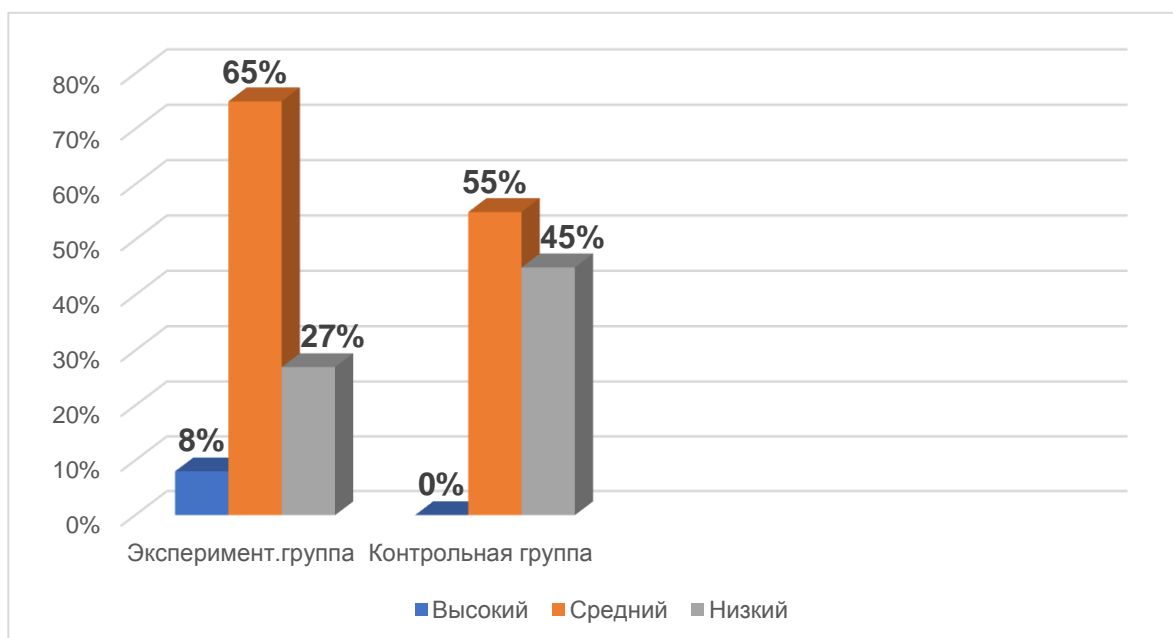


Рисунок 4 – Результаты уровня сформированности эмоционально-ценностного компонента культуры безопасного поведения на дорогах диагностики по методике «Что такое «хорошо» и что такое «плохо».

Анализируя результаты диагностики по методике «Что такое «хорошо» и что такое «плохо», можно сделать вывод о минимальном показателе высокого уровня среди опрошенных детей. В экспериментальной группе двое из детей смогли привести примеры нарушения правил дорожного

движения из собственного опыта. Многие приводили примеры, но не смогли дать развернутую оценку подобным действиям и обосновать свои высказывания. Так, большая часть, а именно 75% опрошенных в экспериментальной группе показали средние результаты. В контрольной группе 11 детей затруднились привести примеры из личного опыта. Поэтому по итогам теста, практически половина опрошенных показала низкий результат.

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

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

Вопросы для беседы:

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

Обработка результатов:

1 балл – ребенок затрудняется в ответе на поставленные вопросы или отвечает несвязно;

2 балла – ребенок отвечает на вопросы правильно, но не имеет четкого представления о понятиях «дисциплинированность», «ответственность», в ответах отсутствует логика;

3 балл – ребенок имеет четкое представление о понятиях «дисциплинированность» в дорожных ситуациях, осознает свою ответственность за собственную безопасность на дороге.

Данные результатов методики «Беседа» представлены в виде диаграммы на рисунке 5.

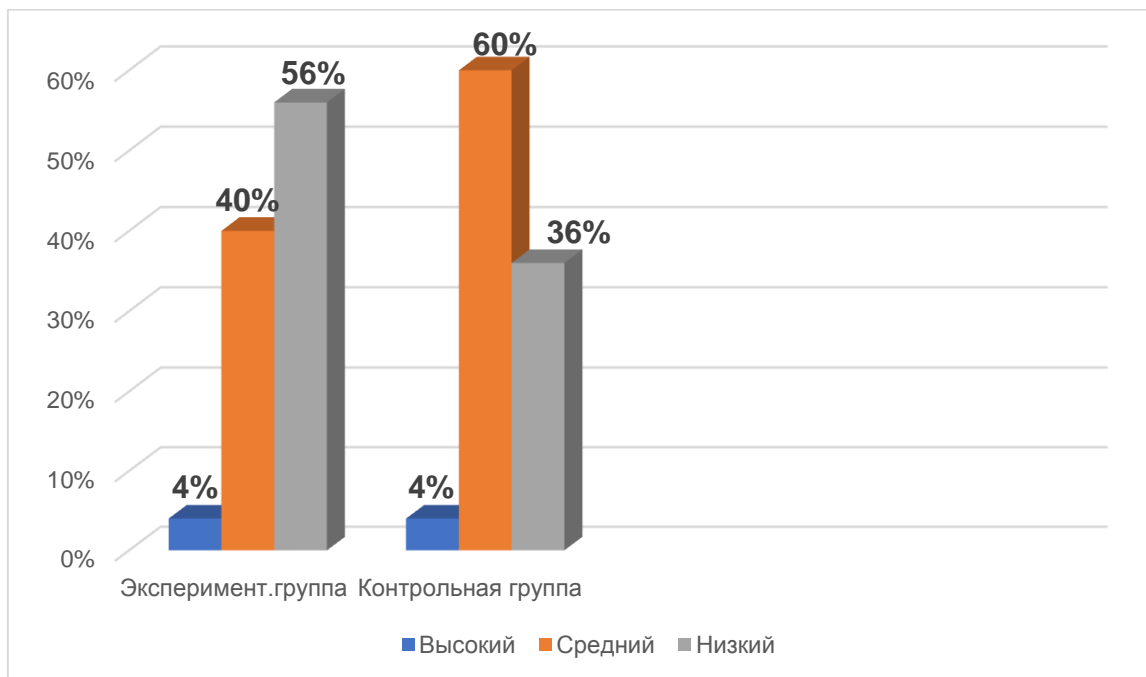


Рисунок 5 – Результаты уровня сформированности эмоционально-ценностного компонента культуры безопасного поведения на дорогах по методике «Беседа».

Результаты диаграммы наглядно показывают, что минимальное количество опрошенных в контрольной и экспериментальной группах детей показало в беседе высокий уровень. Только по одному ребенку справилось с заданием. Данные по среднему и низкому показателю разнятся. В экспериментальной группе 10 детей ответили на вопросы правильно, но не смогли дать характеристику понятиям «ответственность и дисциплинированность на дороге» своими словами. Большая часть экспериментальной группы, а точнее 13 детей, затруднились с выполнением этого задания. Ответы их были отрывочны и нелогичны. В этой части теста лучше справились дети из контрольной группы. Как мы видим из диаграммы, в контрольной группы 60% детей достигли среднего показателя и только 36% - показали низкий результат.

Обобщенные результаты сформированности эмоционально-ценностного критерия представлены в таблице 5.

Таблица 5. Уровни сформированности показателей эмоционально-ценностного критерия.

Уровни сформированности показателей эмоционально-ценностного критерия	ЭГ (24 человека)		КГ (24 человек)	
	Кол-во	%	Кол-во	%
Высокий	2	8	1	4
Средний	14	64	19	80
Низкий	8	28	4	16

Графические данные по сформированности эмоционально-ценностного критерия представлены в рисунке 6.

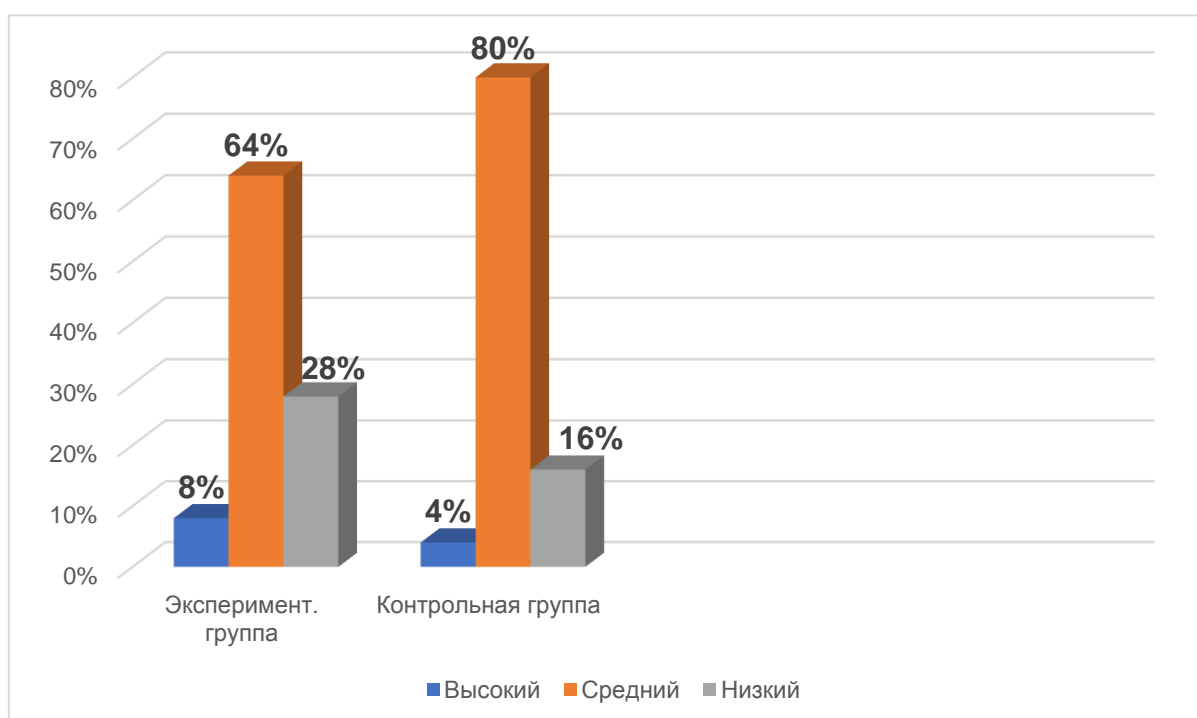


Рисунок 6 – Общие результаты уровня сформированности эмоционально-ценностного критерия культуры безопасного поведения на дорогах по результатам двух методик.

Данные, представленные в диаграмме рисунка 6, позволяют нам сделать выводы о том, что положительное отношение к соблюдению правил

дорожного движения у учащихся сформировано в большей степени, нежели конкретные знания о правилах дорожного движения, о знаках дорожного движения и т.д. Для большинства детей недопустимо утверждение, что водителю можно проехать на красный свет, а пешеходу иногда разрешается пересечь дорогу на запрещающий сигнал светофора. Все же 28% опрошенных в экспериментальной группе и 16% опрошенных в контрольной группе допускают возможность перехода улицы на красный свет пешеходом или проезда на красный сигнал светофора водителем. Небольшой процент учащихся, показавших высокий уровень данного (всего 2 человека в экспериментальной группе и 1 человек в контрольной группе) критерия дает возможность утверждать о необходимости работы в этом направлении.

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

Цель: выявление степени дифференциации конвенциональных и моральных норм.

Ребенку предлагается оценить поступок мальчика (девочки, причем ребенок оценивает поступок сверстника своего пола), выбрав один из четырех вариантов оценки:

- 1 балл - так делать можно,
- 2 балла - так делать иногда можно,
- 3 балла - так делать нельзя.

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

1. Мальчик (девочка) перешел дорогу на красный сигнал светофора.
2. Мальчик (девочка) не пристегнулся ремнем безопасности.
3. Мальчик (девочка) перешел дорогу в неполюженном месте.

4. Мальчик (девочка) на велосипеде переехал пешеходный переход.
5. Мальчик (девочка) играл с мячом возле дороги.
6. Мальчик (девочка) остановился возле пешеходного перехода подождать друга.

Обработка результатов.

Степень дифференциации конвенциональных и моральных норм оценивается по 3-х балльной шкале.

1 балл – ребенок отвечает неуверенно, путается в ситуациях;

2 балла – ребенок правильно оценивает большинство ситуаций, но не может точно сформулировать, почему данная ситуация является нарушением правил дорожного движения;

3 балла – ребенок без ошибок оценивает все предложенные ситуации и логично объясняет, почему они являются нарушением правил дорожного движения или опасными ситуациями.

Результаты анкеты представлены в виде диаграммы на рисунке 7.

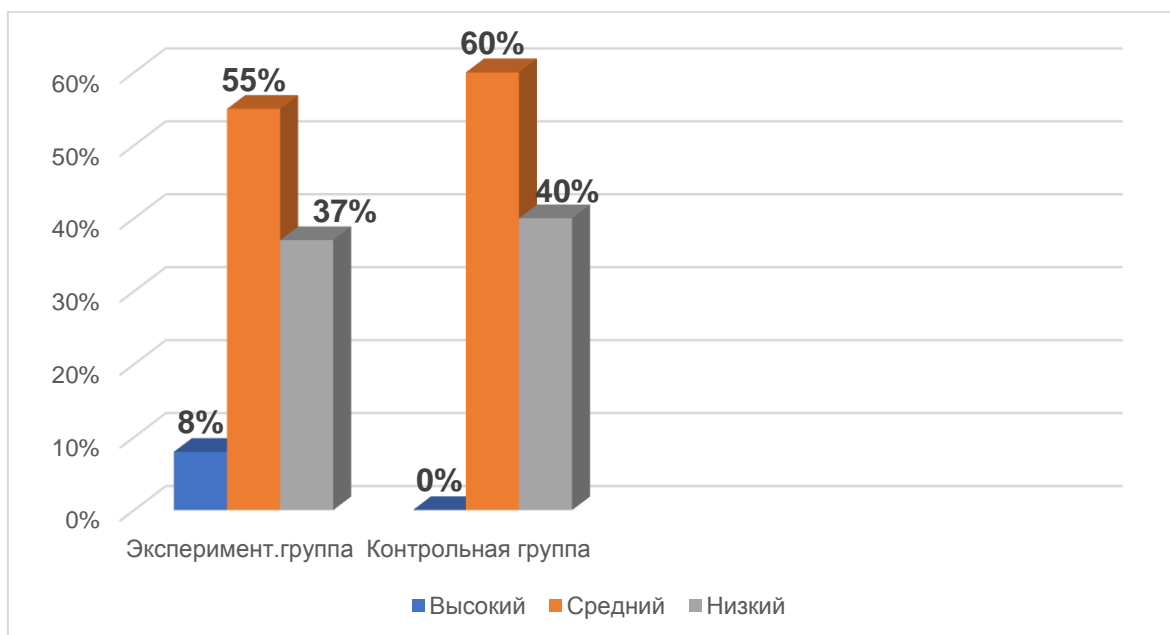


Рисунок 7 – Результаты уровня сформированности деятельностного критерия культуры безопасного поведения на дорогах по методике «Оцени поступок».

Анализируя результаты по методике «Оцени поступок» можно сделать вывод о том, что и в экспериментальной, и в контрольной группах больше половины опрошенных (13 и 14 детей соответственно) показали результат среднего уровня. Так же, следует отметить в контрольной группе нулевой результат высокого уровня, в то же время, в экспериментальной группе двое детей смогли ответить без ошибок и обосновать свой ответ. Довольно высок показатель низкого уровня в контрольной группе: 10 детей не смогли ответить без ошибок, отвечали неуверенно, путались в ситуациях.

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

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

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

Обработка результатов.

Степень сформированности деятельностного компонента культуры безопасного поведения и эмоционально-ценностного отношения к правилам дорожного движения оценивается по 3-х бальной шкале:

1 балл – у ребенка сформировано неправильное отношение к соблюдению ПДД;

2 балла – представление о соблюдении ПДД правильное, но недостаточно четкое и полное;

3 балла – сформировано полное и четкое представление о необходимости соблюдения правил дорожного движения.

Результаты методики «Закончи историю» представлены в виде диаграммы на рисунке 8.

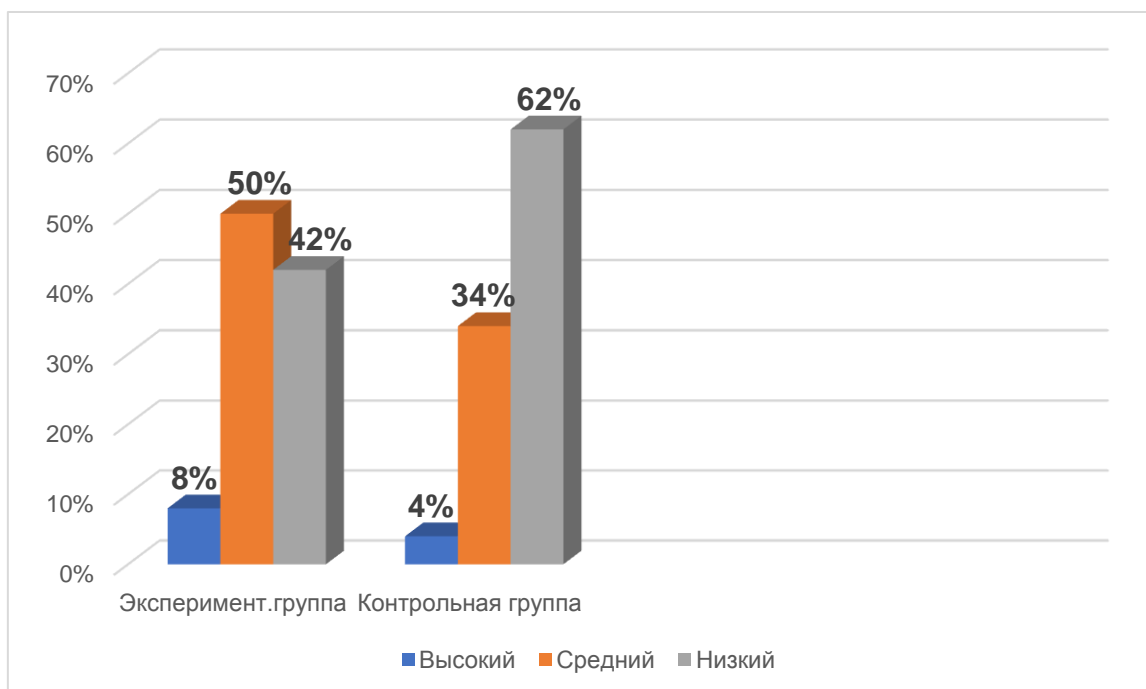


Рисунок 8 – Результаты уровня сформированности деятельностного критерия культуры безопасного поведения на дорогах по методике «Закончи историю».

По результатам теста можно судить об умении детей, участвующих в эксперименте, рассуждать и логически мыслить. Мы вынуждены констатировать о том, что больше половины детей контрольной группы, а именно 62%, не смогли показать хотя бы средний уровень. В экспериментальной группе результаты лучше и, тем не менее, довольно низкий процент высокого уровня указывает на необходимость работы в данном направлении. Среди детей, получивших низкий балл за методику «Закончи историю» практически каждый уверен в том, что правила дорожного движения существуют не для безопасности, а для того, чтобы штрафовать и наказывать водителей. Эта установка исходит от взрослых, и от их отношения к штрафам, знакам дорожного движения и сотрудникам Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

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

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

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

Обработка результатов.

Степень сформированности деятельностного компонента оценивается по 3-х балльной шкале.

1 балл - ребенок не видит на картинке ситуаций нарушения правил дорожного движения;

2 балла – ребенок находит ситуации нарушения правил дорожного движения, но не все; не может объяснить, что именно нарушили персонажи на картинке;

3 балла – ребенок правильно называет все ситуации нарушения правил дорожного движения, объясняет какие именно правила нарушены.

Результаты игры-методики «Найди-нарушителей» представлены в виде диаграммы на рисунке 9.

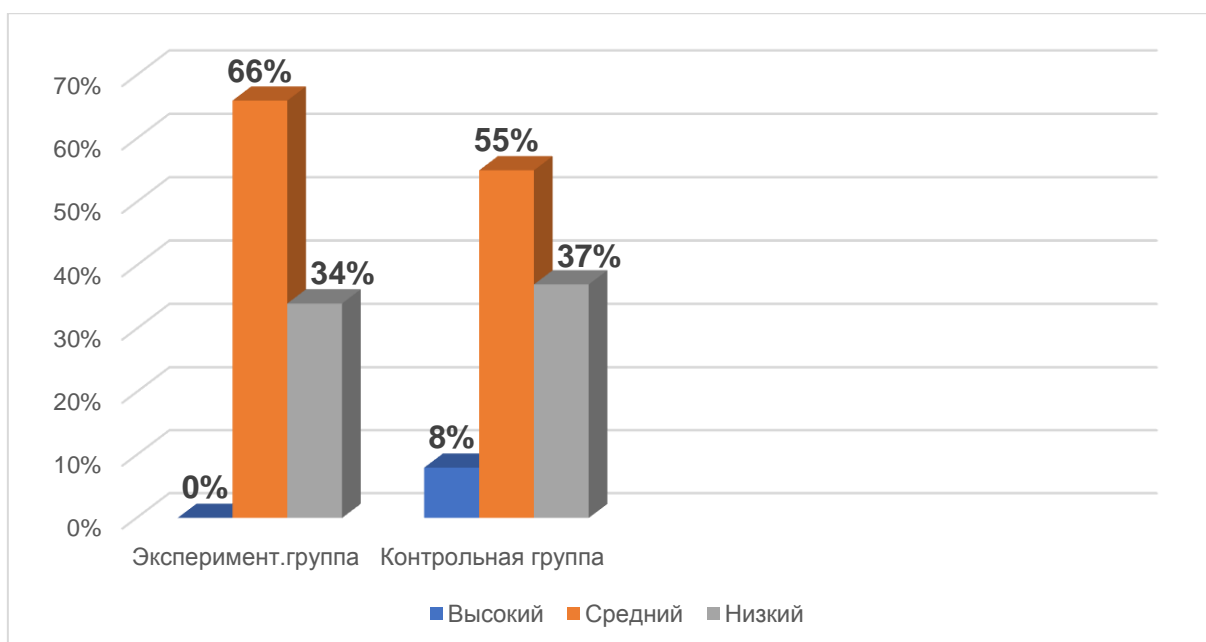


Рисунок 9 – Результаты уровня сформированности деятельностного критерия культуры безопасного поведения на дорогах по методике «Найди нарушителей».

По итогам диагностики можно сделать вывод о том, что в экспериментальной группе ни одному ребенку не удалось достигнуть высокого показателя. Больше количество детей в экспериментальной и контрольной группах обнаружили средний уровень знаний по данной методике. Чаще всего это выражалось в нахождении только явных нарушений правил дорожного движения. Многие из ребят, указывая на нарушителей, не могли логично обосновать свой выбор. В контрольной группе у большего количества детей обнаружился низкий показатель.

Обобщенные результаты сформированности деятельностного критерия представлены в таблице 4.

Таблица 6. Уровни сформированности деятельностного критерия.

Уровни сформированности показателей эмоционально-ценностного критерия	ЭГ (24 человека)		КГ (24 человек)	
	Кол-во	%	Кол-во	%
Высокий	3	9	3	9
Средний	12	50	13	58
Низкий	9	41	8	33

Графически данные по сформированности деятельностного критерия представлены в рисунке 10.

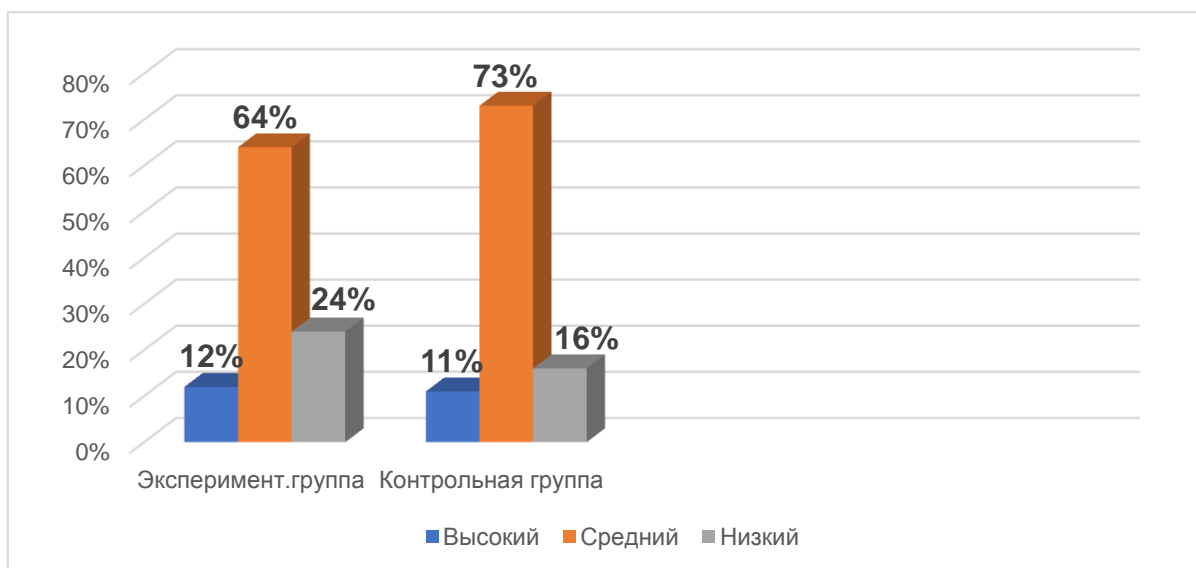


Рисунок 10 – Обобщенные результаты уровня сформированности деятельностного критерия культуры безопасного поведения на дорогах по трем методикам.

Об уровне развития деятельностного критерия можно сделать следующие выводы: основная масса учащихся, участвующих в эксперименте, показала средний уровень деятельностного компонента. Что касается отдельно взятых заданий – наиболее часто встречающийся результат – средний уровень. Этот показатель позволяет нам судить о неглубоких знаниях основной массы младших школьников, участвующих в эксперименте, а следовательно, об их низкой культуре безопасного поведения на дорогах. При обобщении данных по всем трем критериям ключевого понятия, выявились следующие результаты, представленные в диаграмме на рисунке 11.

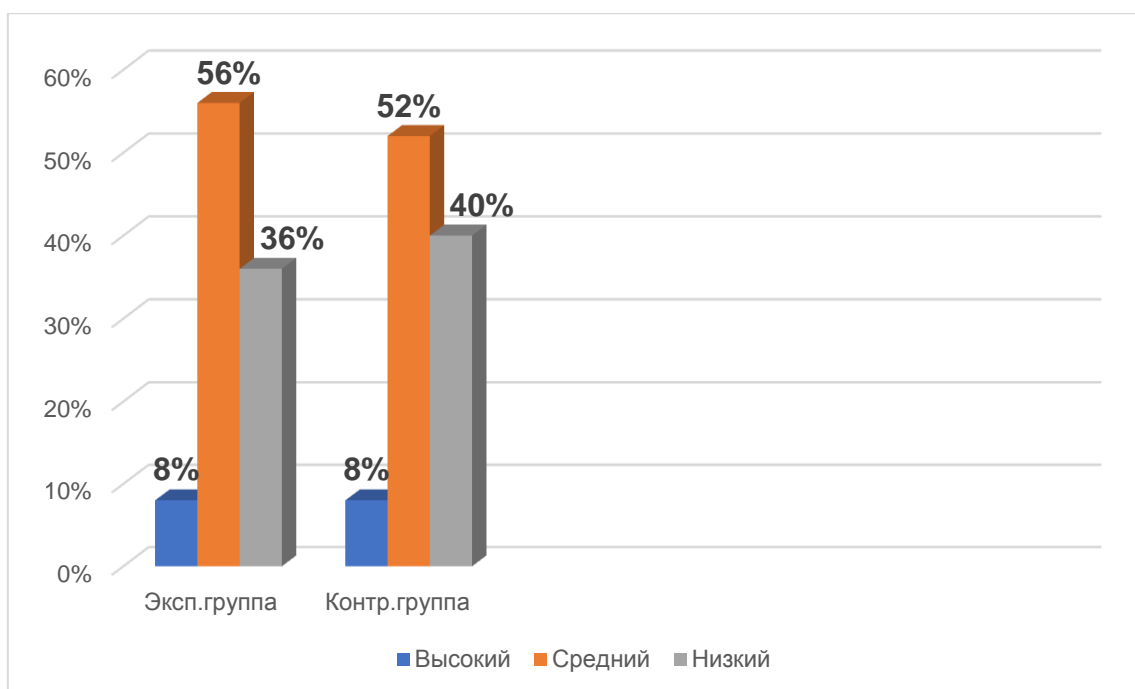


Рисунок 11 – Результаты уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах на констатирующем этапе эксперимента.

Таким образом, по итогам выявления уровня когнитивного, эмоционально-ценностного и деятельностного критериев сформированности у детей младшего школьного возраста культуры безопасного поведения на дорогах явно прослеживается наличие большого количества детей имеющих средний уровень развития указанных критериев, а так же значительной доли детей с низким уровнем сформированности культуры безопасного поведения на дорогах. В экспериментальной группе более половины детей (56%) показали средний уровень сформированности культуры безопасного поведения. Низкий уровень культуры безопасного поведения на дорогах у 36% обучающихся экспериментальной группы. Данные в контрольной группе приближаются к тем же показателям. Так, средний уровень сформированности культуры безопасного поведения показали 52% опрошенных, низкий уровень сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у 40% обучающихся в контрольной группе. Всего по два ребенка из экспериментальной и контрольной групп показали высокий уровень сформированности культуры безопасного поведения. Выявленные

данные свидетельствуют о необходимости проведения систематической работы по формированию культуры безопасного поведения.

2.2. Разработка и реализация программы дополнительного образования «Безопасная дорога».

Формирующий этап экспериментальной работы (2017-2018 г.г.) был посвящён организации деятельности младших школьников по программе дополнительного образования «Безопасная дорога».

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

Программа представлена в приложении.

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

В процессе обучения младшие школьники знакомились и закрепляли знания о правилах дорожного движения, о знаках дорожного движения, о правилах поведения пешеходах и пассажиров, водителей велосипеда и многих других понятиях, необходимых для сформированности культуры безопасного поведения на дороге.

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

Выбранные формы и методы обучения способствовали эффективному развитию у детей экспериментальной группы показателей понятия культуры безопасного поведения на дороге, а так же развитию осознанному подходу к пониманию и требованиям правил дорожного движения и ответственному подходу к их соблюдению.

Система работы по программе «Безопасная дорога» предусматривает использование следующих форм: настольно-печатные игры, речевые игры, беседы - рассуждения, творческие задания, моделирование, метод проектов, коллективное создание игр и пособий, конкурсы, игры-тесты, викторины, квесты, подвижные игры - эстафеты.

В содержание программы входят следующие разделы: «Улица полна неожиданностей», «Дорога в школу», «Наши помощники на дорогах. Светофор. Дорожные знаки. Регулировщик. Разметка на дороге», «Транспорт на улицах нашего города», «Мы - пассажиры», «Мы – пешеходы», «Дорожный этикет», «Мой друг велосипед».

В каждом разделе использовались разнообразные, нетрадиционные формы занятий. Так, например, для закрепления темы «Дорога в школу» в разделе «Улица полна неожиданностей», ребята, разделившись на две подгруппы, защищали свои проекты – плана квартала, в котором находится их образовательное учреждение и в котором они живут. На планах ребята располагали все знакомые им объекты, отмечали дороги и внутриквартальные проезды, регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы, отмечали так же опасные для перехода места. В этом разделе активнее всего проявили себя Денис П, Никита Н, Катя Я, Таня Л., Семен А. Выявили в себе незаурядные способности картографов Данил К, Оля Б. Для многих ребят из экспериментальной группы изначально довольно трудно было соотнести реальные объекты с изображением на карте-схеме. В этом плане затруднялись с выполнением задания Павел Г, Катя А, Арина К, Вика Л. И только в процессе создания собственной карты к ним пришло понимание расположения объектов и уже не вызывало трудности в процессе выполнения задания найти на карте-схеме бульвар, улицу, магазин, школу, провести маршрут от дома до школы и обратно, или от дома до магазина, от дома до спортивной секции. Следующей частью задания ставилась проблема – каким образом можно проложить новый маршрут, сведя к минимуму опасные ситуации по пути. Ребята с увлечением не только «создавали» заново новый маршрут для себя, но и с удовольствием помогали в этом друг другу. Важно было донести до ребят понимание того, что лучше не тот маршрут, который быстрее, а тот, который безопаснее.

В процессе изучения раздела «Наши помощники на дороге», ребята изучали знаки дорожного движения, разметку на проезжей части, знаки регулировщика.

После изучения раздела «Наши помощники на дороге. Знаки дорожного движения» ребятам был предложен проект по созданию настольно-печатной игры «Дорога без опасности». Игра заинтересовала ребят еще в процессе изготовления. Необходимо было расположить на

игровом поле знаки дорожного движения в соответствии с их назначением и функцией. В процессе обсуждения расположения тех или иных знаков дорожного движения, необходимо было обосновать свой выбор и объяснить его остальным. Так же, обсуждались совместно с ребятами правила игры. Инновацией во всем известной форме настольно-печатной игры стала возможность разделить игроков на подгруппы: пешеходы, водители, велосипедисты и в зависимости от попадания на разные клетки, действия игроков менялись в соответствии с категорией игрока. Кроме расположенной дорожки с клетками ходов, на игровом поле так же располагались и другие объекты, нарисованные детьми основываясь на их предпочтениях. Ребята рисовали магазины и школы, детские сады и парк развлечений, скверы и клумбы. Дальнейшее расположение нарисованных детьми дорожных знаков так же зависело от этих объектов. Так, например, знак «Осторожно, дети» располагался вблизи от парка развлечений или школы, а знак «Пункт питания» логично расположили возле кафе. Необходимо уточнить, что весь процесс создания настольно-печатной игры представлял собой проектную деятельность, продуктом которой стала в итоге игра «Дорога без опасности». Игра получилась очень яркой, привлекательной и красочной. Очень помог тот факт, что некоторые учащиеся 1б класса (Серафим П, Катя Я, Полина Ж) посещают художественную школу и именно их изображения очень разнообразили и украсили нашу игру и ее оформление заиграло новыми красками. В итоге, совместно с закреплением знаний о знаках дорожного движения, их классификации и назначении, ребята получили созданную своими руками настольно-печатную игру, в которую с удовольствием играют на переменах и в группе продленного дня.

После изучения подраздела «Знаки дорожного движения» была проведена викторина «Такие разные знаки». Викторина проводилась на интерактивной доске по аналогу интеллектуальной викторины «Своя игра». Каждый из ребят имел возможность заработать баллы в личную копилку. Вопросы игры касались не только возможности угадать знак. Необходимо

было назвать к какой категории знаков он относится и где устанавливается. Лидерами по баллам в итоге стали Денис П. и Оля Б.

Так же в этом разделе обучающимся предстояло задание творческого характера «Новый знак». Во время беседы с детьми мы вспоминали знаки, которые мы изучали, которые часто встречаются нам по пути из дома в школу или по другим маршрутам. Знаков дорожного движения довольно много и некоторые из них используются часто, некоторые реже, а с некоторыми нам даже не приходилось встречаться. Все эти знаки очень важны, потому что они регулируют движение на дороге, взаимоотношения водителей и пешеходов. Несмотря на довольно большое количество знаков дорожного движения, ребятам было предложено подумать, пофантазировать, какого знака, по их мнению, не хватает на наших дорогах. Кроме самого изображения знака, необходимо было отнести его к какой-либо категории и обосновать свой выбор, а также объяснить необходимость его применения в том или ином месте. Ребята с большим удовольствием выполняли задание. Некоторые, по желанию, объединились в подгруппы. В итоге в 1 б классе появилась выставка рисунков «Новый знак». Так же в преддверии Нового года ребята 1б приняли активное участие в конкурсе г.о. Тольятти, организованном «Объединением детских библиотек» совместно с Государственной инспекции безопасности дорожного движения и Администрации городского округа Тольятти «Елочное украшение по тематике правил дорожного движения». Было создано много ярких, интересных работ. Например: «Снеговик-регулирующий», «Светофорная елочка», «Снежный автомобиль», «Светофорный фонарик». Работы Тани Л., Полины Ж, Оли Б. были отправлены для участия в городском конкурсе и украсили собой городскую новогоднюю елку. Оставшиеся игрушки украсили классный кабинет 1б.

Очень заинтересовала детей интеллектуальная игра «Знатоки правил дорожного движения». Во время проведения игры класс превратился в клуб знатоков со своими командами знатоков. Правила игры были не очень

сложными: необходимо было правильно ответить на вопрос ведущего после минуты обсуждения. Тематику составляли вопросы по правилам дорожного движения. Все ребята класса поделились на три команды по 8 человек и выбрали своих капитанов. Очень бурно и эмоционально проходили минуты обсуждения. Ведь, иногда, казалось бы, простой и очевидный ответ не всегда являлся правильным и в этой ситуации капитаны команд должны принимать на себя ответственность правильного выбора ответа. Между двумя блоками вопросов был проведен конкурс капитанов, в котором сразились три капитана Денис П, Семен А и Глеб Н. Ребята соревновались в знании марок автомобилей. В итоге победителем оказался Глеб Н, который принес своей команде дополнительное очко. Игра очень увлекла ребят, во-первых новым для них форматом интеллектуальной игры, во-вторых возможностью почувствовать себя настоящими знатоками, способными справиться с самыми сложными и каверзными вопросами и заданиями.

Еще одна форма занятий – Квест-игра была для ребят очень запоминающейся. Форма квест-игры представляет собой игру с заданиями по маршрутному листу. Проводится данная форма занятия по итогам изучения нескольких тем, так как квест игра, кроме увлекательного развлечения, несет в себе функцию закрепления изученного материала в игровой, привлекательной форме. Задания игры нестандартны и разнообразны: здесь и задание на внимание, развивать которое необходимо как водителю, так и пешеходу, и на сообразительность, и на скорость реакции, и на логику, без которой невозможно выполнение ряда предложенных заданий. С большей частью заданий ребята справились без особого труда. Игра с лексическими единицами «Наборщик» уже была знакома ребятам, и они легко справились с ней. Новыми для них было задание «Шифровальщики» (на отгадывание ребусов). Тематика подобных игр и заданий всегда подчинена теме правил дорожного движения или транспорта.

В раздел «Наши помощники на дороге» так же входит цикл занятий, посвященный сигналам регулировщика. Ребятам была показана наглядная

презентация с объяснениями всех положений регулировщика. Проведенная для закрепления знаний ролевая игра «Мы-регулировщики» очень понравилась ребятам. Многие с удовольствием брали на себя роль регулировщиков. Одним из заданий было – отмечать и исправлять ошибки участников движения. Умение анализировать и сравнивать с образцом действия сверстников помогает ребенку в дальнейшем видеть свои ошибки и самостоятельно их исправлять.

Один из основных разделов программы «Мы - пешеходы» представлен в виде занятий, посвященных развитию умений перехода проезжей части, ознакомлению с правилами для пешеходов, развитию умения критически анализировать дорожную обстановку в зависимости от времени суток, времени года, погодных условия и др. Кроме элементарных знаний обозначений цветов светофора и разметки «зебра» на дороге, существует множество знаний, умений и навыков, от уровня сформированности которых зависит безопасность ребенка на дороге. Многие зависят непосредственно от взрослых, сопровождающих ребенка при переходе улицы. К сожалению, некоторые взрослые игнорируют красный сигнал светофора и считают безопасным пересечение проезжей части на запрещающий сигнал светофора при отсутствии автомобилей. Подобные поступки не остаются незамеченными для детского восприятия и в подобной ситуации, неправильно оценив расстояние до приближающегося транспорта, ребенок может попасть в беду. В рамках программы дополнительного образования «Дорога без опасности» предусмотрены ряд бесед и тестов с целью выявления подверженности того или иного обучающегося повторению за взрослыми нарушений правил дорожного движения. Беседа с ребятами «Как бы я поступил» направлена на объяснение опасности повторения за взрослыми людьми ошибочных образцов поведения. Также, во время одного из занятий в разделе «Мы-пешеходы» была проведена беседа на тему «Что нам может помешать» в процессе которой, педагог совместно с ребятами рассмотрели факторы, отвлекающие или мешающие при переходе

пешеходного перехода. Такими факторами были названы: погодные условия и природные обстоятельства (снег, метель, гололед, дождь, заходящее солнце, кусты, деревья). Кроме независящих от нас условий и обстоятельств, существуют факторы, мешающие, отвлекающие или ограничивающие видимость пешехода по его вине. Такие как: мобильные телефоны, наушники, капюшоны, шляпы, кепки, зонты. В процессе занятия ребятам были предложены для рассмотрения слайды с изображением пешеходов и разъяснением той или иной ситуации, в которой пешеход оказался. Ребенок-пешеход, зачастую, сталкивается с ситуациями, которые взрослому не кажутся проблемными. Так, например, необходимо разъяснять ребенку назначение и функцию задних световых сигналов автомобиля. Нередки ситуации, когда ребенок оказывается позади припаркованного автомобиля во дворе, возле магазина, по пути своего следования. Для многих учащихся их назначение неизвестно и взрослые не видят в этом опасности. Ребенок, находящийся позади автомобиля, не всегда попадает в зону видимости автомобилиста. В тот момент, когда водитель включает заднюю скорость и собирается ехать назад, у автомобиля включается сигнал (или сигналы, в зависимости от марки автомобиля) заднего хода белого или светло-желтого цвета. Увидев подобный сигнал, ребенок должен немедленно покинуть зону движения автомобиля и тем самым избежит травмоопасной ситуации. Особенности строения автомобиля в том, что сзади у автомобиля расположены несколько видов световых сигналов. Это и сигнал торможения, так называемые «стоп-сигналы», и сигналы аварийной остановки, и сигнал заднего хода. Все они отличаются цветом фар и ребенка необходимо ознакомить с назначением и обозначением каждого из цветов. Занятие «Маленькие секреты большого транспорта» посвящено ознакомлению с этими знаниями. На одном из занятий раздела «Мы – пешеходы» была проведена интерактивная игра «Главное – внимание!». Внимательность на дороге – одно из самых важных качеств участника дорожного движения, помогающее ему избежать неприятных ситуаций на дороге. Внимательный

пешеход или водитель замечает самые важные детали и обращает на них свое внимание. В процессе интерактивной игры ребята тренировали свое внимание с помощью различных заданий. В итоге выявился самый внимательный ученик 1 «б» класса – Семен А.

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

Большой интерес вызвал у детей раздел программы «Мой друг – велосипед». У родителей детей младшего школьного возраста часто возникает беспокойство тем, что дети катаются на велосипеде на улице

без их сопровождения. Эти опасения обоснованы, потому что многие дети не знают самые основные правила дорожного движения для велосипедистов. А те, кто знает, не всегда их соблюдают. Ведь психологические особенности этого возраста отличают импульсивность, эмоциональность, особенно в процессе подвижных игр. Дети забывают о безопасности, когда увлечены игрой и не в состоянии предвидеть и предусмотреть опасную для жизни и здоровья ситуацию. И если с детьми дошкольного возраста родители гуляют чаще, то, взрослея, ребенок все чаще оказывается на улице без сопровождения взрослого. Так, в процессе беседы с учениками 1 б класса выяснилось, что практически половина детей катается на велосипеде без сопровождения взрослых, при том, что о правилах для велосипедистов они имеют очень смутное представление. Практически никто из них не смог четко ответить на вопросы, касающиеся знаний этих правил. Даже взрослый человек и подросток, выезжающие на велосипеде на улицу, не всегда знакомы с правилами дорожного движения для велосипедистов. На занятиях раздела «Мой друг – велосипед» ребята познакомились с правилами дорожного движения и знаками, предназначенными для велосипедистов. Эти правила четко регламентируют то, что разрешено и запрещено велосипедистам, с какого возраста ребенок может выезжать за пределы жилого квартала и ехать по автомобильной дороге, каким образом велосипедист должен пересекать пешеходный переход, по какой стороне тротуара двигаться при отсутствии велосипедной дорожки и многие другие, знание которых обязательно для велосипедиста любого возраста. Кроме того, мы рассмотрели некоторые опасные ситуации, не предусмотренные правилами, но в которых часто оказываются ребята, выбрав велосипед средством передвижения. Самыми активными участниками наших бесед оказались, в основном мальчики: Паша А., Денис Ф., Никита Н. Также, одно из занятий было посвящено обсуждению других средств передвижения, используемых ребятами (ролики, скейт, самокат. По окончании раздела была проведена эстафета «Велосипедисты, вперед!», которая проводилась на

пришкольном стадионе. Ребята разделились на две команды «Ракета» и «Чемпионы» и соревновались в спортивных дисциплинах. Участники эстафеты передвигались не только на велосипедах. Так же, у кого была возможность, воспользовались роликами, самокатами, скейтами. Капитаны команд Денис П. и Глеб Н. Отлично справлялись со своими командами. В итоге, с совсем небольшим отрывом победила команда «Чемпионы».

Мероприятие, позволяющее объединить все изученные обучающимися разделы, прошло в форме игры Клуба Веселых и Находчивых. Ребята заранее к ней готовились, придумывая себе название, визитки и символ команды. Кроме конкурса «Визитка», были проведены конкурс капитанов (в котором капитанам пришлось потрудиться в роли регулировщиков), конкурс – викторина «Знаки дорожного движения», игровые ситуации «Как не надо себя вести», конкурс – блиц «Вопрос-ответ». Итоговое занятие – «КВН» - получилось очень интересным, увлекательным и даже азартным. Ведь каждая из команд очень хотела выиграть. Победителем конкурса капитанов стал Никита Н., знатоком знаков дорожного движения показала себя Катя Я., а в итоге победила команда «Светофор».

Очень запоминающимся для ребят стал визит к ним инспектора Государственной Инспекции Безопасности дорожного движения Виталия Евгеньевича П. Ребята готовились к встрече заранее, нарисовали рисунки, подготовили вопросы. Виталий Евгеньевич с удовольствием пообщался с ребятами, рассказал о своей непростой, но очень важной службе, ответил на их вопросы. Ребятам надолго запомнилась эта встреча, они делились впечатлениями, рассказывали о ней ребятам параллельных классов.

Все запланированные разработанной нами программой дополнительного образования разделы, включающие в себя занятия разнообразной формы и организации проводились на протяжении всего учебного года. В каникулярные отрезки были запланированы и проведены мероприятия развлекательного характера по соответствующей тематике.

Таким образом, программа «Безопасная дорога» была реализована в полном объеме.

2.3 Анализ полученных результатов.

По итогам реализации программы дополнительного образования «Безопасная дорога» нами был проведен контрольный этап эксперимента, который проводился на той же базе с использованием тех же диагностических методик. Для выявления уровней когнитивного критерия сформированности культуры безопасного поведения на дорогах

использовались методики: «Сюжетные картинки» (автор Р.Р. Калинина), «Подбери дорожный знак» (автор О.Е. Прудникова). Для выявления уровней эмоционально-ценностного критерия культуры безопасного поведения на дорогах методики: «Что такое «хорошо» и что такое «плохо»? (автор Н.М. Липская), «Беседа» (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я Каплунович). Для выявления уровней деятельностного критерия культуры безопасного поведения методики : «Закончи историю», (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я Каплунович), анкета «Оцени поступок» (автор Э.Туриэль), игра-задание «Найди нарушителей» (автор О.Е Прудникова). Данные в экспериментальной группе были проанализированы в сравнении с контрольной группой.

Полученные данные представлены в диаграмме на рисунке 12.

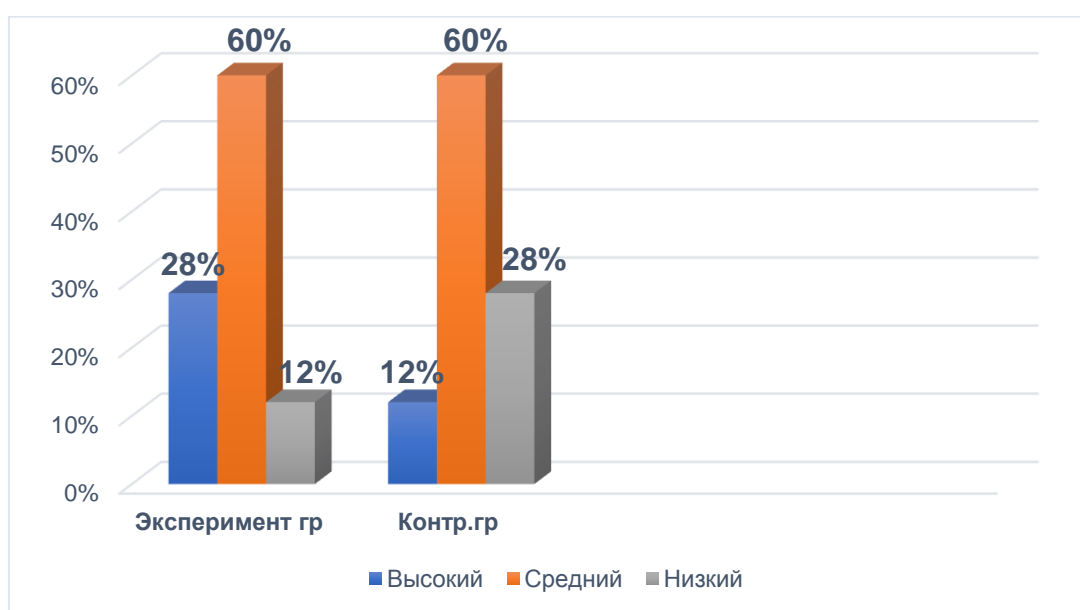


Рис 12 – Результаты уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах на контрольном этапе эксперимента.

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

В результате сравнения данных констатирующего и контрольного этапов эксперимента в экспериментальной группе четко прослеживается динамика уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у обучающихся, прошедших обучение по программе дополнительного образования «Безопасная дорога».

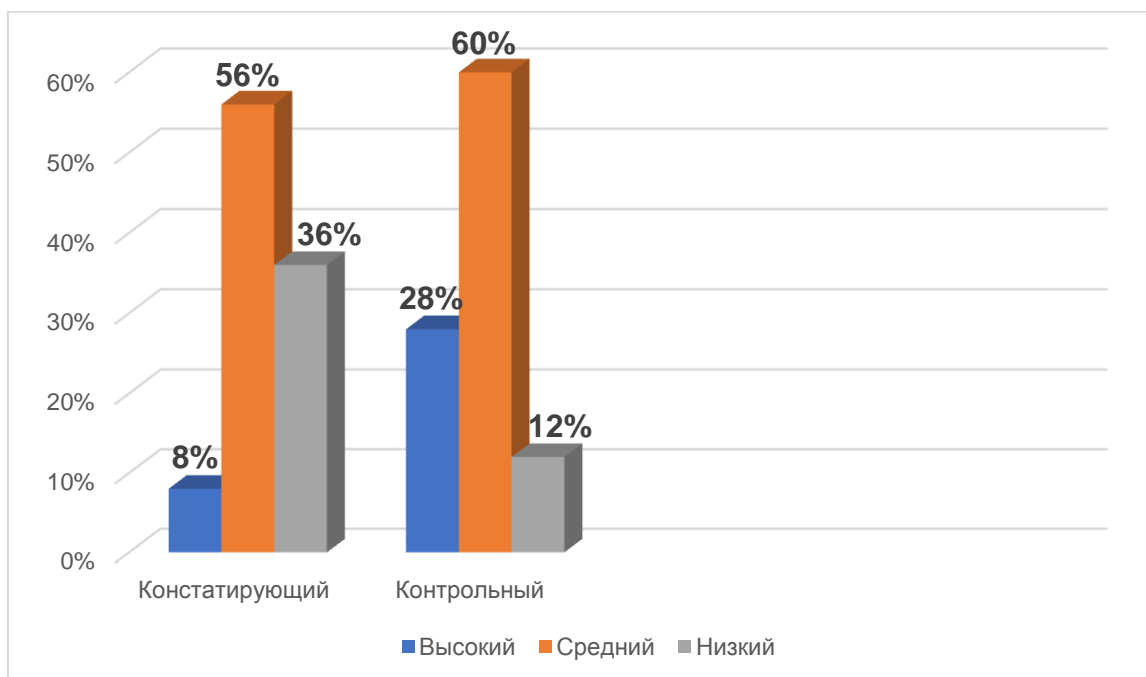


Рисунок 13 – Динамика уровня сформированности культуры безопасного поведения в экспериментальной группе.

Результаты, представленные нами в диаграммах, позволяют сделать вывод о существенных изменениях, произошедших в экспериментальной группе по итогам реализации программы дополнительного образования «Безопасная дорога». Положительные изменения в результате повторной диагностики говорят о результативности данной программы и ее мероприятий.

Таблицы с данными по результатам контрольного этапа эксперимента, наглядно показывающие динамику уровня сформированности культуры

безопасного поведения у обучающихся в экспериментальной группе представлены в Приложении А.

Выводы по второй главе

Во второй главе диссертационного исследования нами были апробированы педагогические условия формирования у младших

школьников культуры безопасного поведения на дороге. Нами была организована опытно-экспериментальная работа, включающая в себя три этапа: констатирующий, формирующий, контрольный.

При подсчете результатов констатирующего этапа экспериментального исследования, включавшего в себя ряд диагностических методик, был сделан вывод о наличии большого количества детей с низким уровнем сформированности культуры безопасного поведения на дороге. Так же, можно было констатировать отсутствие детей с высоким уровнем сформированности культуры безопасного поведения на дороге. Анализируя результаты диагностики, в процессе констатирующего этапа эксперимента, была поставлена цель: сформировать у обучающихся в экспериментальной группе необходимый уровень культуры безопасного поведения на дороге, и в связи с этим нами был разработан комплекс мероприятий, имеющий целью сформировать у младших школьников знания умения и навыки, необходимые для безопасной жизнедеятельности в условиях города.

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

Контрольный этап экспериментального исследования показал динамику уровня сформированности культуры безопасного поведения у обучающихся в экспериментальной группе, прошедших обучение по программе дополнительного образования «Безопасная дорога».

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

когнитивные, эмоционально-ценностные и деятельностные показатели уровня сформированности культуры безопасного поведения на дороге.

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

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

Заключение.

1. В ходе проведенного исследования нами было установлено, что проблема формирования у младших школьников культуры безопасного поведения на дорогах является актуальной как для педагогической теории, так как, по нашему мнению, в педагогической теории он представлен и разработан недостаточно широко, так и для педагогической практики. Ее актуальность обусловлена многими факторами, указанными во введении к диссертационному исследованию.
2. Анализ психолого-педагогической литературы позволил уточнить базовое понятие «культура безопасного поведения на дорогах», а так же с помощью уточнения базового понятия нам удалось сформировать диагностический инструментарий, позволяющий выявить уровень сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у младших школьников.
3. В процессе констатирующего этапа эксперимента были выделены критерии (когнитивный, эмоционально-ценностный, деятельностный), а так же уровни (высокий, средний, низкий) сформированности культуры безопасного поведения на дорогах у младших школьников.
4. В ходе формирующего этапа эксперимента были реализованы мероприятия разработанной нами программы дополнительного образования «Безопасная дорога»
5. Результаты контрольного этапа эксперимента подтвердили нашу гипотезу о создании необходимых психолого-педагогических условий для формирования культуры безопасного поведения на дорогах, о необходимости проведения систематизированной работы по формированию культуры безопасного поведения на дорогах в рамках программы дополнительного образования «Безопасная дорога».

Список используемой литературы.

1. Асянова С.Р. Формирование культуры безопасного поведения школьника на дорогах как задача образовательных учреждений: Профессиональное развитие педагога: материалы межрегионального Интернет-педсовета ; Уфа: ГАОУ ДПО ИРО РБ, 2010. С. 29.
2. Ахмадиева Р.Ш. Формирование личностной компетенции участника дорожного движения. Казанский педагогический журнал. 2010. № 5-6. С. 11-18.
3. Беженцев А.А. Безопасность дорожного движения: учебное пособие. М.: Вузовский учебник, 2017. 272 с.
4. Блинкин М.Я., Решетова Е.М. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции. М.: Изд. Высшая школа экономики, 2013. 240 с.
5. Божович Л.И. Личность и ее формирование в детском возрасте. Питер, 2009. 400с.
6. Бочко А. Правила дорожного движения: для детей. М.: Издательство «Питер», 2014. 16 с.
7. Волков Б.С. Психология младшего школьника: Учебное пособие. М: Академический проект; 2005. 208с.
8. Воронова Е.А. Красный. Желтый. Зеленый. ПДД во внеклассной работе. Ростов-н/Д: Феникс, 2006. 177 с.
9. Вдовиченко Л.А. Ребенок на улице. Правила поведения на дороге и ПДД. Детство-Пресс, 2011. 96с.
10. Газман О. С., Баянкина З. В., Григорьев В. Г. и др. Каникулы: игра, воспитание: О педагогическом руководстве игровой деятельностью школьников: Кн. для учителя Под ред. О. С. Газмана. М.: Просвещение, 1988. 160 с.
11. Глухов А.К. Психологические аспекты безопасности дорожного движения в России. М.: Логос, 2013. 64 с.
12. Гончарова Л.М. Правила дорожного движения для начальной школы. Ростов на Дону: Феникс 2008. 251с.

13. Гордиенко С.А. Азбука дорожного движения для детей и для родителей, для пешеходов и водителей. Ростов-н/Д: Феникс-Премьер, 2015. 64 с.
14. Доронина М.В. К вопросу разработки обучающих программ в сфере безопасности дорожного движения как компонента системы общего и дополнительного образования. Современная зарубежная психология. 2017. Т. 6. № 1. С.56-59.
15. Ефанова З.А. Игровая деятельность на занятиях по ПДД. Корифей, 2015. 112с.
16. Ермолаева М.Г. Игра в образовательном процессе. Методическое пособие. СПбГУ. 2011. 67с.
17. Игнатова С.В. Учим правила дорожного движения: наглядно-методический комплект для дошкольников и младших школьников. М.: Ювента, 2013.
18. Капустина Е.Г. Правовое воспитание граждан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2014. № 1 (58). С. 51-54.
19. Капустина Е.Г. Формирование транспортной культуры у детей и подростков. Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2014. № 3 (60). С. 55-58.
20. Ковалько В.И. Игровой модульный курс по ПДД, или Школьник вышел на улицу: 1-4-й классы (соответствует ФГОС). М.:ВАКО, 2015. 192 с.
21. Козловская Е. А. Дорожная безопасность: обучение и воспитание младшего школьника: учебно-методическое пособие для общеобразовательных учреждений и системы дополнительного образования. ; под общ. ред. В. Н. Кирьянова. М., 2005.
22. Козловская Е.А. Формирование у дошкольников навыков безопасного поведения на улицах и дорогах (для педагогов дошкольных образовательных учреждений). М., 2006.
23. Колесов В.И. Моделирование транспортной культуры населения. Мир

- транспорта. 2016. Т. 14. № 2 (63). С. 156-160.
24. Коломинский Я.Л. Психология взаимоотношений в малых группах. Мн.: ТетраСистем, 2000. 431 с
25. Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения. М.: Высшая школа, 2007. 383 с.
26. Концепция развития дополнительного образования детей. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 4 сентября 2014 г. № 1726-р. 24 с.
27. Комплексный проект профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на период 2013-2020 гг. [Электронный ресурс]. Режим доступа: (<http://минобрнауки.рф/документы/5372>).
28. Копусов-Долинин А.И. Правила дорожного движения РФ: с комментариями и иллюстрациями. М.: Эксмо, 2017. 80 с.
29. Кораблина М.Р. Изучение индивидуально-психологических особенностей личности. Санкт-Петербург, 2013. С 285.
30. Кузьмина Т.А. Мельникова Т.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Система работы в образовательном учреждении. Волгоград. «Учитель», 2006.
31. Кузнецова Н.М., Шманева Л.В. Основы деятельности по формированию культуры безопасного поведения на дороге: практическое пособие. М: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. 74с.
32. Леонтьев А.Н. Ощущение, восприятие и внимание детей младшего школьного возраста. Очерки психологии детей (мл. шк. возраст). М., 1950 112с.
33. Мошкин В.Н. Методические условия эффективного применения средств наглядности в воспитании культуры транспортной безопасности дошкольников . В.Н. Мошкин, И.Е. Васильков, А.И. Васильков, В.В. Романов .VII Международная научно-практическая конференция «Воспитание и обучение детей младшего возраста» 11-13 мая 2017 г. Материалы конференции: сборник тезисов. М.: МГУ, 2017. С. 81-82.

34. Немов Р.С. Психология. М.: ВЛАДОС, 2003. Кн. 1: Общие основы психологии. 688 с.
35. Обухова Л. Ф. Детская возрастная психология. Учебно-методический комплекс: учебник, сборник задач, хрестоматия .М.: МГППУ, 2004. 128с.
36. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка, Издательство: ИТИ Технологии, 2008 г. 944с.
37. Павлова Е.А. Безопасность участников дорожного движения:Что это? Проблемы права, 2012, № 1, С 127-129.
38. Панов Н.Н., Цыганков Э.С., Зудин В.Н., Бритвина В.В., Конюхов В.Г. Сравнительный анализ причин ДТП в трех странах: Германии, США и России. Экстремальная деятельность человека. 2016. № 2 (39). С. 19-24.
39. Педагогический энциклопедический словарь. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://slovar.cc/enc/ped.html>.
40. Перфильева Н.В. Точки зрения на характеристики и квалификацию абстрактных единиц языка. Современные проблемы науки и образования. 2014. № 3. С. 17-22.
41. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020гг»».
42. Психологический словарь. Под ред. В.П. Зинченко, Б.Г. Мещерякова. М.: АСТ, 2006. – 479 с.
43. Сенчук Т.В. Организация групповой работы младших школьников как эффективная форма реализации учебного сотрудничества. Барнаул: Алтайский государственный педагогический университет. 2010. С. 439-440.
44. Стреляу Я.Р. Роль темперамента в психическом развитии. М., 2012. С 207
45. Талызина Н.Ф. Педагогическая психология. М.: Академия, 1999. С. 288 с
46. Толочко Е.И. Инновационные педагогические практики формирования у обучающихся культуры безопасного поведения на дорогах. Молодой ученый: научный поиск решения педагогических проблем: материалы науч.-практ.

- конф. аспирантов, соискателей, докторантов, науч. рук., молодых учен. под общ. ред. К. В. Романова. СПб.: СПб АППО, 2015. С. 66-72
47. Федеральный закон РФ от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации». RG.RU – интернет-портал «Российской газеты». Режим доступа: <http://www.rg.ru/2012/12/30/obrazovanie-dok.html>
48. Шипунова В.А. Дорога и дети. ПДД для детей дошкольного возраста. Демонстрационные материалы. Карапуз, 2012. 16 с.
49. Шорыгина Т.А. Беседы о правилах дорожного движения с детьми 5-8 лет М.: ТЦ Сфера, 2015. 80 с.
50. Цирулик Н.А. Работаю по методу проектов. М.: Практика образования, 2006. № 4 С. 25.
51. Эльконин Д. Б. Мышление младшего школьника. М.: Педагогика, 1951. 127с.
52. Эльконин Д.Б. Избранные психологические труды. М.: Педагогика. 1989. 560с.
53. Эльконин Д.Б. Психология игры. М.: Педагогика 1998. 132с.
54. Якиманская И.С. Личностно-ориентированное обучение в современной школе. М.: Сентябрь, 2008. 112 с.
55. Watson D. The Handbook of Social Psychology. <https://www.goodreads.com/book/show/3251850-handbook-of-social-psychology>
56. John Clegg: Education System in Great Britain, The USA and Russia. <http://ru.referatus.com.ua/yazykoznanie/education-system-in-great-britain-the-usa-and-russ/>.
57. Anna Vetter. Les choix technico-pédagogiques dans l'ingénierie du dispositif de FOAD CIEP+ <https://journals.openedition.org/alsic/3057>
59. Anthippi Potolia et Katerina Zourou. Apprentissage non formels en reseaux. <https://journals.openedition.org/alsic/3053>
60. Ghautier Villard. La théorie et l'usage des regles de circulation. Paris-Libraire. 2007.

Приложение А.

Распределение учащихся экспериментальной группы по уровням сформированности культуры безопасного поведения.

	Ф.И.	1	2	3	4	5	6	7	Общ
1	Семен А.	в	в	с	в	В	с	В	В
2	Катя А.	с	с	с	в	С	в	С	С
3	Серафим А.	с	с	с	с	Н	с	С	С
4	Павел А.	с	с	в	в	С	с	С	С
5	Оля Б.	в	в	в	с	В	в	В	В
6	Полина В.	в	в	с	в	В	в	В	В
7	Паша Г.	н	с	н	н	Н	с	С	Н
8	Наташа Г.	с	с	с	с	В	с	С	С
9	Катя Д.	в	в	в	в	В	в	С	В
10	Полина Ж.	с	в	в	с	С	с	С	С
11	Данил К.	с	с	в	с	В	в	С	С
12	Арина К.	н	с	с	н	Н	н	Н	Н
13	Вика Л.	с	с	с	в	С	с	В	С
14	Таня Л.	с	с	с	в	С	с	С	С
15	Марина М.	с	в	с	в	С	с	С	С
16	Алина М.	с	с	с	с	С	с	С	С
17	Никита Н.	в	в	в	в	С	с	В	В
18	Софья О.	с	с	в	с	С	с	С	С
19	Денис П.	в	в	в	в	В	с	В	В
20	Андрей П.	с	с	с	с	С	в	С	С
21	Глеб С.	в	в	в	в	В	в	В	В
22	Володя У.	н	н	с	н	С	н	Н	Н
23	Денис Ф.	с	с	с	с	Н	с	С	С
24	София Ю.	с	с	с	с	С	в	С	С

Продолжение Приложения А.

Распределение учащихся контрольной группы по уровням сформированности культуры безопасного поведения.

	Ф.И.	1	2	3	4	5	6	7	Общ
1	Кирилл А.	в	в	с	в	В	с	в	В
2	Миша В.	с	с	с	в	С	в	с	С
3	Софья В.	с	с	с	с	Н	с	с	С
4	Алена Г.	с	с	в	в	С	с	с	С
5	Ксения Г.	В	в	в	с	В	в	в	В
6	Настя З.	Н	н	с	н	Н	н	н	Н
7	Денис И.	Н	с	н	н	Н	с	с	Н
8	Кирилл Л.	с	с	с	с	В	с	с	С
9	Федор Л.	Н	н	н	н	Н	н	с	Н
10	Настя М.	с	в	в	с	С	с	с	С
11	Ярослав М.	с	с	в	с	В	в	с	С
12	Маша М.	Н	с	с	н	Н	н	н	Н
13	Георгий Н.	С	с	с	в	С	с	в	С
14	Максим О.	С	с	с	в	С	с	с	С
15	Клим П.	С	в	с	в	С	с	с	С
16	Арина П.	С	с	с	с	С	с	с	С
17	Диана П.	Н	н	н	н	С	н	н	Н
18	Даша Р.	С	с	в	с	С	с	с	С
19	Костя Р.	Н	н	н	н	Н	с	н	Н
20	София С.	С	с	с	с	С	в	с	С
21	Антон Т.	В	в	в	в	В	в	в	В
22	Коля Т.	Н	н	с	н	С	н	н	Н
23	Мурад У.	с	с	с	с	Н	с	с	С
24	Даша Я.	с	с	с	с	С	в	с	С

Приложение Б. Программа дополнительного образования «Безопасная дорога».

**ДЕПАРТАМЕНТ ОБРАЗОВАНИЯ МЭРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА ТОЛЬЯТТИ
МУНИЦИПАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ПЛАНЕТА»**

Программа принята на основании решения
педагогического совета МБОУ ДО
«Планета»
Протокол № __ от «__» _____ 20__ г.

Утверждаю:
Директор МБОУ ДО «Планета»
_____ Е.Н.Вдовина
«__» _____ 20__ г.

**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ
ОБЩЕРАЗВИВАЮЩАЯ ПРОГРАММА
технической направленности
«БЕЗОПАСНАЯ ДОРОГА»**

Возраст учащихся – 6 – 8 лет
Срок реализации – 1 год

Составитель:
Букалова Вера Васильевна,
педагог дополнительного
образования

Тольятти, 2017 г.

УДК 373.3
ББК 74.200.585

Рецензенты:

Н.В. Дохтурова – зам.директора МБОУ ДО «Планета»

И.В. Руденко – доктор пед.наук, профессор кафедры «Педагогика и методик преподавания» ТГУ

Букалова В.В. Безопасная дорога: дополнительная общеразвивающая программа/ В.В. Букалова – Тольятти: Издательство ТГУ, 2017. – 16 стр

Программа «Безопасная дорога» предназначена для работы с детьми младшего школьного возраста. Содержит учебно-тематический план, формы занятий, методическое обеспечение по формированию культуры безопасного поведения на дорогах. Программа адресована педагогам дополнительного образования, а также учителям начальных классов общеобразовательных школ.

Образовательная программа «Безопасная дорога» технической направленности создана для целостного подхода в формировании культуры безопасного поведения на дорогах детей младшего школьного возраста и может быть реализована как в учреждениях дополнительного образования детей, так и в общеобразовательных школах, имеющих соответствующую материально-техническую оснащенность.

Новизна образовательной программы.

Образовательная программа «Безопасная дорога» является модифицированной, составленной на основе следующих программ дополнительного образования: «Азбука дорожной безопасности», автор – Терёшина Л.Г., г. Белорецк, республика Башкортостан, 2011 г.; «Зеленый огонек», автор – Мочалов С.Г., г. Москва, МГДД (Ю)Т, 2010 г.

Новизна программы заключается в использовании инновационных дидактических средств и проектной деятельности. Программа включает в себя преимущественно теоретические основы правил дорожного движения и безопасности дорожного движения, которые формируют общую культуру личной безопасности. Применяемые игровые технологии дают возможность включиться ребенку в практическую деятельность, направленную на воссоздание и усвоение опыта безопасного поведения на дорогах и улицах. Данный блок рекомендуется для детей младшего школьного возраста.

В целом, программа имеет практическую направленность. На занятиях, общаясь друг с другом и с педагогом, обучающиеся овладевают знаниями по ПДД, этике поведения на дороге, участвуют в повседневной жизни коллектива, получают знания, непосредственно относящиеся к охране жизни и здоровья, привлекаются к участию в пропаганде ПДД среди детей и подростков.

Актуальность образовательной программы.

Актуальность данной программы обусловлена решением всемирной конференции о признании периода 2011-2020 гг. Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения (Москва, 19-20 ноября 2009 г.), а также принятым постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 N 864 федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного

движения в 2013-2020 годах», где главными направлениями ее реализации являются:

- 1) борьба со смертностью от дорожно-транспортных происшествий;
- 2) повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения;
- 3) совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения и др.

Сегодня в век стремительного роста автомобильных потоков на наших улицах и дорогах, когда с раннего детства ребенок знакомится со сложной техникой, встает проблема его обучения основам безопасного поведения на улицах и дорогах, необходимость сознательного выполнения им требований дорожного движения с раннего возраста. Изучение правил дорожного движения в школе не дает положительного результата в безопасном поведении детей на дорогах в полной мере. Программа дополнительного образования «Безопасная дорога» будет способствовать воспитанию полноценного участника дорожного движения, формированию транспортной культуры и приобретению правильных навыков и привычек поведения на проезжей части. Обучение детей культуре поведения на дороге в условиях города тесно связано с развитием у детей ориентировки в пространстве. Программой предусмотрено обучение детей не только правилам дорожного движения и навыков вождения, но и основам владения навыками коммуникативной компетенции. Детей психологически и физически готовят к принятию адекватных решений в любых ситуациях.

Точные знания и выполнение правил дорожного движения водителем и пешеходом - условие безопасности людей. Безопасность дорожного движения - одна из основных проблем сохранения жизни и здоровья граждан страны. В программе особое внимание уделяется безопасности вождения велосипедом, этике вождения, взаимопомощи на дорогах.

Педагогическая целесообразность данной программы заключается в использовании форм, средств и методов обучения, соответствующих возрастным особенностям обучающихся.

Содержание программы позволит воспитать в детях такие качества, как дисциплинированность, внимание, собранность, ответственность, осторожность, уверенность. Ведь часто именно отсутствие их у человека становится причиной дорожных происшествий. Закончив данный курс дети уверенно будут чувствовать себя на проезжей части.

Цель образовательной программы.

Формирование у обучающихся культуры безопасного поведения на дорогах в процессе игровой деятельности, удовлетворение их интересов в области дорожного движения, воспитание полноценного участника дорожного движения посредством обучения правилам дорожного движения, создание условий здорового творческого досуг.

Задачи образовательной программы.

Образовательные:

- обучить детей правилам безопасного поведения на дорогах;
- сформировать представление о правовой ответственности в сфере дорожного движения.

Развивающие:

- развивать способности к аналитическому мышлению;
- развивать внимание, скорость реакции;
- расширять кругозор (дать сведения о технических новшествах, истории развития транспорта).

Воспитательные:

- воспитывать самоконтроль;
- воспитывать чувство ответственности за сохранность собственной жизни и здоровья;
- воспитывать понимание здорового образа жизни;
- воспитывать чувство коллектива.

Продолжение Приложения Б

Организационно-педагогические основы организации образовательной программы.

Возраст обучающихся: 6 – 8 лет.

Количественный состав групп: не более 15 человек.

Срок реализации – 1 учебный год.

Учебная нагрузка 72 часа, в неделю – 2 часа.

Педагог имеет возможность изменять учебную нагрузку в зависимости от особенностей организации образовательного процесса, адаптируя количество практических занятий и их содержание.

Особенности организации образовательного процесса.

Для эффективной организации учебно-воспитательного процесса используется оптимальное сочетание классических и современных методов приемов обучения. Программа обучения предусматривает использование как индивидуальных, так и групповых и коллективных форм обучения. Применение традиционных форм организации позволяет сформировать необходимые знания, умения и навыки по предмету: вводное занятие; занятие по закреплению знаний, умений и навыков; занятие практической и самостоятельной работы; комбинированное занятие. Нетрадиционные формы занятий: защита проекта, чаепитие.

Форма контроля.

- *Предварительный (стартовый) уровень* – осуществляется в начале обучения в форме диагностики интересов и потребностей обучающихся в области безопасности движения. Возможной формой решения данной проблемы является первоначальный опрос детей.
- *Текущий (промежуточный) уровень* – в течение всего срока обучения каждый обучающийся обязательно участвует в разработке творческих заданий. Наиболее приемлемые формы диагностики – анализ и самоанализ выполненных работ. Так же, осуществляется наблюдение за выполнением практических занятий; собеседование, тестирование по теоретическим вопросам программы.
- *Итоговый контроль*: защита проекта.

Диагностическая карта.

Продолжение Приложения Б

Критерии	Показатели	Методики
Когнитивный	обучающиеся знают: - основные ПДД; - безопасный путь из дома до школы и обратно; - дорожные знаки, дорожную разметку; - сигналы светофора, и их значение.	Игра на макете «Безопасный путь», Карта-задание «Подбери дорожный знак», Карта-задание «Дорожная разметка».
Эмоционально-ценностный	обучающиеся: - положительно относятся к правилам дорожного движения и к необходимости их выполнения; - понимают личную ответственность за сохранность собственной жизни и здоровья;	Тест «Продолжи предложение», Тест «Что будет, если...» Беседа «Улица».
Деятельностный	обучающиеся умеют: - применять знания Правил дорожного движения на практике, - выделять нужную информацию; - читать информацию по дорожным знакам; - адекватно оценивать дорожную ситуацию; - использовать навыки дисциплины и самоконтроля, осторожности, а также предвидения опасности на дороге не переходящие в чувство боязни и страха.	Анкета для родителей «Я и мой ребенок на улице», Игра-задание «Найди нарушителей»

Уровни оценки результативности программы.

Высокий уровень – обучающийся знает ПДД, дорожные знаки, дорожную разметку, знаки светофора; соблюдает правила дорожного движения; осознает личную ответственность за сохранность собственной жизни и здоровья; применяет усвоенные ПДД на практике; адекватно оценивает дорожную ситуацию.

Средний уровень – обучающийся знает основные правила дорожного движения; не всегда правильно применяет на практике знания правил дорожного движения; недостаточно точно анализирует сложившуюся дорожную ситуацию.

Продолжение Приложения Б

Низкий уровень – у обучающегося практически отсутствуют знания правил дорожного движения, не может правильно читать информацию по дорожным знакам, отсутствует навык самоконтроля и адекватной оценки дорожной ситуации.

Учебно – тематический план программы дополнительного образования
«Безопасная дорога»

№	Тема	Теория	Практика
1	«Улица полна неожиданностей» «Опасности на улице» Фильм 2ч «Безопасный маршрут» Интерактивная игра. 2ч	2ч	2ч
2	«Дорога в школу» «Карта нашего квартала» Презентация 1ч «Безопасный маршрут» Творческое занятие. 3ч.	1ч	3ч.
3	«Наши помощники на дороге» Дорожные знаки. «Дорожные знаки» Презентация 2ч «Такие разные знаки» Викторина-игра 3ч. «Новый знак» Творческое задание.3ч.	2ч	6ч.
4	«Наши помощники на дороге» Регулировщик. «Знаки регулировщика» Презентация 2ч. «Регулировщик» игра 2ч. «Знаки регулировщика» Интерактивная игра 2ч	2ч.	4ч
5	«Наши помощники на дороге» Светофор. «Какие бывают светофоры» Презентация 1ч. «Красный-желтый-зеленый» Интерактивная игра 3ч	1ч.	3ч
6	«Про разметку на дороге» «Что нужно знать о разметке» Презентация 2ч «Островок безопасности и другие...» 3ч.	2ч	3ч.
7	«Транспорт» «История транспорта» Презентация 2ч. «Своя игра» Игра-викторина 2ч.	2ч.	2ч.
8	«Транспорт на улицах города» «Современный транспорт» Беседа 1ч «Маленькие секреты больших машин» Викторина 2ч.	1ч	2ч.
9	«Транспорт» «Автомобили специального назначения» Видеофильм 2ч «Специальные машины» Дидактическая игра 2ч	2ч	2ч
10	«Мы - пассажиры» «Правила поведения в транспорте» Беседа 1ч «Пассажиры» Ролевая игра 2ч.	1ч	2ч.
11	«Мы – пешеходы» «Пешеходы на улицах города» Беседа 2ч. «Правильно-неправильно» Тестовое задание 2ч «Знатоки ПДД» Интеллектуальная игра 2ч.	2ч.	4ч.
12	«Пешеходный переход» «Какие бывают переходы» Презентация 2ч Викторина «Мы – пешеходы» 2ч	2ч	4ч

	«Главное – внимание!» Интерактивная игра 2ч		
13	«Мой друг велосипед» «История велосипеда» 2ч. Презентация. «Прогулка с велосипедом» Интерактивная игра 2ч. «Велосипедисты, вперед!» эстафета. 3ч	2ч.	5ч
14	«Дорожный этикет» «Уважать себя и других» Беседа. 1ч. «Пешеход – пассажир – водитель» Игровые ситуации. 3ч.	1ч.	3ч.
15	«Инспектор ГИБДД в гостях» Встреча с инспектором ГИБДД 1ч «Мы знаем правила дорожного движения» Праздник-развлечение 3ч.	1ч	3ч
	Итого	72ч	24ч
			48ч

Содержание программы «Безопасная дорога»

1. Улица полна неожиданностей (4 часа)

Теория. Элементы дороги и улицы. Улицы с односторонним и двусторонним движением. Тротуар. Дорожки для пешеходов. Главная дорога, обочина, разделительная полоса, кювет. «Опасности на дороге» видеофильм 2ч
Практика. «Безопасный маршрут» Интерактивная игра. Разбор дорожных ситуаций. 2ч.

2. Дорога в школу (4 часа).

Теория. Карта нашего квартала. Презентация. Название улиц и бульваров. Близлежащие кварталы. Посещаемые объекты. Пешеходные переходы. 1ч
Практика. Творческое задание «Безопасный маршрут». Аппликация схемы квартала, разработка безопасного маршрута на плане. (работа в подгруппах)

3. Наши помощники на дороге. Дорожные знаки. (8 часов)

Теория. «Дорожные знаки» Презентация. Классификация знаков. Запрещающие, предупреждающие, предписывающие, знаки сервиса. Особенности и различия знаков дорожного движения. 2ч
Практика. Викторина «Такие разные знаки» 2ч. Творческое задание «Новый знак» Стихи В.Головки «Дорожные знаки» 2ч. Дидактические игры «Собери знак», «Знаки и цвета», «Лото. Дорожные знаки» 2ч.
Стихотворение Я.Пишумова «Город, в котором...». Ролевая игра «Светофор»
Инсценированная сказка по ПДД, игра «Найди ошибку». Моделирование дорожных ситуаций на схеме населенного пункта.

4. Наши помощники на дороге. Регулировщик. (6 часов).

Продолжение Приложения Б

Теория. Краткий экскурс в историю регулирования дорожного движения. Сигналы: «Руки вытянуты в стороны или опущены», «Правая рука вытянута вперед», «Рука поднята вверх». Другие понятные водителям и пешеходам сигналы. Презентация 2ч

Практика

Кроссворд, блиц-опрос, беседа, интерактивная игра «Сирегулировщика», игра «На перекрестке».4ч

5. Наши помощники на дороге. Светофор. (4 часа)

Теория. История возникновения светофора. Какие бывают светофоры.

Презентация. 1ч

Практика. Стихотворение Г.Титова «Я над шумным перекрестком», исторический материал, беседа, стихотворение Я.Пишумова «Для автомобилей и для пешеходов». Моделирование движения по дорожным знакам и светофорам на магнитно-маркерной доске «Азбука дорожного движения». Интерактивная игра «Красный, желтый, зеленый» 3ч

6. Про разметку на дороге (5 часов)

Теория. Дорожная разметка. Понятие о вертикальной и горизонтальной разметке. Её значение для регулирования движения транспорта и пешеходов. Пользование разметкой, ориентирование в движении.2ч

Практика

Блиц – опрос, презентация, беседа, моделирование дорожных ситуаций на магнитной доске, инсценировка, ролевая игра «Островок безопасности и другие» 3ч

7. Транспорт (4 часа)

Теория. История появления транспорта. Презентация. Видеофильм 2ч

Практика. Загадки, ребусы о транспорте. Викторина «Своя игра»2ч.

8. Транспорт на улицах нашего города (3 часа)

Теория. Понятие встречного и попутного транспорта. 1ч

Практика. Беседа, анализ дорожных ситуаций, практическая работа.

Викторина «Маленькие секреты больших машин» 2ч.

9. Транспорт. Автомобили специального назначения. (4 часа)

Теория. Видеофильм «Автомобили спец.назначения» 2ч

Практика. Дидактическая игра «Специальные машины»2ч

10. Мы - пассажиры (3 часа)

Теория. Правила поведения в транспорте. Детские кресла. Ремни безопасности.1ч

Практика. Ролевая игра «Пассажиры». Беседа.2ч

11. Мы-пешеходы (6 часов)

Теория. Клуб внимательных пешеходов. Обязанности участников дорожного движения. Беседа. Анализ опасных ситуаций на дороге. Дорожные ловушки: закрытый обзор, отвлечение внимания, зоны остановки общественного транспорта. 3ч

Практика. Тест «Правильно-неправильно». «Знатоки ПДД».

Интеллектуальная игра. 3ч.

Продолжение Приложения Б

12. Пешеходный переход (6 часов)

Теория. «Какие бывают переходы» Презентация 2ч.

Практика. Пешеходные переходы по пути в школу. Работа с картой. 2ч.
«Главное – внимание!» Интерактивная игра. 2ч.

13. Мой друг велосипед (6 часов)

Теория. «История велосипеда». Презентация. 1ч. «Правила поведения за рулем велосипеда» Беседа. 1ч.

Практика. Интерактивная игра «Прогулка с велосипедом» 2ч
«Велосипедисты, вперед!» Эстафета 2ч.

14. Дорожный этикет. (4 часа)

Теория. Беседа «Уважать себя и других». Моделирование дорожных ситуаций на перекрестке на магнитно-маркерной доске 1ч

Практика. «Пешеход-пассажир-водитель» Ролевое разыгрывание ситуаций. 3ч.

15. Инспектор ГИБДД в гостях у ребят. 3ч

Встреча с инспектором ГИБДД. 1ч.

«Мы знаем правила дорожного движения» Праздник-развлечение. Викторина “Зелёный знак”, игра “Три огонька светофора”, игра “Разрешается – запрещается”, конкурс – капитанов “Эстафета водителей”, игра “Перекрёсток загадок”, игра “Собери знаки”, игра “Весёлый светофор”, игра “Велосипедист”, подведение итогов, награждение. 2ч