МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Гуманитарно-педагогический институт
(наименование института полностью)

Кафедра «Педагогика и методики преподавания»
(наименование)

44.04.02 Психолого-педагогическое образование
(код и наименование направления подготовки)

Педагогика и психология воспитания
(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему Формирование у школьников культуры безопасного движения на дорогах в условиях современного города

Студент А.В. Орлянская
(И.О. Фамилия) (личная подпись)

Научный руководитель д-р пед. наук, профессор, И. В. Руденко
(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2021

Оглавление

Введение 3

Глава1 Теоретические аспекты формирования у школьников культуры безопасного дорожного движения 10

1.1 Структура и сущность понятия «культура безопасного дорожного движения на дорогах» в психолого-педагогической литературе 10

1.2 Опыт зарубежных стран по формированию культуры безопасного дорожного движения у детей школьного возраста 17

1.3 Проблемы формирования культуры безопасного движения у школьников на дорогах на практике в отечественном образовании ... 22

Глава 2 Опытно-экспериментальная работа по формированию культуры безопасного движения на дорогах у школьников в условиях современного города 30

2.1 Проектирование и реализация модели социального партнерства по формированию культуры безопасного дорожного движения у учащихся в условиях г.о. Тольятти 30

2.2 Образовательные организации как субъект модели социального партнерства по формированию культуры безопасного движения в г.о. Тольятти 40

2.3 Оценка и интерпретация результатов экспериментальной работы50

Заключение 64

Список используемой литературы 67

Приложение А Календарно-тематический план программы дополнительного образования «Безопасный город» 73

Введение

В настоящее время во всем мире дорожные происшествия, в которых гибнут взрослые и дети, вызывают обеспокоенность со стороны государства и общества. Официальный портал Госавтоинспекции Российской Федерации зафиксировал в 2020 году гибель в дорожно-транспортных происшествиях около 500 детей в возрасте до 16 лет [28]. "Стратегия безопасности дорожного движения", утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации (2018 г), акцентирует внимание на формирование культуры безопасного движения на дорогах у юных граждан и нацеливает на разработку и реализацию специальных, в том числе образовательных, программ для населения по формированию стереотипов безопасного и законопослушного поведения на улицах и дорогах [24].

Несовершеннолетние являются самой уязвимой и незащищенной частью населения, что обусловлено большим разнообразием подстерегающих их опасностей. Чаще всего подростки не самостоятельны и не подготовлены к возникающим ситуациям. Кроме этого, несовершеннолетние не обучены самозащите и самопомощи, а также у них не сформирован стереотип безопасного поведения на улицах и дорогах. В связи с этим в среде подростков необходимо вести профилактическую работу, которая эффективна будет реализовываться во всех типах образовательных организаций. Пока же ситуация усугубляется значительным сокращением в школьных программах количества часов, отведенных изучению Правил дорожного движения. Немаловажен и тот факт, что в настоящее время во многих образовательных учреждениях отсутствуют профессионально подготовленные педагоги для обучения детей правилам, а также отсутствуют методические, наглядные пособия и автоплощадки для проведения практических занятий.

Рассматриваемая проблематика по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма исследовалась М.Б. Афанасьевым, С.В. Беловым,

Б.Е. Боровским, А.В. Варламовым, В.Р. Клименко, В.В. Лукьяновым, В.И. Майоровым, М.С. Миронюк, Л.Н. Овчаренко, А.Г. Романовым и др. Ими изучались формы и методы обучения детей правилам дорожного движения. Целостно понятие «культура безопасного поведения на дорогах» в методическом аспекте не изучалось. Кроме этого, не изучен в полной мере вопрос социальной адаптации несовершеннолетних к существующим условиям улично-дорожной среды и ряд других факторов, касающихся формирования культуры безопасного движения учащихся. Недостаточно изучен вопрос о подготовке педагогов и учителей школ к ведению профилактической работы в области безопасного движения на дорогах.

Таким образом, в настоящее время фактически отсутствует системно-целевой, комплексный подход к проблеме профилактики и предупреждения детского дорожного травматизма в образовательных учреждениях различных видов и типов. Не в полной мере используется позитивный зарубежный опыт в области профилактики и предупреждения детской дорожной аварийности, остро ощущается недостаток в комплексном научно-педагогическом, психологическом, технологическом и организационном обеспечении мониторинга профилактики дорожных происшествий с участием несовершеннолетних.

Проведение анализа теоретической литературы по тематике профилактики и предупреждения детской дорожной аварийности, а также изучение существующей работы в этом направлении в образовательных организациях при участии в ней сотрудников Госавтоинспекции, позволили выявить следующие противоречия:

– между необходимостью налаживания четкого и системного взаимодействия всех заинтересованных субъектов в вопросе обеспечения безопасности дорожного движения для сохранения жизни и здоровья несовершеннолетних и отсутствием разработанных эффективных механизмов, способствующих внедрению

инновационных подходов, использованию научных достижений, новых педагогических форм и методов;

– между ответственностью образовательных учреждений за качество и результативность данной работы и отсутствием комплексного методического обеспечения данной работы.

Данные противоречия позволили сформулировать проблему исследования: каковы способы взаимодействия, формы и методы работы учреждений и ведомств современного города по формированию у школьников культуры безопасного движения на дорогах?

Актуальность данной проблемы определила выбор темы научного исследования: «Формирование у школьников культуры безопасного движения на дорогах в условиях современного города».

Целью исследования является теоретическое обоснование, разработка и практическая реализация модели социального партнерства по формированию культуры безопасного дорожного движения у школьников в условиях современного города.

Объект исследования – образовательное пространство современного города

Предмет исследования – процесс формирования у школьников культуры безопасного движения на дорогах посредством реализации модели социального партнерства.

Гипотеза исследования – формирование культуры безопасного дорожного движения у школьников будет более эффективным, если:

– обоснована и реализована в условиях современного города модель социального партнерства, построенная на сетевом взаимодействии и интеграции ресурсов всех субъектов, заинтересованных в формировании законопослушных участников дорожного движения;

– методическая и информационно-просветительская работа в образовательных организациях осуществляется на основе лучших инновационных практик;

– масштабируется и тиражируется широкий спектр разноуровневых образовательных программ, направленных на формирование у школьников культуры поведения на дорогах, правового самосознания, отношения к сохранению своей жизни и к жизни окружающих, а также социальной адаптации к существующим условиям дорожной среды.

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

1) изучить структуру и сущность понятия «культура безопасного дорожного движения»;

2) раскрыть отечественный и зарубежный опыт формирования у школьников культуры безопасного движения в условиях современного города;

3) спроектировать и реализовать модель социального партнерства различных ведомств и структур современного города по формированию культуры безопасного дорожного движения у школьников;

4) проанализировать и обобщить опыт реализации модели формирования культуры безопасного поведения у школьников в условиях г. о. Тольятти.

В ходе проведения исследования использовались следующие методы: теоретический анализ отечественной и зарубежной литературы о содержании и формах работы учреждений и ведомств по формированию культуры безопасного поведения на дорогах; метод наблюдения и анализа процесса обучения несовершеннолетних основам безопасного поведения на дорогах в образовательных организациях города; анкетирование участников опытно-экспериментальной работы; педагогический эксперимент; методы математической обработки результатов эксперимента.

Теоретическую основу исследования составляют:

– исследования в области изучения и формирования культуры безопасного поведения несовершеннолетних (В.Н. Мошкин, Т.В. Мельникова, Е.И. Толочко, Н.В. Перфильева);

– исследования, касающиеся организации работы по обучению детей правилам дорожного движения и их соблюдению (Н.М. Кузнецова, Е.А. Козловская, С.А. Козловский, В.В. Букалова, Е.Ю. Ляпина, И.А.Чернова, А.В.Трунова);

– научные труды, посвященные изучению психологии школьников (А.Н.Леонтьев, Л.Ф. Обухова).

База исследования. Образовательное пространство г.о. Тольятти; МБУ «Школа №44». Всего в исследовательской работе по изучению программы дополнительного образования участвовало 47 учеников 3«А» и 3«Б» классов.

Исследование проводилось в три этапа.

Первый этап (с сентября 2019 по декабрь 2019гг.). На данном этапе изучались теоретические аспекты формирования у школьников культуры безопасного дорожного движения в психолого-педагогической литературе, а также нормативно-правовые документы, регламентирующие деятельность образовательных организаций в вопросе профилактики детской дорожной аварийности. Анализировался педагогический опыт по формированию законопослушных участников дорожного движения. Изучались научные труды для уточнения и раскрытия структуры и сущности понятия "культура безопасного поведения" в психолого-педагогической литературе. Проанализирован опыт зарубежных стран в вопросе формирования культуры безопасного движения детей школьного возраста.

Второй этап (январь – май 2020 г.) был связан с проектированием модели формирования культуры безопасного дорожного движения у учащихся в условиях современного города, на основании которой реализована разработанная программа дополнительного образования "Безопасный город" (Приложение А).

Третий этап (сентябрь 2020 – март 2021гг.) был посвящен диагностике по исследуемой теме; оформлению результатов исследования.

Научная новизна исследования заключается в систематизации подходов к понятию «культура безопасного движения»; разработке модели

социального партнерства по формированию культуры безопасного движения у школьников в условиях современного города, основанной на сетевом взаимодействии и интеграции ресурсов заинтересованных учреждений и ведомств.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что выявлены и систематизированы существующие формы и методы работы по предупреждению детской дорожной аварийности в образовательных организациях. Теоретически обоснована модель социального партнерства и сетевого взаимодействия, направленная на формирование у школьников культуры безопасного движения в условиях современного города. Разработана модель образовательного процесса в учреждении дополнительного образования по реализации профилактической программы «Безопасный город».

Практическая значимость исследования заключается в том, что впервые внедрена в городском округе Тольятти модель социального партнерства по формированию культуры безопасного движения на дорогах; разработана программа дополнительного образования «Безопасный город», которая может использоваться в учреждениях дополнительного образования и внеурочной деятельности школьников. Реализация практических разработок способствовала оптимизации работы различных ведомств и координации их деятельности по профилактике и предупреждению детской аварийности, и самое важное в снижении количества дорожных происшествий, произошедших по вине несовершеннолетних детей на территории города Тольятти.

Достоверность и обоснованность обоснована логикой исследования; применением комплекса форм и методов, соответствующих целям и задачам исследования; внедрением полученных результатов исследования в образовательный процесс учреждения дополнительного образования «Планета» г. о. Тольятти.

Апробация и внедрении результатов исследования осуществлялось в деятельности отдела государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления министерства внутренних дел Российской Федерации по г. о. Тольятти в работе по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. По теме исследования опубликованы 3 статьи. Автор докладывала результаты исследования на педагогических семинарах среди директоров образовательных учреждений г.о.Тольятти, а также на студенческой конференции в Тольяттинском государственном университете.

На защиту выносятся:

– модель социального партнерства по формированию культуры безопасного дорожного движения у школьников, основанная на интеграции ресурсов и сетевом взаимодействии образовательных организаций с заинтересованными учреждениями и ведомствами современного города;

– формы и методы методической и информационно-просветительской работы, эффективность которых доказана в процессе экспериментальной работы. К ним относятся: практические занятия в автогородке, квест-игры, краш-курсы, флешмобы, проекты и индивидуальная работа с несовершеннолетними нарушителями правил дорожного движения;

– программа дополнительного образования "Безопасный город", направленная на ознакомление учащихся с понятиями в области дорожного движения, правильное применение полученных знаний и умений в повседневной жизни с целью профилактики и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Структура и объем магистерской диссертации. Диссертация состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемой литературы и используемых источников из 41 наименования, в том числе 5 на английском языке, 7 рисунках, 7 таблиц и 1 приложения А.

Глава1 Теоретические аспекты формирования у школьников культуры безопасного дорожного движения

1.1 Структура и сущность понятия «культура безопасного дорожного движения на дорогах» в психолого-педагогической литературе

В настоящее время, ввиду изменившейся инфраструктуры дорожного движения, переполненного большим количеством транспортных средств, перед человечеством остро стоит проблема обеспечения безопасности и сохранения жизни и здоровья в этих условиях. Данная проблема находится в решении не только организаторов движения, но и непосредственно социальных организаций, которые осуществляют подготовку пешеходов, пассажиров и водителей любых возрастов. Чтобы изменить сложившуюся ситуацию необходим длительный процесс проведения специальных мероприятий, изучения и внедрения психологических знаний в формировании законопослушных участников дорожного движения, в том числе и несовершеннолетних.

Одна из проблем современных родителей, это тяга к насыщению формальными знаниями, которые влияют на оценочный уровень успеваемости детей в образовательных учреждениях. Однако, полученные теоретические знания современные дети не всегда могут применить на практике. Это касается и правил дорожного движения. Во-первых, авторитетная роль родителя в соблюдении правил утеряна, так как многих взрослых заставляет придерживаться норм безопасности не внутренние убеждения, а наличие камер фото и видео-фиксации или звуковая блокировка ремня безопасности. Во-вторых, ресурсы получения информации по безопасности дорожного движения переполнены, многие родители уверены в знаниях своих детей, но при этом, разбирая конкретную ситуацию, ребенок не применяет практические навыки и у него отсутствует понимание

последствий халатного отношения к жизни и здоровью [12]. Одной из причин этого, является отсутствие культуры и взаимоуважения у взрослых участников дорожного движения, последствия которого сказываются на детской аварийности.

В современном обществе у людей существует страхи гибели от глобальных угроз, а не возможных негативных последствий в результате собственной жизнедеятельности. В основном, все понимают дорожно-транспортное происшествие (далее ДТП), как несчастный случай или стечение обстоятельств, которых нельзя было предугадать. Хотя, любое ДТП – это конкретное нарушение требований правил человеком, повлекшее конкретные негативные последствия. Значит в любом происшествии можно установить ошибку человека: незнание правил или невнимательность. Конечно, существуют и факторы, влияющие на возникновение происшествия: это конкретные обстоятельства, неопытность или не совершенное обустройство улично-дорожной сети. Следовательно, имеется прямая зависимость от совершенно конкретных условий и обстоятельств, появившихся задолго до возникновения ДТП [36]. Однако, действия участников являются ключевыми. Неправильные действия – это признак отсутствия культуры безопасного движения. Чтобы сократить количество дорожно-транспортных происшествий, необходимо изменить саму систему обеспечения безопасности на дорогах. Одним из действенных методов является пропаганда законопослушного участия в дорожном движении, а это возможно лишь при формировании культуры безопасного поведения у детей с самого раннего возраста.

В современной научной литературе существует множество определений понятия «культура», которые зависят от целей и задач исследования и 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 также в создаваемых

ими материальных и духовных ценностях" [14]. В нашем исследовании рассматривается вопрос формирования культуры безопасного дорожного движения у детей. Решение данного вопроса возможно только через воспитание законопослушного человека, который не только знает, но и соблюдает нормы правил дорожного движения. Можно выделить ряд исследователей, которые посвящали свои труды данному вопросу. 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» [12 с.17]. По мнению Т.В. Мельниковой: «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» [11 с.78]. В дорожном движении принимают участие пешеходы, пассажиры, велосипедисты и водители, в связи с чем культуру поведения на дороге необходимо рассматривать как совокупность всех компонентов.

В исследовании 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» [29, с.69]. Все случаи, происходящие в дорожном движении не идентичны для каждого участника. Поэтому, в процессе обучения детей, необходимо учитывать действия каждой категории участников, с присущими для них особенностями поведения и реакций.

Интересный определение в работе 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» [20, с.18]. Согласно указанного

определения, можно сделать вывод о структуре компонентов понятия «культура безопасного дорожного движения».

В качестве компонентов культуры безопасного поведения на дорогах в психолого-педагогической литературе выделяют:

– когнитивный компонент – отражает осознание и оценку уровня знаний в области безопасного дорожного движения;

– поведенческий (деятельностный), который подразумевает сформированность умений и навыков правильного практического применения знаний на дорогах;

– эмоциональный (мотивационно-ценностный) компонент через который происходит осознание себя субъектом дорожной обстановки. Мотивационно-ценностный компонент подтверждает развитие и понимание личной ответственности, а также стремление к законопослушному поведению в дорожном движении.

Рисунок 1 – Компоненты культуры безопасного поведения на дорогах

С учётом выявленных на рисунке 1 компонентов культуры безопасного поведения личности можно говорить о системах, её образующих:

– система знаний и интересов личности. Когнитивный уровень личности развивается в процессе его познавательной и

интеллектуальной деятельности. Развитие данной системы позволяет обеспечить безопасную реакцию в опасных ситуациях на дорогах;

– система умений и навыков. Формирование практических умений т навыков происходит в результате накопления опыта участниками движения;

– система индивидуальных эмоциональных норм поведения. Формирование законопослушного участника движения происходит через различные формы общения и самовоспитания.

При наличии сформированного только когнитивного компонента, нельзя говорить о культуре безопасного поведения в целом. Когнитивный компонент помогает человеку и реализуется в различных событиях и явлениях окружающей действительности. Уровни знаний различных категорий участников дорожного движения не идентичны, в связи с чем в нашем исследовании актуальными будут такие, которые касаются юных пешеходов, пассажиров и велосипедистов. Сформированность знаний будет являться критерием когнитивного компонента культуры безопасного поведения на дорогах. Показателями данного компонента выступают: знания возможных ситуаций на проезжей части, умения и способность анализа и прогнозирования опасностей, а также владение способами предупреждения негативных последствий. Когнитивный компонент взаимосвязан с поведенческим 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» [9, с.74]. Необходимо учитывать и тот факт, что действия каждого участника дорожного движения влияют на безопасность в целом. Поэтому воспитанный законопослушный участник движения,

обладающий сформированными компонентами культуры, имеет в меньшей степени риск причинить вред себе и окружающим.

Понятие категории «безопасность личности» находится в неразрывной связи с категорией «культуры безопасного поведения в жизни». Проблемы формирования культуры безопасного поведения личности нашли отражение в исследованиях таких авторов как И.А. Баева, Е.Н. Волкова, Е.Б. Галактионова, Н.В. Юдин и ряда других. Указанными авторами понятие «культура безопасного поведения» рассматривается как самостоятельное направление, целью которого является разработка норм поведения для снижения количества дорожных аварий. Как утверждает в своей работе Ахметшина Л.Г., реализация данной цели возможна «путем создания условий где вопросам безопасности уделяется то внимание, которое оно заслуживает в силу своей значимости; в организации обстановки, в которой все ее члены разделяют одни и те же взгляды и убеждения, касающиеся риска аварий и угрозы здоровья; в усилении приверженности людей к укреплению безопасности; в выработке и организации стиля и практических навыков в обеспечении программ по совершенствованию безопасности и укрепления здоровья» [2].

Под дорожно-транспортной средой в научной и учебной литературе принято понимать «специфическую, органическую и неотъемлемую часть антропогенной среды, образованной человеком в результате созданной им инфраструктуры, транспортных средств, транспортных систем, включая использование природных объектов, их сил и явлений, с целью удовлетворения жизненных, духовных и других потребностей человека, социальных групп, общества и государства, путем организации транспортных процессов для перевозки или транспортировки необходимых грузов, людей, энергии и информации» [36].

В современной педагогике имеет место быть тематика формирования культуры безопасного поведения личности на дороге. В работах многих педагогов поднимается вопрос обучения безопасности. Например,

А.И. Садретдинова в своей работе под безопасностью понимает «такой уровень опасности, с которым на данном этапе научного и экономического развития можно смириться. Безопасность – это приемлемый риск» [25]. Именно образовательные организации выступают посредниками в формировании правильного отношения человека к собственной безопасности. Асянова С.Р. считает, что «носителями воспринимаемых культурных ценностей являются среда, личность, образовательный процесс и взаимодействие людей между собой, взаимодействие человека с объектами деятельности и окружающей культурной средой» [1].

Сформированность культуры безопасного поведения на дорогах предполагает развитие конкретных личностных качеств человека. Образовательные организации в данном случае выступают посредниками в формировании культурных ценностей, в результате которых ребенок к ним приобщается к правовому поведению, приобретая при этом правильное эмоциональное отношение к соблюдению требований и правил.

Изучение проблемы привело нас к выводу о многогранности данного вопроса и необходимости его решения путем формирования и поддержания культуры среди различных групп участников дорожного движения. Существующая ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом свидетельствует о недостаточной сформированности у детей навыков безопасного поведения на дорогах и недостаточной личной ответственности взрослых за обеспечение безопасности своих детей. В снижении числа дорожных происшествий с участием несовершеннолетних велика роль органов управления образованием разных уровней, и непосредственно самих образовательных организаций. Однако, отсутствие единых подходов и доступных методик обучения детей вопросам безопасности дорожного движения приводит к низкому уровню культуры в области безопасности дорожного движения у младшего поколения сегодня, а значит и у взрослого поколения – завтра.

Воспитание общественной культуры, в том числе и безопасного движения на дорогах – самая актуальная и ответственная задача школы XXI в. Промедление в ее решении означает продолжение роста опасностей для жизни и здоровья людей.

Таким образом, в результате изучения психолого-педагогической литературы выявлены структура и сущность понятия «культура безопасного движения на дорогах», которое является основополагающим для нашего исследования. Понятие «культура безопасного поведения школьников на дорогах» представляет собой систему сформированных ценностей, знаний и умений, выражающихся в практическом применении и соблюдении существующих норм и правил безопасности. Основной образовательной задачей при формировании компонентов культуры безопасного поведения на дорогах является развитие готовности детей к безопасному участию в уличном движении, а также к профилактике и предупреждению негативных последствий в различных опасных ситуациях.

1.2 Опыт зарубежных стран по формированию культуры безопасного дорожного движения у детей школьного возраста

С целью изучения данного вопроса, были изучены работы многих российских авторов и некоторые иностранные источники. В процессе анализа было установлено, что в вопросах формирования и организации системы обучения детей безопасности дорожного движения в образовательных организациях зарубежных стран существует достаточное количество положительного опыта, который возможно применить и в нашей стране для снижения статистики детской аварийности. Например, как утверждают Панов Н.Н., Цыганков Э.С., Зудин В.Н., Бритвина В.В. и Кнюхов В.Г. , «в зарубежных странах (во Франции, Германии, Голландии, Австралии, Японии, Испании, Великобритании) обучение несовершеннолетних безопасности дорожного движения в школе является обязательным.

Зарубежный анализ аварийности позволяет говорить об эффективности такого подхода. Согласно статистическим данным, представленным Национальной межведомственной обсерваторией по безопасности дорожного движения Франции, в 2016 году произошло 9492 дорожно-транспортных происшествий с участием детей до 17 лет, что почти наполовину меньше количества ДТП с участием детей, произошедших в аналогичном году в России» [18].

Рассмотрим наиболее интересные формы и методы работы по профилактике и предупреждению детских травм в дорожных происшествиях в зарубежных странах. Например, Казанова Л.А. в своей работе про зарубежный опыт описывает, что «во Франции система обучения безопасности дорожного движения состоит из нескольких этапов. Результатами освоения знаний является выдача сертификатов на разных этапах прохождении обучения. Сертификат дорожного образования (APER) в начальной школе является первым уровнем в непрерывном обучении в области безопасности дорожного движения. Он подтверждает знание и поведение несовершеннолетних в качестве участников дорожного движения: пешеходов, пассажиров, роллеров и т.д. Вторым уровнем в образовании безопасности дорожного движения является получение сертификата ASSR 1 в пятом классе, позволяющего зарегистрироваться для практического обучения паспорту безопасности дорожного безопасности BSR, наличие которого является обязательным для перехода на новый уровень ASSR 2, с последующим получением права вождения мопеда с 14 лет или квадроцикла с 16 лет. В соответствии со статьей Д312-43 Кодекса об образовании Французской Республики обучение Правилам дорожного движения осуществляется в форме трансдисциплинарного образования, интегрированного в учебные программы и графики» [3], [37]. Обучение правилам направлено на формирование у несовершеннолетних культуры и навыков безопасного участия в дорожном движении. Интеграция расширяет

возможности передачи знаний и непрерывности обучения правильным действиям на дорогах, начиная с младшего школьного возраста. Кроме этого, Казанова Л.А. утверждает, что «при интеграции знаний и навыков в формировании культуры безопасности жизнедеятельности в целом, и безопасного поведения на дороге в частности, в предметы базисного учебного плана начальной и основной школы учитываются знания школьных предметов, их практическая необходимость и жизненная значимость» [3]. Анализируя опыт Франции, можно сделать вывод о том, что французы обучают несовершеннолетних правилам дорожной безопасности через различные предметы учебного плана: окружающий мир, основы безопасности жизнедеятельности, физику, географию, обществознание, историю, иностранные языки и т.д.

Испанский опыт работы интересен тем, что испанскими педагогами разработаны программы, в которых налажена система обучения дошкольников, школьников, взрослых пешеходов, а также реализована подготовка учителей. Обучение несовершеннолетних и учителей осуществляется в рамках образовательной программы «Предостережение и обучение БДД в классе». Как указано в отчете по лучшим европейским практикам на московском форуме в 2018 году «Данная программа разработана в рамках Стратегии обеспечения безопасности дорожного движения Испании, основной целью которой является формирование в сознании детей правил и норм поведения, ценностей и установок, необходимых для обеспечения их безопасности, а также обеспечение высокого уровня преподавания безопасного дорожного движения в образовательных организациях. Программа рассчитана на возрастные группы 3-5 лет, 6-8 лет, 9- 11 лет, 12-16 лет обучающихся в дошкольных и школьных организациях, где реализуются соответствующие мероприятия. Только прошедшие подготовку в рамках программы школьные учителя, а также общественники-волонтеры, имеющие профильное базовое образование, имеют право преподавать детям предмет. За 2015 год для школ и

дошкольных организаций было подготовлено 1700 специалистов» [10]. Все дидактические и методические разработки по вышеперечисленным программам Испании находятся в свободном доступе для всех участников образовательного процесса на специально созданном интернет ресурсе.

В Германии обучение дорожной безопасности происходит в рамках проекта, который примерно соответствует «социальным наукам». В рамках проекта не на теоретическом уровне изучения, а именно «социальные навыки – забота о своем эмоциональном и физическом здоровье, выстраивании межличностных отношений и гражданской позиции» [18]. Привязка обучения дорожной грамотности идет к одному конкретному предмету, в котором определена роль и зона ответственности конкретного педагога.

Казанова Л.А., в своей работе, описывая опыт Швеции пишет, что «обучение школьников 6-9 классов дорожной безопасности происходит по модульной программе, состоящей из трех брошюр, интегрируемых в разные школьные предметы. В школе создается команда из 4-6 учителей под руководством координатора, которые работают с содержанием брошюр, включая соответствующие темы в свои поурочные планы» [3] и используют конкретные рекомендации коллег. К обучению привлекаются внешние консультанты: полицейские, врачи скорой помощи, жертвы ДТП, с помощью которых реализуется проектная деятельность.

Как описано в отчете по лучшим европейским практикам, в Англии, (по британским данным) наибольшее количество ДТП с участием младших школьников происходит по пути в школу. В связи с чем в школах разрабатываются планы дорог в школу с учетом реальной дорожной транспортной среды вокруг школы и типичных ошибок на детских маршрутах. Кроме этого, «родителям предлагаются «чек-листы» для самостоятельного осмысления их индивидуальных маршрутов. В Великобритании Департаментом транспорта, образования и здравоохранения создана объединенная «Рабочая группа» по осознанному выбору маршрута в школу, которая провела исследования и разработала методические

рекомендации по созданию индивидуальных маршрутов в школу и безопасных типовых схем использования общественного транспорта, а также описания лучших практик» [10], [40], [41]. Большинство предлагаемых практических рекомендаций и заданий, направлены на формирование безопасных и стабильных маршрутов для учащихся.

Схожие формы обучения в Новой Зеландии и Австралии, где уроки навыкам дорожной безопасности проходят в формате интенсивов. Подробно о таких интенсивах расписано в статье на английсском языке «Children moving road safety technology into the future: school PET», где рассказывается о том, что «в течение учебного года выделяется период, длительностью 2-4 недели, во время которого проводятся практико-ориентированные занятия с участием тренеров дорожной полиции» [38], [39]. В большинстве школ Австралии обучение также проходит в формате интенсивов, при поддержке привлеченных специалистов полиции, представителей департаментов дорожной безопасности и образования и других органов власти.

Интересен зарубежный опыт обучения несовершеннолетних навыкам безопасного поведения на специально оформленных площадках в учебных центрах. Казанова Л.А. приводит такой пример, как «в Европе в 1950-60 гг было построено много учебных площадок для обучения детей пешеходным навыкам и вождению велосипеда. В 1970-80 гг. был проведен ряд исследований эффективности такой инфраструктуры, которые показали, что она не может достоверно симулировать реальную дорожно-транспортную среду и поэтому не влияет на поведение детей. Однако такая инфраструктура может быть полезна как часть комплексной программы обучения. В Нью-Йорке и еще 5 городах США функционируют площадки «Город безопасности», которые полностью оснащены разными типами перекрестков, дорожной разметки и дорожных знаков. Чаще всего «Город безопасности» посещают дети в возрасте 9 лет. Недавно в них был добавлен модуль «Город доступа», адаптированный для детей с ограниченными возможностями» [3].

Таким образом, проведя изучение зарубежного опыта в вопросе организации обучения детей основам безопасного движения, можно сделать вывод, что одним из важнейших условий качественного формирования навыков и культуры в области дорожного движения является системное и непрерывное обучение детей в образовательных организациях. Кроме этого, изучив подход европейских стран к интеграции в учебные планы программ безопасности по обучению детей правилам дорожного движения или введение отдельной предметной области в образовательной организации имеет большой педагогический потенциал. На примерах опыта зарубежных стран, можно констатировать факт успешного межведомственного взаимодействия организаций в профилактике и предупреждении аварийности на дорогах, а именно сотрудничество педагогов с сотрудниками полиции, медиками и спасателями.

1.3 Проблемы формирования культуры безопасного движения у школьников на дорогах на практике в отечественном образовании

Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» (1995) предусмотрено: «Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в соответствии с типовыми программами и методическими рекомендациями, разрабатываемыми совместно с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответственно в области транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения» [33]. В настоящее время существуют разнообразные формы и методы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Однако, решающим в профилактике детского дорожного травматизма является комплексность мероприятий по предупреждению причин и тяжести последствий. В настоящее время у большинства регионов нашей страны не достигнуто эффективности во взаимодействии в данном направлении. В действительности обучение детей

основам безопасного дорожного движения происходит путем интегрирования тем по правилам дорожного движения в различные предметы: ОБЖ, окружающий мир и т.д. У педагогов отсутствуют общепринятые программы, и более того нет четких рекомендаций по обучению правилам безопасного дорожного движения. Усвоение столь значимого материала не происходит должным образом. Соответственно у подрастающего поколения не формируется культура безопасного поведения, и, впоследствии, возникают дорожные происшествия.

Одним из приоритетных направлений образования является формирование культуры безопасности. Это направление способствует формированию законопослушных граждан, а также способствует их успешному взаимодействию с различными социальными субъектами, участвующими не только в образовательном процессе, но и за пределами образовательных учреждений. Перечисленные цели предусмотрены в Федеральном законе от 29 декабря 2012 г. N 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» [34], Федеральном государственном образовательном стандарте основного общего образования, Концепции национальной безопасности РФ, Национальном проекте «Образование», и других документах.

В соответствии с Федеральным государственным образовательным стандартом основного общего образования: «…9. Личностные результаты освоения основной образовательной программы основного общего образования должны отражать:

8) формирование ценности здорового и безопасного образа жизни; усвоение правил индивидуального и коллективного безопасного поведения в чрезвычайных ситуациях, угрожающих жизни и здоровью людей, правил поведения на транспорте и на дорогах» [32].

От уровня культуры, то есть «от ценностных установок людей, мотивов их поведения, личностных и профессиональных качеств и способностей зависит в определяющей степени эффективность мероприятий по

обеспечению безопасности жизнедеятельности, снижению индивидуальных, коллективных и глобальных рисков» [2].

В настоящее время проводимая просветительская и профилактическая работа в образовательных учреждениях чаще всего сводится к конкурсам, акциям и праздникам по тематике безопасного уличного движения. А такой необходимый и действенный рычаг, как надзорная функция Госавтоинспекции, не всегда работает четко в отношении несовершеннолетних правонарушителей. Выявление и пресечение административных правонарушений, совершаемых несовершеннолетними в области дорожного движения, имеет значительную роль в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В большинстве случаев, нарушив правила дорожного движения, ребенок вместе с родителями привлекается к ответственности, что в дальнейшем влияет на формирование его культуры и стремление к законопослушному поведению.

В современном законодательстве существует ряд пробелов в вопросах привлечения к ответственности несовершеннолетних, нарушивших правила дорожного движения. Речь идет об элементарных нарушениях: переход проезжей части вне пешеходного перехода, на запрещающий сигнал светофора, пересечение проезжей части по пешеходному переходу на велосипеде и другие. Такие нарушения являются первостепенными причинами дорожных происшествий, в которых получают травмы и погибают дети по собственной неосторожности. На территории Российской Федерации в отношении несовершеннолетних правонарушителей Правил дорожного движения, не достигших 16-ти летнего возраста, не применяются нормы, предусмотренные административным законодательством. В разных регионах РФ педагоги и сотрудники полиции борются с правонарушителями Правил дорожного движения по-разному. В некоторых возбуждается административное производство в отношении законных представителей несовершеннолетних, в других – рассматривают нарушителей на комиссии по

делам несовершеннолетних, а в большинстве ограничиваются профилактической беседой сотрудников полиции с детьми и подростками.

Как правильно отметила в своем исследовании Е.И. Толочко: «проблема регулирования на государственном уровне вопроса непрерывного обучения несовершеннолетних основам дорожной безопасности, а также неимение в действующих федеральных государственных стандартах дошкольного, общего, среднего образования отдельной предметной области по безопасности дорожного движения ведут к отсутствию единой примерной программы обучения детей основам безопасного дорожного движения в общеобразовательных организациях. В настоящее время данная деятельность осуществляется в рамках преподавания различных учебных предметов. Кроме этого, сведено к минимуму количество учебных часов для усвоения полученных знаний и проведения практических занятий по формированию устойчивых навыков безопасного поведения на дорогах. У педагогов отсутствуют унифицированные требования к методическим материалам по данной тематике, которые требуют своевременного изучения и обновления» [29].

Приказом Министерства внутренних дел России от 2018 года «Об утверждении Наставления по организации деятельности ГИБДД МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения» подразделениям Госавтоинспекции определена деятельность по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма [22]. Сотрудники полиции оказывают содействие и помощь в проведении занятий, родительских собраний и проведении бесед по разъяснению ответственности за нарушения правил дорожного движения.

Рассмотрим на примере г.о.Тольятти проблемы формирования культуры безопасного дорожного движения у школьников в практике отечественного образования. Проанализировав обобщенную справку о работе по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на территории г.о.Тольятти, подготовленную специалистами Департамента

образования администрации г.о.Тольятти, можно сделать вывод о том, что в настоящее время во всех школах города работа в рассматриваемом направлении организована. Во всех образовательных учреждениях, согласно приказов директоров школ назначены ответственные за организацию работы в данном направлении. Чаще всего обязанность в этой области возложена на заместителей директоров по воспитательной работе, педагогов-организаторов или преподавателей основ безопасности жизнедеятельности. В рамках их должностных обязанностей, ответственными лицами реализуется план мероприятий по предупреждению ДТП с детьми и сотрудничество с различными заинтересованными ведомствами в данном направлении.

Кроме этого, в справке департамента образования указано, что в сентябре 2019 года при МБУ ДО «Планета» г.о. Тольятти был создан «Центр по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма» [17], в котором предусмотрено наличие подготовленных педагогов для проведения занятий по формированию культуры безопасного дорожного движения, оборудован класс с интерактивной доской, закуплены необходимые методические пособия и атрибуты для практических занятий. Совместно с сотрудниками ГИБДД специалистами Центра разрабатываются годовые планы проведения профилактических мероприятий. На основе рекомендаций ГИБДД, подготовленных исходя из анализа ДТП с участием детей, организована работа в общеобразовательных учреждениях, где зафиксированы ДТП по собственной неосторожности детей, а также в тех учреждениях, где зафиксировано наибольшее количество несовершеннолетних нарушителей правил дорожного движения. На примере работы данного Центра можно отразить успешную интеграцию дополнительного и школьного образования. Как утверждает в своем исследовании Е.И. Толочко «в сфере дополнительного образования появляется возможность погружения обучающегося в культуру, в то время как культурологические возможности школьного образования организационно ограничены. Дополнительное образование формирует

личность, которая не только потребляет культурные ценности, но и создает их. В то же время, процесс сближения школьного и дополнительного образования является одной из наиболее сложных проблем современной педагогики. Важность целостности школьного и дополнительного образования, а не их противопоставление, указывает на перспективность проблемы интеграции двух систем. Обращаясь к истории, необходимо отметить, что интеграция в образовании рассматривалась известными педагогами: Я.А. Коменским, обосновывающим принцип природосообразности, И.Ф. Гербартом, выдвигающим принцип межпредметности, К.Д. Ушинским, реализующим принцип комплексности в образовании. Интеграция в образовании, по их мнению, это необходимость, проявляющаяся в желании отразить взаимосвязи реального мира в образовательном процессе, соединении изучаемых предметов и явлений в единую неразрывную цепь, что должно обеспечивать гармоничное развитие личности» [30]. В методической системе формирования культуры безопасного поведения на дорогах у школьников на основе трансдисциплинарного подхода, предложенной в работе Е.И. Толочко говорится о том, что «образовательная среда школы и образовательная среда организаций дополнительного образования ранее были разделены как содержательно, так и пространственно (территориально). Сегодня эти среды соединяются как внутри школы, образуя тем самым «сопряженную» образовательную среду, так и вне школы при реализации сопряженных образовательных программ. Образовательная среда школы становится открытой системой при сохранении ее целостности, ее успешное функционирование и развитие обеспечивается не только за счет внутренних ресурсов организации, но и за счет возможностей организаций дополнительного образования. Образовательная среда школы, с одной стороны, сохраняет свою уникальность, с другой стороны, постоянно содержательно обогащается за счет взаимодействия с внешними для нее образовательными средами. Важным фактором является внедрение

методических разработок межпредметных циклов тематических занятий, объединяющих школьное и дополнительное образование в единый образовательный процесс» [31].

Таким образом, можно сделать вывод о необходимости поиска эффективных новых стратегий для формирования у школьников культуры безопасного поведения на дорогах в условиях современного города.

Выводы по первой главе

В результате изучения психолого-педагогической литературы выявлены структура и сущность понятия «культура безопасного движения на дорогах», которое является основополагающим понятием исследования. Понятие «культура безопасного поведения школьников на дорогах» представляет собой систему сформированных ценностей, знаний и умений, выражающихся в практическом применении и соблюдении существующих норм и правил безопасности. Основной образовательной задачей при формировании компонентов культуры безопасного поведения на дорогах является развитие готовности детей к безопасному участию в уличном движении, а также к профилактике и предупреждению негативных последствий в различных опасных ситуациях. Данная система ценностей складывается только при системном и комплексном подходе. При этом необходимо учитывать, что начинать формирование системы ценностей необходимо в самом раннем возрасте.

Изучение зарубежного опыта профилактики детской дорожной аварийности позволило сделать вывод о том, что одним из важнейших условий качественного формирования у школьников культуры и навыков безопасного движения является системное и непрерывное обучение детей в образовательных организациях. Европейские практики продемонстрировали опыт внедрения в программы всех уровней образовательных учреждений отдельной предметной области по обучению навыкам безопасного дорожного поведения, а также интеграции в существующие школьные предметы.

На примерах лучших европейских практик проанализировано успешное межведомственное взаимодействие организаций в профилактике аварийности на дорогах, а именно сотрудничество педагогов с сотрудниками полиции, медиками и спасателями является важным условием в организуемой работе. В настоящее время фактически отсутствует системно-целевой, комплексный подход к проблеме профилактики и предупреждения детской дорожной аварийности в отечественных образовательных учреждениях различных видов и типов. Не в полной мере используется позитивный зарубежный опыт в области профилактики и предупреждения детской дорожной аварийности.

Таким образом, значительный педагогический потенциал в формировании культуры безопасного движения школьников, влияющего на снижение детской аварийности, реализуется лишь при комплексном подходе, состоящем из теоретических и инновационных практических занятий, реализуемых в регулярном системном процессе профилактической работы.

Глава 2 Опытно-экспериментальная работа по формированию культуры безопасного движения на дорогах у школьников в условиях современного города

2.1 Проектирование и реализация модели социального партнерства по формированию культуры безопасного дорожного движения у учащихся в условиях г.о. Тольятти

Согласно определения, указанного в кратком словаре понятий и терминов социальной педагогики: «Модель – это мысленный или условный образ, аналог какого-либо объекта, процесса или явления, воспроизводящий в символической форме их основные типические черты; формализованная теория, на основе которой может быть сделан ряд предположений; символическое изображение структуры, типа поведения и образцов взаимодействия в социальных процессах...» [27].

Проектирование модели формирования культуры безопасного дорожного движения у учащихся в условиях современного города опирается на идеи социального партнерства и сетевого взаимодействия. Социальные партнеры – это участники совместной деятельности, связанные каким-либо соглашением, субъекты, строящие отношения между собой в соответствии с развивающимися событиями в современном обществе. Согласно определению, указанного в педагогическом словаре Загвязинского В.И., Закирова А.Ф., Строкова Т.А. и др.: «Социальное партнерство — это согласованная деятельность, преследующая общие интересы субъектов, соучастие в достижении целей; равноправное партнерство основано на доверии, диалоге, взаимопомощи…» [19].

В опубликованной ранее статье на тему «Формирование культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах в условиях современного города» в сборнике научных трудов по материалам XXXI международной научно-практической конференции определено понятие

«сетевого взаимодействия в образовании, как сложного механизма, благодаря которому происходит вовлечение сразу нескольких организаций в образовательный процесс, предполагающий особое взаимовыгодное сотрудничество» [17]. Целью сетевого взаимодействия является взаимовыгодная реализация проектов с учетом интересов всех участников этого процесса.

Рассмотрим социальное партнерство и сетевое взаимодействие как основу проектирования модели формирования культуры безопасного движения школьников на примере г.о.Тольятти. Структурная модель социального партнерства включает множество субъектов городской среды, которые заинтересованы в сохранении жизни и здоровья несовершеннолетних участников дорожного движения и могут оказать взаимовыгодную помощь в реализации мероприятий по предупреждению детской аварийности.

Спектр организаций и заинтересованных ведомств в решении проблем обеспечения безопасного дорожного движения для детей достаточно широк. На примере г.о. Тольятти представим структурную модель социального партнерства и сетевого взаимодействия ведомств по профилактике дорожных происшествий с участием детей, предложенную на рисунке 2.

Главная организационно-распределительная функция в модели возложена на комиссию по безопасности дорожного движения при администрации г.о. Тольятти, в состав которой входят представители различных ведомств: департамент образования, здравоохранения, физкультуры и спорта, департаменты культуры и дорожного хозяйства вплоть до структур МВД, в частности ГИБДД, и МЧС, а также общественных организаций и средств массовой информации. Каждый субъект заинтересован в решении вопросов детской аварийности. Например, обучение детей безопасному движению, находится в функциональной компетенции департамента образования, который в свою очередь регламентирует деятельность дошкольных и школьных организаций и

учреждений дополнительного образования. Согласно сетевого взаимодействия принятые решения на комиссии по безопасности становятся обязательными для исполнения государственными структурами, подведомственными администрации города в тесном сотрудничестве с организациями по согласованию из иных ведомств, например, с ГИБДД, МВД или МЧС и другими.

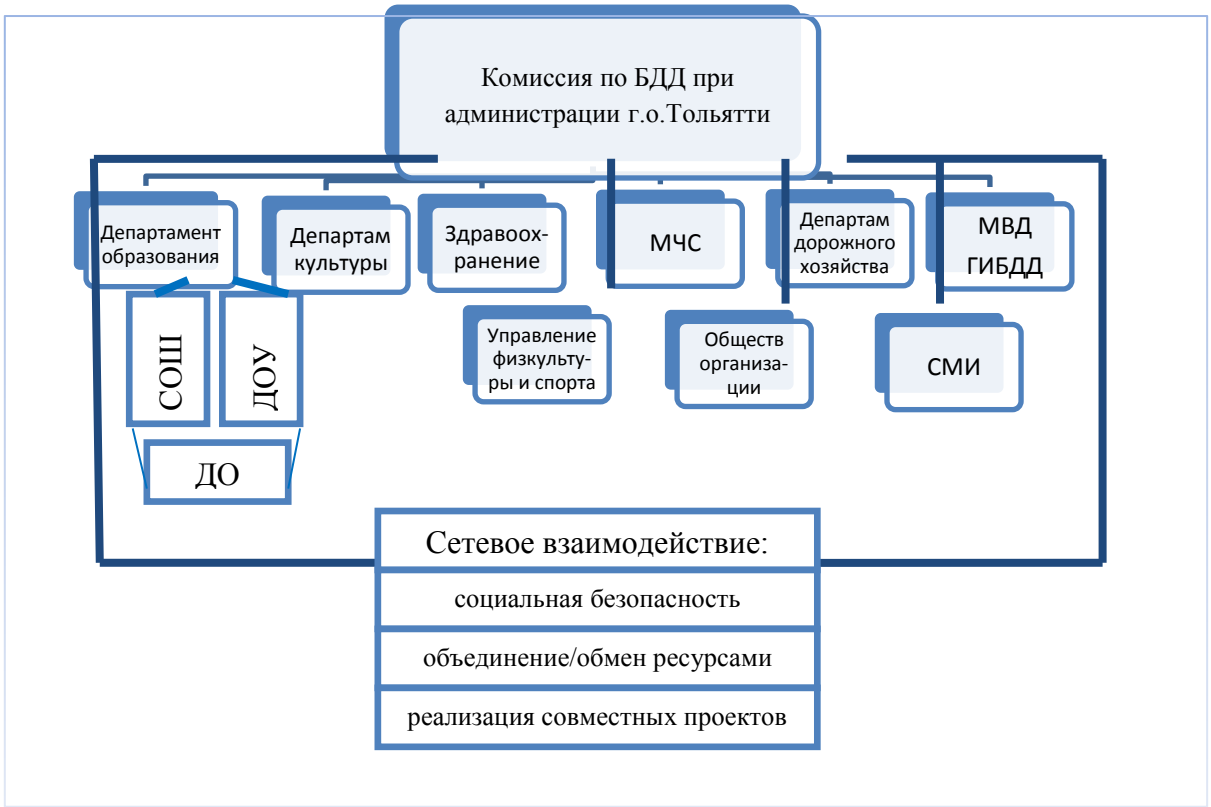


Рисунок 2 – Структурная модель социального партнерства в г.о.Тольятти по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

При сетевом взаимодействии партнеров решаются как минимум три основные задачи: обеспечение и развитие социальной безопасности, обмен или объединение имеющимися ресурсами, а также реализация совместных проектов, направленных на предупреждение и профилактику дорожно-транспортных происшествий.

Представим механизм реализации профилактической работы на основе данной модели. На комиссии по безопасности дорожного движения, в

процессе анализа статистических данных по категориям пострадавших в дорожных происшествиях детей, определяются меры и формы предстоящей работы. Согласно предоставленных сведений отделения пропаганды БДД отдела ГИБДД У МВД России по г.Тольятти в 2020 году в авариях пострадало 99 несовершеннолетних, из которых 50 являлись пешеходами, 14 велосипедистами и 35 пассажирами (Рисунок 3).

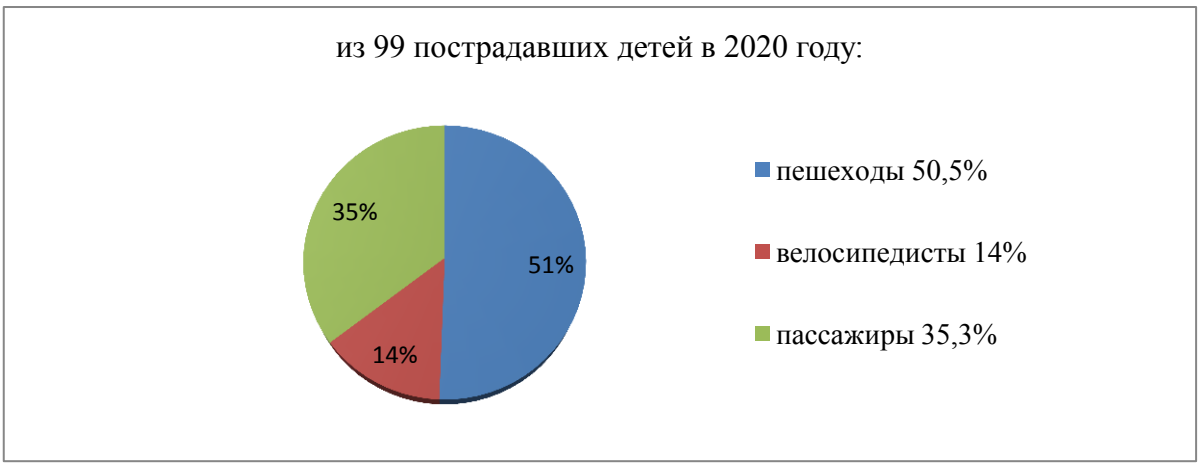


Рисунок 3 – Анализ по категории пострадавших детей в ДТП (в %)

В случаях дорожных происшествий с участием детей-пешеходов или велосипедистов, произошедших по собственной неосторожности несовершеннолетних, в первую очередь профилактическую работу необходимо будет направить на обучающихся в образовательных учреждениях, организациях дополнительного образования, а также родителей. «В организациях дополнительного образования детей возможно расширение спектра дополнительных программ, ориентированных на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма» [30].

Работа по предупреждению дорожных происшествий с участием детей-пассажиров, которые чаще всего получают травмы по вине взрослых водителей-родителей, направлена в социум в целом, и адресована к

родительской общественности. В данном случае предусмотрено участие социальных партнеров из различных ведомств.

Рассмотрим на примере г.о.Тольятти некоторые формы и методы социального партнерства по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, которые позволили снизить количество дорожных происшествий с участием детей на 20% впервые за последние пять лет.

В городе Тольятти в 2018 году на территории торгового центра «Акварель» построен автогородок «Лад-Ландия», используя который, педагоги совместно с инспекторским составом пропаганды ГИБДД проводят занятия. Для формирования у школьников культуры безопасного движения разработана программа, включающая разделы для пешеходов, велосипедистов и водителей. В рамках занятий дети на практике в игровой форме разбирают пункты правил дорожного движения для пешеходов и велосипедистов. Участвуя в роли водителей, учащиеся понимают, что остановить быстро транспортное средство перед пешеходным переходом, или перед внезапно выбежавшим пешеходом, достаточно сложно. За период весенне-летних сезонов 2018 и 2019 годов на площадке прошли обучение свыше 4500 детей. Однако, использование площадки всеми школами города труднодоступно, в силу ее территориального расположения. Частое использование автогородка близлежащими школами привело к тому, что посещение занятий стало носить характер аттракциона, куда приезжали дети как в парк развлечений. При подведении итогов у детей наблюдалось возбужденное состояние от испытанных ощущений езды на веломобиле и использования громкоговорящего устройства патрульного автомобиля Госавтоинспекции. В таком состоянии оценить эффект полученных знаний не представляется возможным. Остается лишь предполагать, что занятия в автогородке запомнились детям и повлияли на их отношение к соблюдению норм и требований правил безопасного дорожного движения. «В Европе в 1950-60 гг. было построено много учебных площадок для обучения детей пешеходным навыкам и вождению велосипеда. В 1970-80 гг. был проведен

ряд исследований эффективности такой инфраструктуры, которые показали, что она не может достоверно симулировать реальную дорожно-транспортную среду и поэтому не влияет на поведение детей. Однако такая инфраструктура может быть полезна как часть комплексной программы обучения, которая включает и другие, интерактивные и познавательные занятия по формированию у обучающихся культуры безопасного поведения на дорогах» [10].

В настоящее время достаточно много информационных платформ в интернет-ресурсах, которые, к сожалению, не используются в полной мере образовательными организациями. Однако, надо понимать, что только компьютерными технологиями не обучить детей соблюдать правила. Информационный ресурс необходимо использовать в комплексе с другими методами обучения.

Научить ребенка соблюдению правил дорожного движения возможно тогда, когда он моделирует ситуацию мысленно, а эти ситуации доведены до автоматизма. Для того, чтобы достигнуть этой цели необходимо регулярное проведение занятий, особенно с учащимися начальной школы. При этом необходимо уходить от стандартных профилактических бесед, а использовать новые формы и методы, которые воспринимаются детьми с интересом.

Наиболее эффективным донесением информации до участников дорожного движения могут стать эмоциональные рассказы о случившемся несовершеннолетними, записанные в виде обращения сверстников к одноклассникам или к родительской общественности или пожилым людям, которые в свою очередь являются бабушками и дедушками. Эмоциональная информация воспринимается гораздо лучше, чем статистика. Такая форма часто используется в образовательных учреждениях города. К таким мероприятиям готовятся листовки или письма от имени учащихся для распространения среди водительского состава, которые тоже являются родителями. К реализации таких форм работы могут привлекаться различные организации и средства массовой информации.

К проведению занятий активно привлекаются представители ГИБДД, спасатели или медики для помощи в обучении детей оказанию первой помощи. Различные акции проходят с представителями органов власти.

На территории города Тольятти в планах работы всех учреждений дополнительного образования предусмотрено проведение мероприятий по профилактике и предупреждению ДТП с участием детей. В настоящее время на базе учреждения дополнительного образования «Планета» функционирует Центр по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Согласно плану мероприятий, педагоги Центра проводят работу, в ходе которой реализуют взаимодействие с образовательными организациями, в которых зафиксированы дорожные происшествия, а также имеются нарушители правил дорожного движения [16]. Сотрудники Центра совместно с представителями ГИБДД проводят тематические занятия в спортивных секциях и кружках города. Например, в течение летних каникул во всех лагерях отдыха Тольятти проводятся квест-игры по правилам дорожного движения. В течение учебного года представители учреждений дополнительного образования совместно с сотрудниками ГИБДД проводят аналогичные квест-игры во всех образовательных учреждениях города. Например, в г.о.Тольятти реализуется программа дополнительного образования «Автошка». В ходе реализации которой в образовательных учреждениях проходят занятия детей со специалистами Центра по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с привлечением сотрудников ГИБДД. Кроме этого, специалистами Центра проводится и работа в детских дошкольных учреждениях в виде различных мероприятий и конкурсов («Зеленый огонек», «Безопасный перекресток», «Мама, папа, я - знающая ПДД семья» др.).

На территории города организована очень эффективная профилактическая работа с родительской общественностью в виде «Родительского патруля». Активные представители родительских комитетов в утренние или послеобеденные часы контролируют соблюдение правил

дорожного движения детьми вблизи образовательных учреждений. В настоящее время «Родительский патруль» организован в тех образовательных учреждениях, в которых согласно анализу аварийности зафиксированы дорожные происшествия на маршруте «Дом-Школа-Дом» или выявлено наибольшее количество нарушений правил дорожного движения детьми.

Наиболее эффективной формой работы с родителями является проведение психологических краш-курсов с показом видеороликов дорожных происшествий на общешкольных родительских собраниях. В Тольятти практикуется проведение краш-курсов с участием представителей ГИБДД, медиков и спасателей, с показом видеоролика «ТЛТбезДТП» - одной из новых форм работы с родителями, построенной на эмоциональном восприятии слушателями информации. Краш-курс ведут сотрудники полиции, спасатели, медики или очевидцы происшествий, которые конкретизируют причины наступивших последствий и оценивают возможность предотвращения трагических последствий [15].

На крупных предприятиях города регулярно проводятся аналогичные краш-курсы, а также организуются выступления детей с программами по пропаганде безопасности дорожного движения.

Общественные организации и объединения принимают активное участие в самых различных формах профилактической работы: беседы в образовательных учреждениях; участие в акциях и городских мероприятиях. Например, тольяттинские общественные организации чаще всего выступают организаторами популяризации световозвращающих элементов в образовательных учреждениях города. Общественное движение «Ночной Патруль» проводит масштабные акции по соблюдению правил водителями и пешеходами.

К участию в профилактической работе в тольяттинских школах привлекаются студенты средних и высших учебных учреждений. Группы студентов совместно с представителями ГИБДД формируют проблемные

вопросы и разрабатывают кейсы. Студенты, включаясь в эту работу, интересно проводят мастер-классы по изготовлению световозвращающих элементов, участвуют в качестве волонтеров в масштабных городских мероприятиях. Таким образом повышается их уровень грамотности в области дорожного движения.

В Тольятти практикуется привлечение к профилактической работе представителей религиозных объединений. Для некоторых участников дорожного движения слово духовного наставника воспринимается больше, чем слова педагогов или сотрудников полиции. На территории города со многими представителями духовенства налажено взаимодействие образовательных организаций. Для воспитанников воскресных школ учащиеся проводят мастер-классы по изготовлению световозвращающих элементов.

Профилактическая работа по формированию культуры безопасного дорожного движения проводится с привлечением представителей здравоохранения. Медики принимают активное участие в проведении «краш-курсов» с родительской общественностью, рассказывают о жизни пострадавших в результате нарушения правил дорожного движения. Кроме этого, медики оказывают весомую роль в проведении занятий и различных мероприятий, на которых школьников обучают оказанию первой медицинской помощи.

В случаях дорожных происшествий с участием велосипедистов выбираются социальные партнеры из спортивных организаций. В Тольятти проводится такая работа в тесном взаимодействии образовательных организаций с велоклубом «ВелоТольятти» и клубом «Беговелы Тольятти». Массовые мероприятия «Семейные старты» на спортивных площадках жилых дворов, где семьи соревнуются не только в физических возможностях, но и показывают свои знания в правилах дорожного движения, проходят совместно с управлением физкультуры и спорта.

Под руководством тольяттинского департамента культуры находятся библиотеки города. Одной из форм сотрудничества школ с библиотеками в Тольятти является проведение конкурса «Елочных украшений по тематике ПДД», а также лектории по безопасному дорожному движению. Представители департамента культуры ежегодно принимают участие в проведении театральных и художественных конкурсов по тематике безопасного дорожного движения среди образовательных организаций города. Театральные детские студии показывают спектакли по пропаганде соблюдения правил дорожного движения.

Самое массовое скопление участников дорожного движения всегда у торговых центров и кинотеатров города. Именно вблизи торговых центров чаще всего проводятся широкомасштабные мероприятия, с привлечением наибольшего количества организаторов. В Тольятти учащиеся школ ежегодно принимают участие в городских мероприятиях по безопасности дорожного движения. Это акции и флешмобы: «Засветись, ТЛТ!», «Автомобильное сердце России за безопасность на дорогах», «Пристегнись!» и другие.

Немаловажную роль в качестве социальных партнеров играют рекламные агентства, которые с удовольствием принимают участие в конкурсах на лучшую социальную рекламу по безопасности дорожного движения. Работы детей-победителей размещаются на рекламных баннерах, цифровых билбордах и на информационных стендах лифтов жилых домов.

Основным рабочим инструментом в профилактической работе являются социальные сети, которые занимают в последнее время ведущее положение среди средств массовой информации. Весь результат проводимой работы обязательно публикуется на страничках социальных сетей и отправляется пресс-релизами в средства массовой информации.

Таким образом, проектирование модели формирования культуры безопасного движения школьников предполагает наличие социальных партнеров, которые заинтересованы в сетевом взаимодействии в решении

проблем детской дорожной аварийности. «Проблема воспитания безопасного поведения детей на дорогах является сложной и многоплановой. Её комплексный и межотраслевой характер диктует необходимость активного участия в её решении как образовательных, общественных, так и государственных структур» [4]. Анализируя отрицательную динамику в анализе аварийности на территории города Тольятти, можно сделать вывод о том, что социальное партнерство и сетевое взаимодействие является неотъемлемым условием в формировании культуры безопасного движения школьников.

2.2 Образовательные организации как субъект модели социального партнерства по формированию культуры безопасного движения в г.о. Тольятти

Образовательные организации г.о. Тольятти являются субъектом разработанной модели и выполняют профилактическую функцию как социальные партнеры, внедряя образовательные программы в педагогический процесс и работу с подростками.

На примере программы «Безопасный город» рассмотрим основные направления и результативность такой работы. Основной целью и задачей программы является подготовка и осуществление комплекса мероприятий, направленных на предупреждение дорожных происшествий с участием несовершеннолетних на территории большого города. В результате реализации программы ожидаются следующие социально-экономические последствия: повышение уровня знаний и формирование культуры безопасного движения у подростков, а также изменение их отношения к соблюдению правил дорожного движения, которое повлечет сохранение жизни и здоровья; снижение количества ДТП с участием детей на территории города; сокращение финансовых затрат на лечение и реабилитацию раненых в ДТП подростков.

Формирование культуры безопасного движения у школьников – это педагогический процесс, поэтому модель Программы построена на логике образовательного процесса, представляющая собой следующие компоненты: ценностно-целевой, содержательный, организационно-деятельностный и оценочно-результативный.

Социально-образовательная среда региона выступает обязательным компонентом модели. «Государственный заказ, представленный в виде требований ФГОС определяет цели и задачи программы по формированию культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах, которые определены государственной политикой в образовательной сфере и экономическим потенциалом нашей страны. Социальный заказ выражает ожидание общества от системы образования и направлен на сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения в результате формирования культуры безопасного поведения на дорогах, а также повышения качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, и оперативности медицинской помощи пострадавшим» [31].

Обратимся к первому компоненту модели Программы в основе которого лежат концептуальные подходы, основанные на идее социального партнерства и сетевого взаимодействия. Определено, что «ценностно-целевой компонент модели определяет содержание ценностей, а также цели и задачи исследования. Данный компонент является предопределяющим компонентом в формировании культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах, включая в себя наличие ценностной позиции, самосознания, ответственности и дисциплинированности на дорогах. Целеполаганием является формирование культуры безопасного движения несовершеннолетних на дорогах в условиях современного города» [29].

Ценностно-целевой компонент модели Программы основывается на социальном партнерстве, интегративном, средовом, деятельностном подходах и включает содержательное наполнение следующих дидактических принципов:

– принцип социального партнерства и сетевого взаимодействия. Социальные партнеры – это не просто участники совместной деятельности, связанные каким-либо соглашением, а стороны, строящие отношения между собой в соответствии с развивающимися событиями в современном обществе.
Сетевое взаимодействие в образовании – это сложный механизм, благодаря которому происходит вовлечение сразу нескольких организаций в образовательный процесс, предполагающий особое взаимовыгодное сотрудничество. Данный принцип реализуется в виде добровольного взаимодействия образовательных учреждений, Госавтоинспекции, а также государственных и местных органов власти и общественных организаций. Целью сетевого взаимодействия является взаимовыгодная реализация проектов с учетом интересов всех участников этого процесса;
– принцип социальной безопасности. В процессе обучения несовершеннолетние осознают, что жизнь в обществе требует соблюдения определенных норм и правил поведения. Кроме этого, необходимо научить детей ответственности за несоблюдение правил, приводящей к опасным последствиям. Понимание учащимися работы органов внутренних дел по контролю за соблюдением правил на дорогах и предусмотренной действующим законодательством ответственности;
– принцип взаимодействия «дети – дорожная среда», а именно связи теории с практикой. Данный принцип реализуется при формировании социальных связей и устойчивых привычек безопасного поведения с самого раннего возраста. Именно в младшем возрасте пластичность нервной системы ребенка позволяет успешно решать воспитательные задачи;

– принцип индивидуального и дифференцированного подхода, учета личных и возрастных особенностей учащихся, уровня их психического и физического развития [6];

– принцип наглядности и взаимосвязи причин опасного поведения и последствий дорожно-транспортных происшествий.

Содержательный компонент модели определяет внутреннюю составляющую для внедрения в образовательный процесс программы дополнительного образования, которая предусматривает привлечение социальных партнеров для реализации интегративных событий (флешмобы, акции, городской конкурс «ЮИД-движения», городской фестиваль «Безопасное колесо», конкурс «Мама, папа, я – знающая ПДД семья» и др). Программой дополнительного образования предусмотрены различные варианты сетевого взаимодействия в зависимости от анализа аварийности и необходимого подбора направления деятельности педагогов.

Организационно-деятельностный компонент модели содержит формы, методы формирования культуры безопасного поведения учащихся на дорогах на основе социального партнерства и интеграции школьного и дополнительного образования. «В настоящее время наиболее эффективными способами работы в данном направлении являются квесты и мастер-классы, интегративные уроки, деловые игры, беседы, различные внеклассные мероприятия, содержащие элементы использования разнообразных методов и приемов обновления форм поведения личности на дорогах « [17]. Основной целью всех вышеперечисленных форм является ознакомление учащихся с понятиями в области дорожного движения, а главное правильное применение полученных знаний и умений в повседневной жизни.

Для закрепления теоретического материала и применения знаний на практике в г.о.Тольятти планами совместной работы ГИБДД и образовательных организаций города, а также программой дополнительного образования предусмотрены занятия на территории автогородка «LAD-

Ландия» с использованием сюжетно-ролевых игр и методов анализа ситуаций.

Оценочно-результативный компонент модели предполагает сформированность культуры безопасного дорожного движения несовершеннолетних, посредством анализа формирования структурных компонентов культуры безопасного поведения учащихся на дорогах (когнитивного, мотивационно-ценностного (эмоционального) и поведенческого (деятельностного).

Сформированность когнитивного компонента понятия «культуры безопасного поведения школьников на дорогах» выявляется в ходе диагностики на основе тестов и карточек-заданий, которые определяют «соответствие теоретических знаний программным требованиям, а также осмысленность и правильность использования специальной терминологии» [6]. В результате формирования данного компонента у школьников расширяются представления о дорожно-транспортной среде и правилах движения. Сформированность поведенческого (деятельностного) компонента выявляется в ходе использования диагностических анкет и квест-игр, которые выявляют соответствие практических умений программным требованиям, в виде полученных умений и навыков. Для диагностирования сформированности мотивационно-ценностного (эмоционального) компонента, выражающегося в сознательном принятии решений, используются методика ситуационных задач и проведение бесед, а также сюжетно-ролевые игры.

Рефлексивный компонент модели определяется с помощью проведения опросов, анкетирования, интервьюирования, в результате которых определяется умение школьников проводить анализ и оценку опасных ситуаций на дороге.

Таким образом, представим модель формирования у школьников безопасного движения на дорогах в образовательной организации, предложенную на рисунке 4.

Предложенный вариант модели реализован в настоящем исследовании в результате поставленного эксперимента. Эксперимент проводился среди учащихся третьих классов «МБУ Школа №44». База для проведения эксперимента выбиралась исходя из анализа аварийности.

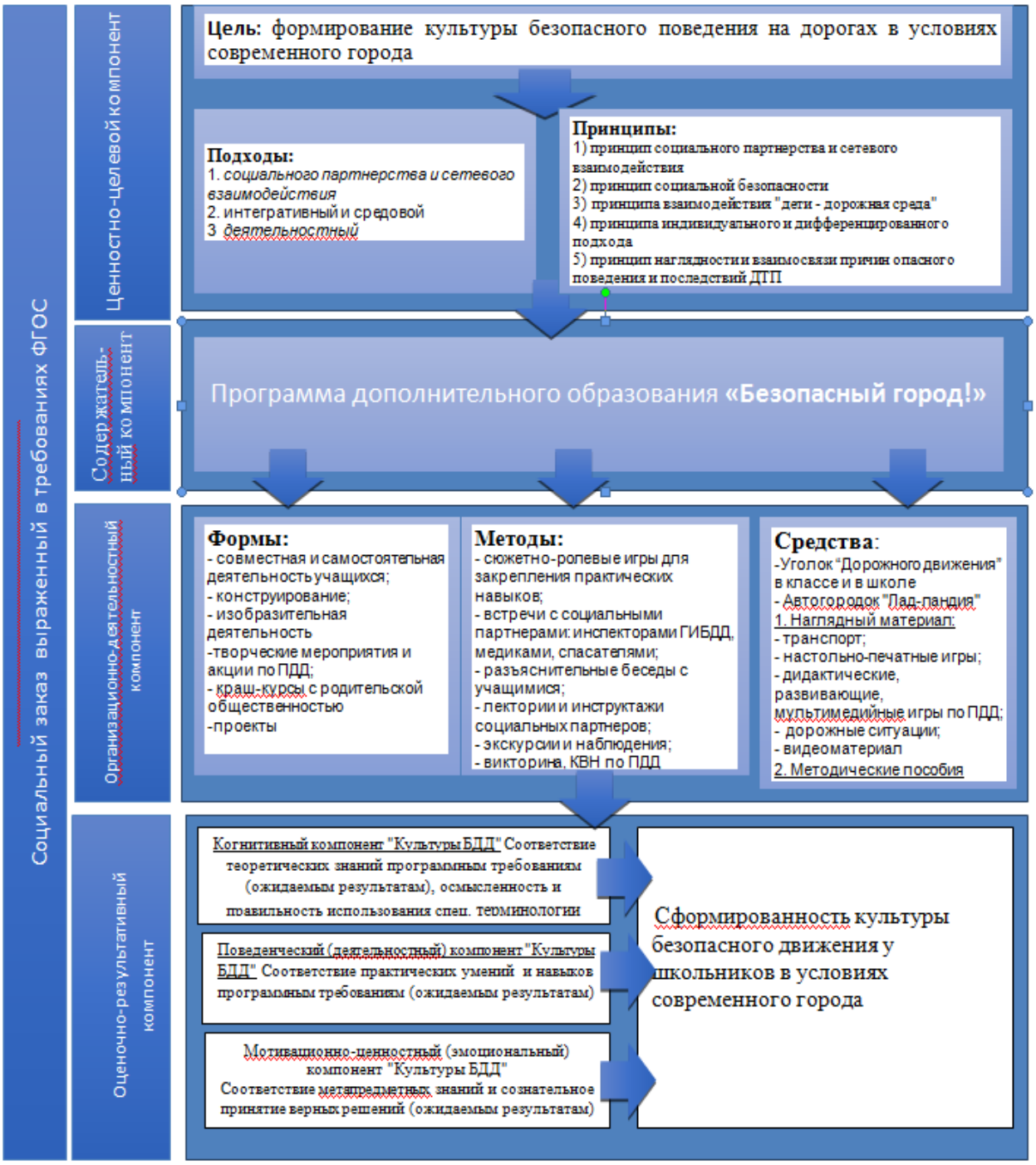


Рисунок 4 – Модель формирования культуры безопасного движения учащихся в образовательной организации

Согласно представленных сведений из ГИБДД, по итогам 2019 года МБУ «Школа №44» имеет наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних, а именно 6 ДТП, в которых получили травмы 6 учащихся. Кроме этого, в данной школе наблюдается наибольшее количество выявляемых сотрудниками ГИБДД нарушений правил дорожного движения несовершеннолетними. В виду того, что большинство пострадавших детей являются учащимися начальной школы, в экспериментальную группу вошли 25 учащихся 3 «Б» класса. Контрольную группу составили 22 учащихся 3 «А» класса. Всего в настоящем эксперименте приняли участие 47 школьников.

На первом занятии после знакомства с детьми и налаживания контакта были проведены пробные занятия по формированию основ безопасного дорожного движения. В ходе занятия удалось подвести понимание учащихся к необходимости изучения и соблюдения правил дорожного движения, как источника сохранения жизни и здоровья. В разговоре с детьми установлено отношение семьи несовершеннолетних к соблюдению правил. На вопросы о том, как переходят дорогу их взрослые, и пристегиваются ли ремнями безопасности их родители, дети честно отвечали. Стало известно, что не во всех семьях этой проблеме оказывают должное внимание. Например, Петя С. рассказал, что он с бабушкой часто переходит дорогу не по пешеходному переходу, потому что бабушка говорит, она всегда там ходит, а до перехода достаточно долго идти. В ходе занятия на примере жизненных ситуаций таких нарушений, удалось убедить детей проходить лишние метры до пешеходного перехода, чтобы сохранить жизнь. Кроме этого, на практической части занятия дети успешно выполнили задание по изготовлению световозвращающих элементов для своей одежды и рюкзаков, смогли объяснить необходимость их использования. В процессе игры с учащимися были разобраны маршруты движения «Дом-школа-Дом», и в качестве домашнего задания было определено изготовить маршруты со своими родителями и пройти по нему с соблюдением всех правил.

На втором занятии разбирались обязанности пассажиров. Многие дети отметили для себя, что они не знали, где самое безопасное место в автомобиле для ребенка. На примере импровизированного автомобиля из стульев и с использованием импровизированных ремней безопасности дети научились правильно распределять места в автомобиле. Учащиеся смогли понять необходимость именно трехточечного крепления ремня безопасности. Сделали выводы о том, что, если неправильно пристегнуться, травмы могут быть самыми страшными. Также дети усвоили необходимость соблюдения культуры в транспортных средствах, в первую очередь в том, что нельзя отвлекать водителя, так как секундное отвлечение может привести к трагедии. Учащимся были продемонстрированы мультфильмы о необходимости использования детских автомобильных кресел и ремней безопасности. Домашним заданием определено участие в акции «#ТакМодноПристегнись», в которой нужно было сфотографироваться в автомобиле с соблюдением правил дорожного движения и выложить в социальной сети с определенным хэштегом.

На третьем занятии разбирались правила для велосипедистов. Дети могли уяснить то, что велосипед – это не только игрушка, но и серьезный вид транспорта. Учащиеся узнали, что существуют определенные правила для велосипедистов, которые необходимо соблюдать и за их несоблюдение предусмотрена ответственность. В рекреации школы был создан импровизированный макет перекрестка с пешеходным переходом, на котором дети смогли понять необходимость спешиваться перед тем, как перейти дорогу. Кроме этого, дети уяснили, что до 14-летнего возраста им нельзя выезжать на проезжую часть, а можно кататься лишь в скверах, парках, тротуарах и велопешеходных дорожках. С использованием мультимедийного оборудования было организовано выполнение теоретических заданий на выявление нарушений правил велосипедистами. На подборке видеороликов дети называли участников дорожного движения,

которые нарушили правила и объясняли, как нарушители должны были действовать.

По итогам трех занятий была организована квет-игра «Добрая дорога детства», в ходе которой дети закрепили полученные знания и смогли применить их на практике. Целью игры было еще и приобщение детей к общественному движению «Юные инспекторы дорожного движения». Задачей детей, которые занимаются в кружке «ЮИД» является пропаганда изучения и соблюдения правил поведения на дорогах среди сверстников. Для того, чтобы выявить знатоков правил дорожного движения, им было предложено показать свои знания на квесте. Учащиеся в составе групп проходили по станциям: «Пешеход», «Пассажир», «Дорожный знак», «Ребусы». На станции «Пешеход» детям необходимо было составить безопасный маршрут «Дом-школа-Дом» на определенной схеме, при этом объяснив выбор пути. Педагог корректировал учащихся и изменял ситуации на макете. На станции «Пассажир» детям предлагалось безопасно расположить семью в импровизированном салоне автомобиля, при этом объяснив, как использовать ремень безопасности и где самое лучшее место для установки детского кресла для младшего брата в возрасте 3 лет. На станции «Дорожный знак» учащиеся показывали свои знания в группах дорожных знаков и составлении пазлов. На станции «Ребусы» отгадывали задания по правилам дорожного движения. В такой игровой форме процесс освоения детьми правил дорожного движения проходил в дружеской атмосфере, что способствовало развитию их коммуникативных и лидерских качеств. По результатам набранных баллов на станциях определялась команда победитель, а дети, которые активнее всех показали свои знания приглашены в отряды «Юных инспекторов дорожного движения»[17].

В настоящее время набирает популярность ЮИД-овское движение. Дети, с которыми проходили занятия были ознакомлены с существующим сайтом «ЮИД», где есть информация не только для педагогов и детей, но и разделы для родителей. Первым практическим занятием для ЮИД-овцев

было определено участие в «Родительском патруле» вблизи школы в утренние часы. Юидовцы вместе с родителями и сотрудниками ГИБДД осуществляли контроль вблизи школы за тем как идут учащиеся, как привозятся дети в автомобилях. Ребята активно включились в работу, им понравилась роль инспектора, когда они делали замечания детям, идущим в школу без световозвращающих элементов или пытавшихся перейти дорогу в неположенном месте. Так как работа велась совместно с представителями ГИБДД, то дети активно участвовали в контроле за перевозкой юных пассажиров. Пока сотрудники полиции выписывали штраф водителям, дети общались с их сверстниками на тему обязательного использования ремня безопасности.

На очередном общешкольном родительском собрании был организован краш-курс «ТлтбезДТП», в котором приняли участие социальные партнеры: сотрудники ГИБДД, спасатели и медики. Отзывы родителей, посетивших данное мероприятие, подтвердили факт эмоциональной перезагрузки в области безопасного дорожного движения. Большинство родителей признались в том, что это мероприятие повлияло на соблюдение ими правил дорожного движения, а увиденные последствия нарушений правил перевозки детей, заставили задуматься об использовании детских удерживающих устройств и ремней безопасности.

В ходе реализации экспериментальной работы, путем апробации программы «Безопасный город», с предложенным календарно-тематическим планом в Приложении А, для учащихся создавались условия, позволяющие сформировать у учащихся знания и умения, а также заинтересовать данной тематикой. При проведении эксперимента для выявления уровня знаний и соблюдения правил дорожного движения использовались различные тесты и практические задания. Для расширения детского кругозора использовались ситуационные задачи, требующие объяснения действий. При выполнения практических заданий, связанных с применением умений и навыков, происходило формирование социального взаимодействия на дороге.

Таким образом, проведенная профилактическая работа в образовательной организации, построенная в соответствии с разработанной моделью формирования культуры безопасного движения учащихся, подтвердила реализацию идеи социального партнерства и интеграции ресурсов всех субъектов, заинтересованных в формировании законопослушных участников дорожного движения.

2.3 Оценка и интерпретация результатов экспериментальной работы

Оценить проведенную опытно-экспериментальную работу возможно по двум направлениям: первое – это качественные изменения у учащихся МБУ «Школа №44», произошедшие в результате апробации разработанной Программы дополнительного образования «Безопасный город», и второе направление – оценка эффективности разработанной модели социального партнерства по профилактике и предупреждению детской дорожной аварийности на территории города Тольятти.

Рассмотрим первое направление результатов экспериментальной работы. Эксперимент проводился среди учащихся третьих классов «МБУ Школа №44». В экспериментальную группу вошли 25 учащихся 3 «Б» класса. Контрольную группу составили 22 учащихся 3 «А» класса. В эксперименте всего приняли участие 47 школьников.

В результате апробации разработанной программы дополнительного образования «Безопасный город» в МБУ «Школа №44» наблюдается положительная динамика изменения отношения учащихся к соблюдению правил дорожного движения, которая нашла подтверждение при исследовании компонентов сформированности культуры безопасного дорожного движения на контрольном этапе эксперимента.

Для определения показателей уровней сформированности культуры безопасного поведения на дороге у школьников применялся диагностический

инструментарий, выбранный согласно выявленных критериев на основе работ Н.М. Кузнецовой, Н.В. Амелина, Т.А. Герман, Т.А. Казанцевой, Е.В. Котельниковой, О.Е. Прудниковой, Н.М. Липской, а также модифицированная диагностика по Э. Туриэлю (дифференциация конвенциональных и моральных норм) и другие источники, позволяющие составить задачи для беседы со школьниками [5], [7], [8], [13], [21], [23], [26].

Показатели исследуемых параметров определялись методом количественной обработки результатов диагностики, позволяющий определить цифровой показатель исследуемого параметра (высокий, средний, низкий). Данный подход предполагает подсчет среднего процента от общего количества опрошенных. Опираясь на выделенные критерии и соответствующие им показатели, были определены следующие методики для исследования уровней сформированности компонентов понятия «культуры безопасного поведения детей школьного возраста на дорогах в условиях современного города», представленные в таблице 1.

Таблица 1 – Диагностическая карта эксперимента

Критерии	Показатели	Методики
Когнитивный	- осознание и оценка уровня знаний ПДД РФ -понимание безопасного пути из дома до школы и обратно; -дорожные знаки, дорожную разметку; сигналы светофора, и их значение.	Методика 1, разработанная Центром по профилактике ДДТТ, на основании рекомендаций ГУ ОБДДД МВД России под редакцией Н.М. Кузнецовой, Н.В. Амелина, Т.А. Герман, Л.А. Казанова и Е.В. Котельникова «Проектирование тестовых заданий на знание ПДД и рекомендации по их составлению» Методика 2, Карта-задание «Подбери дорожный знак» (автор О.Е. Прудникова)

Продолжение таблицы 1

Мотивационно-ценностный (Эмоциональный	-изучение представлений о понимании личной ответственности за безопасность и сохранность собственной жизни и здоровья; -изучение эмоционально-ценностного отношения к правилам дорожного движения и к случаям их нарушения	Методика 3. «Что такое хорошо и что такое плохо?» (автор Н.М. Липская) Методика 4. «Беседа» (авторы Г.М. Фридман, Т.А. Пушкина, И.Я. Каплунович).
Поведенческий (деятельностный)	- выявление степени дифференциации конвенциональных и моральных норм. - изучение сформированности деятельностного компонента и отношения к случаям нарушениям ПДД.	Методика 5. Анкета «Оцени поступок» (автор Э.Туриэль) Методика 6. Игра-задание «Найди нарушителей» (автор О.Е. Прудникова)

В таблице 2 представлена характеристика уровней сформированности исследуемого качества, согласно выделенных компонентов понятия «культуры безопасного дорожного движения у школьников».

Таблица 2 – Характеристика уровней сформированности исследуемого качества

Уровни	Характеристика уровней.
Высокий	– учащийся правильно указывает и отмечает нарушения правил дорожного движения в тесте; – без ошибок ориентируется в знаках дорожного движения, знает не только их название, но и особенности расположения, а также 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 школьника сформировано полное и четкое представление о необходимости соблюдения правил дорожного движения.

Продолжение таблицы 2

Средний	– учащийся указывает большую часть правильных ответов в тесте по правилам дорожного движения, но затрудняется с обоснованием своего выбора; – школьник 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 школьника сформировано четкое представление об основных правилах дорожного движения, но ситуации с дополнительными вводными вызывают затруднения.
Низкий	– учащийся затрудняется выполнить задания в тесте по правилам дорожного движения; – школьник путается в названиях и значениях дорожных знаков, затрудняется в обосновании их расположения на дороге; – ребенок не дает негативную оценку случаям нарушения правил не способен спроектировать негативные последствия подобных случаев.

Методика №1, разработанная Центром по профилактике ДДТТ г.о.Тольятти, на основании рекомендаций ГУ ОБДДД МВД России под редакцией Н.М. Кузнецовой, Н.В. Амелина, Т.А. Герман, Л.А. Казанова и Е.В. Котельникова «Проектирование тестовых заданий на знание ПДД и рекомендации по их составлению» [7], стала основной диагностической методикой, целью которой является определение уровня знаний учащихся в области правил дорожного движения. Учащимся предлагалось, опираясь на свой опыт и знания, ответить на ряд вопросов теста. В результате применения карточек-заданий «Подбери дорожный знак» согласно методики, разработанной О.Е. Прудниковой дополнительно проверялся уровень знаний учащихся в ходе эксперимента [23].

Анализ применения двух методик позволил сделать вывод о том, что первоначально результаты сформированности уровней знаний по правилам дорожного движения у учащихся, выглядели следующим образом:

– высокий уровень знаний правил дорожного движения выявлен у 32% учащихся 3 «А» и 32% – 3 «Б» классов. Они характеризуются тем, что учащиеся правильно называют и отмечают нарушения правил

дорожного движения в тесте, грамотно ориентируются в знаках дорожного движения, при этом знают не только их название, но и особенности расположения, а также имеют представление об их классификации;

– средний уровень выявлен у 44% школьников 3 «А» и 45% – 3 «Б». Учащиеся отвечают правильно на большую часть вопросов в тесте по правилам дорожного движения, но затрудняются с обоснованием своего выбора. Школьники называют отдельные дорожные знаки, но путаются в ответах по классификации;

– низкий уровень выявлен у 24% школьников 3 «А» и 23% – 3 «Б» классов. Учащиеся затрудняются выполнить задания в тесте по правилам дорожного движения; путаются в названиях и значениях дорожных знаков, затрудняются в обосновании их расположения и применения на дорогах.

В таблице 3 представлена характеристика уровней сформированности когнитивного критерия у учащихся экспериментальных классов.

Таблица 3 – Характеристика уровней сформированности исследуемого качества

Уровень	КГ (3 «А»)		ЭГ (3 «Б»)	
	Чел.	%	Чел.	%
высокий	8	32	7	32
средний	11	44	10	45
низкий	6	24	5	23

Для определения мотивационного критерия применялись две методики. Первая методика автора Н.М. Липской «Что такое хорошо и что такое плохо?» и вторая методика «Беседа», разработанная группой авторов (Г.М. Фридман, Т.А. Пушкин, И.Я. Каплунович) [35]. Целью применения данных методик являлось изучение эмоционально-ценностного отношения к

правилам дорожного движения, а также их отношения к случаям нарушения правил. В ходе использования методик учащимся предлагалось, опираясь на свой опыт, привести примеры соблюдения правил дорожного движения, или объяснить проявление безответственности, если они стали свидетелями допущенных нарушений ПДД.

Обобщенные результаты, полученные в процессе исследования по двум методикам, определяющим уровни сформированности мотивационного критерия, выглядели следующим образом:

– высокий уровень выявлен у 36% школьников 3 «А» и 36% – 3 «Б» класса. Учащиеся негативно относятся к случаям нарушения правил дорожного движения. В беседе дети приводят более двух примеров ситуаций нарушений правил дорожного движения, при этом адекватно с эмоционально-ценностной точки зрения, оценивают личную ответственность за соблюдение правил всеми участниками дорожной ситуации;

– средний уровень выявлен у 44% учащихся 3 «А» и 46% – 3 «Б». Учащиеся негативно относятся к случаям нарушения правил дорожного движения, приводят один-два примера нарушения правил безопасного поведения на дороге, но не показывают четкое понимание ответственности каждого участника дорожного движения;

– низкий уровень выявлен у 20% учащихся 3 «А» и 28% – 3 «Б».

Учащиеся затрудняются дать негативную оценку случаям нарушения правил дорожного движения, не могут вспомнить ни одной ситуации или привести пример из личного опыта правильного соблюдения безопасного движения без нарушений ПДД.

Обобщенная характеристика уровня сформированности мотивационного критерия приведена в таблице 4.

Таблица 4 – Характеристика уровней сформированности исследуемого качества

Уровень	КГ (3 «А»)		ЭГ (3 «Б»)	
	Чел.	%	Чел.	%
высокий	9	36	8	36
средний	11	44	8	36
низкий	5	20	6	28

Для определения уровня сформированности деятельностного (поведенческого) компонента культуры безопасного дорожного движения в процессе проведения исследовательской работы применялись следующие методики: анкеты автора Э. Туриэль «Оцени поступок» и игра-задание «Найди нарушителей», разработанные О.Е. Прудниковой [23].

В процессе исследования учащимся предлагалось рассмотреть поступок однополого сверстника (мальчика или девочки), выбрав один из предложенных вариантов оценки: так делать можно, так делать иногда можно или так делать нельзя. Кроме этого, на подготовленных карточках детям предлагалось найти нарушителей правил дорожного движения и объяснить, что именно нарушили пешеходы, велосипедисты или пассажиры.

Обобщенные результаты, полученные в процессе исследования по двум методикам, определяющим уровни сформированности деятельностного критерия, выглядели следующим образом:

– высокий уровень выявлен у 24% учащихся 3 «А» и 32% – 3 «Б» классов. Они характеризуются тем, что учащиеся ориентируются в правильности действий и оценивают все предложенные ситуации логично, объясняют, при этом, почему это является нарушением правил дорожного движения, а также разъясняют почему такой поступок является опасной ситуацией;

– средний уровень выявлен у 48% школьников 3 «А» и 41% – 3 «Б» классов. Школьники правильно оценивают большинство ситуаций, но

не могут верно сформулировать и объяснить, почему такая ситуация является нарушением правил дорожного движения;

– низкий уровень выявлен у 28% учащихся 3 «А» и 27% – 3 «Б» классов. Учащиеся затрудняются с ответами, если отвечают, то очень неуверенно, путаются в ситуациях.

В следующей таблице 5 отражена характеристика сформированности деятельностного критерия у учащихся экспериментальных классов.

Таблица 5 – Характеристика уровней сформированности исследуемого качества

Уровень	КГ 3 «А»		ЭГ «3Б»	
	Чел.	%	Чел.	%
высокий	6	24	7	32
средний	12	48	9	41
низкий	7	28	6	27

По результатам входной диагностики экспериментальной работы были определены уровни сформированности культуры безопасного дорожного движения учащихся, которые в процессе исследования показали недостаточный уровень исследуемых параметров, а также позволили обозначить проблемы в области формирования культуры безопасного движения школьников.

Подводя итоги результатов, полученных на констатирующем этапе эксперимента, можно прийти к выводу о том, что школьники не совсем осознают содержание и суть правил, которые влияют на сохранение их жизни и здоровья. Учитывая проводимую определенную работу в школах по привитию знаний и соблюдению правил безопасности на дорогах, понимание культуры поведения у учащихся строится на различных сведениях, получаемых, в основном, из повседневного опыта или из информации, предоставленной взрослыми: родителями или знакомыми.

Обобщенная характеристика уровней сформированности компонентов понятия «культуры безопасного дорожного движения у учащихся» представлена в таблице 6, по которой можно сделать вывод о том, что более низкий уровень наблюдается в экспериментальном 3 «Б» классе.

Таблица 6 – Обобщенная характеристика уровней сформированности исследуемого качества

Уровень	КГ «3А»		ЭГ «3Б»	
	Чел.	%	Чел.	%
высокий	8	32	7	32
средний	11	44	9	41
низкий	6	24	6	27

Сравнительные графические результаты констатирующего этапа эксперимента представлены на рисунке 5.

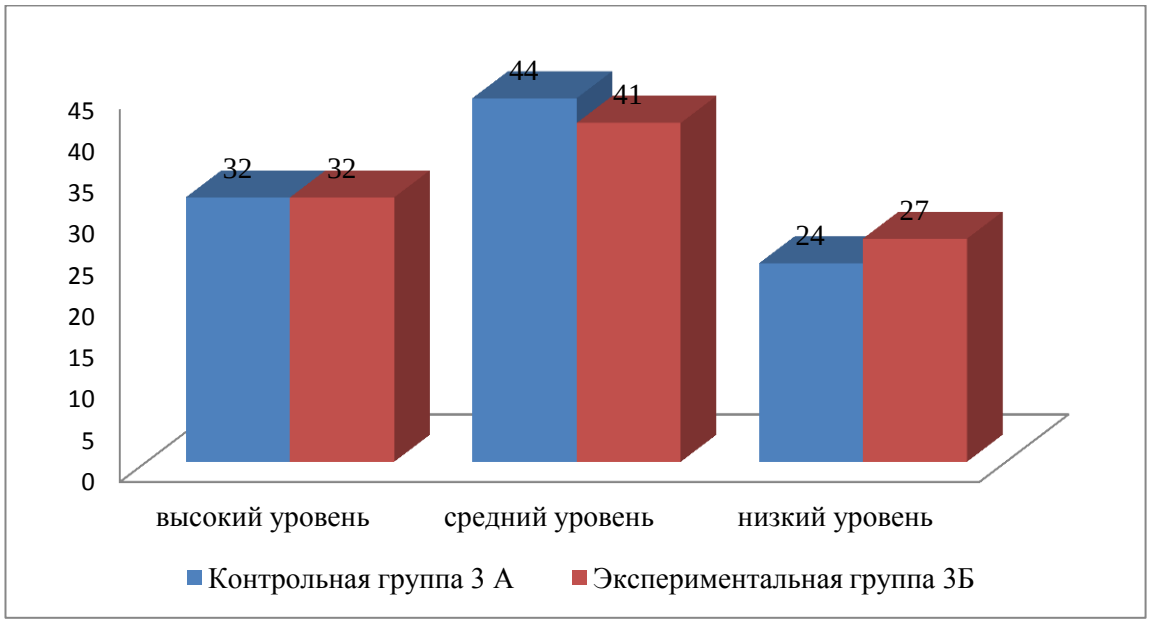


Рисунок 5 – Результаты констатирующего эксперимента (в %)

В ходе эксперимента регулярно проводились сравнения получаемых данных по срезам. Анализ полученных данных позволяет утверждать о высокой эффективности разработанной программы опытно-экспериментальной работы. Потому что, в результате внедрения и апробации, в экспериментальных группах повысились не только качество знаний по исследуемой теме, но и расширились интеллектуальные представления и умения. Кроме этого, произошли значительные изменения в показателях уровней сформированности выявленных компонентов понятия «культуры безопасного поведения на дорогах» у учащихся. Положительные изменения в совокупности всех обозначенных показателей подтверждает готовность учащихся к правильному и безопасному поведению на дорогах. Следовательно, и изменяет их отношение к сохранению своей жизни и здоровью.

Сводный анализ данных, полученных в результате контрольного этапа эксперимента, подтверждающий итог применения разработанной программы дополнительного образования «Безопасный город» в третьих классах МБУ «Школа №44» показал следующий результат, который приведен в таблице 7.

Таблица 7 – Сводный анализ по всем методикам на контрольном этапе эксперимента

Уровень	КГ «3А»		ЭГ «3Б»	
	Чел.	%	Чел.	%
высокий	10	40	11	50
средний	12	48	10	45,4
низкий	3	12	1	4,5

Уровни знаний значительно увеличились, особенно заметно повышение низкого уровня знаний в экспериментальной группе, который стал составлять всего 4,5%, а предыдущий показатель составлял 27%.

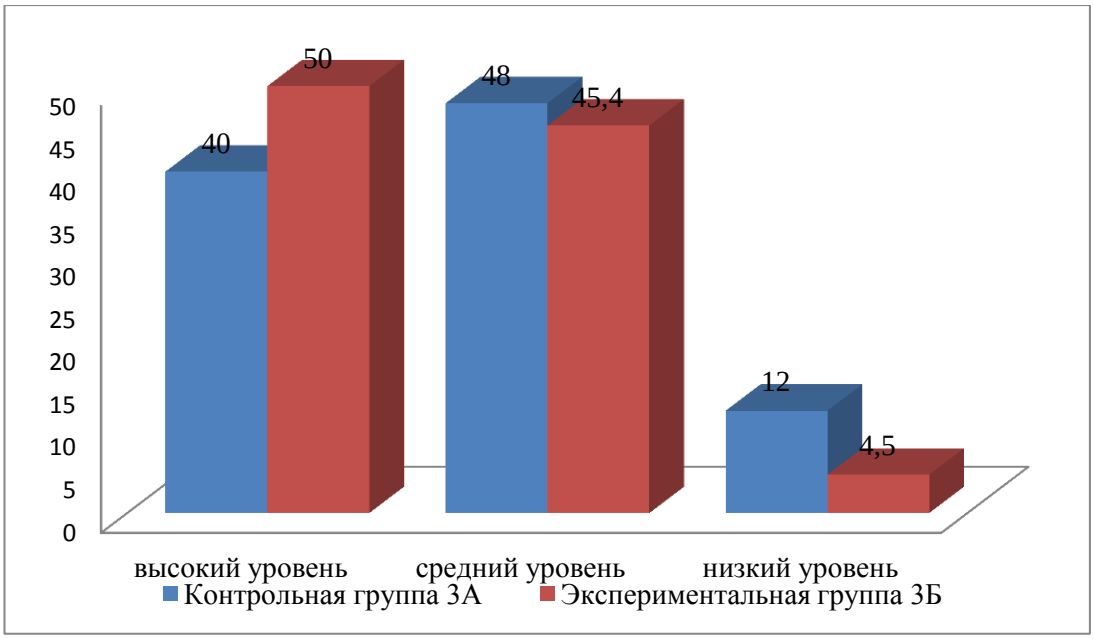


Рисунок 6 – Сводный графический анализ по всем критериям на контрольном этапе (в %)

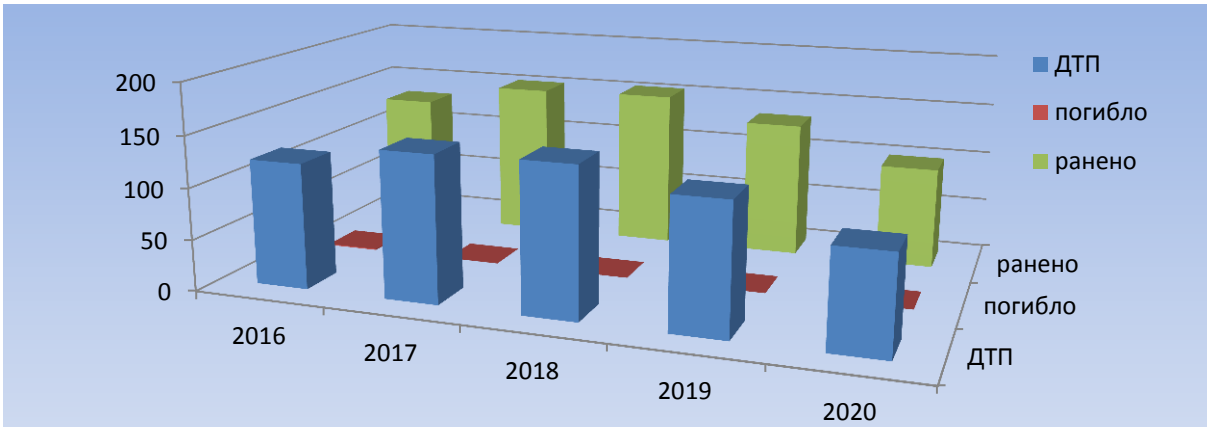
Сравнительный анализ полученных изменений, представленный на рисунке 6 подтверждает результативность проведенного эксперимента. Согласно выбранных компонентов исследования, по итогам внедрения программы дополнительного образования «Безопасный город», наблюдается значительная положительная динамика изменений. Следовательно, наблюдая динамику положительных результатов по итогам проведенного эксперимента в рамках исследования, можно сделать вывод о том, что организованный в процессе исследования педагогический эксперимент демонстририрует значительные изменения уровней сформированности компонентов понятия «культуры безопасного движения школьников на дорогах» по всем выявленным критериям и показателям.

Оценивая итоги опытно-экспериментальной работы в рамках проводимого исследования, обратимся ко второму направлению нашей работы, отражающему эффективность внедрения модели социального партнерства по формированию культуры безопасного движения на дорогах.

При подготовке и реализации плана мероприятий по предупреждению ДТП с участием детей, учитывались такие важные условия как комплексность, системность, социальное партнерство и сетевое взаимодействие. Взаимодействие органов образования и отдела государственной инспекции безопасности дорожного движения, а также других заинтересованных ведомств подтвердило эффективность в формировании законопослушного участника дорожного движения, у которого выработаны правильные навыки и привычки поведения на проезжей части. В опубликованной ранее статье о профилактической работе с несовершеннолетними нарушителями правил дорожного движения на дорогах в условиях современного города, приводятся статистические данные работы в этом направлении «немаловажным критерием оценки проводимой профилактической работы на территории города по снижению детской аварийности можно считать снижение нарушений правил дорожного движения среди несовершеннолетних» [16]. Положительным итогом реализации совместной работы всех социальных партнеров являются снижающиеся показатели статистики дорожных происшествий, в которых получили травмы дети по собственной неосторожности. Начиная с 2016 года количество дорожных происшествий по вине детей ежегодно увеличивалось, и к 2018 году таких ДТП было зафиксировано 24, а в 2020 году таких ДТП осталось лишь 16.

Необходимо подчеркнуть и тот факт, что разработанная система межведомственного взаимодействия в вопросе профилактики нарушений правил детьми подтвердила свою эффективность и значимость. Так, «согласно сведений, предоставленных отделением пропаганды ГИБДД управления МВД России по г. Тольятти, в 2020 году по фактам нарушений несовершеннолетними ПДД РФ сотрудниками ГИБДД составлено 1185 рапортов (2019 год: 2250, 46%). Данное снижение аргументировано тем, что каждое нарушение, совершенное ребенком, не просто фиксируется

сотрудником ГИБДД, а отрабатывается системно педагогами, инспекторами ПДН, родительской общественностью [16].



	2016	2017	2018	2019	2020
ДТП	122	142	144	125	94
погибло	1	0	0	0	0
ранено	131	152	154	133	99

Рисунок 7 – Анализ ДТП с участием детей на территории г.о.Тольятти (кол чел.)

Кроме этого, на территории г.о.Тольятти по итогам 2020 года наблюдается снижение на 25,6% количества ДТП с участием детей и на 26% количества пострадавших в них несовершеннолетних (2020 год: 93 ДТП и 99 пострадавших детей. 2019 год: 125 ДТП и 134 пострадавших ребенка). Сравнительный анализ количества дорожных происшествий с участием детей на территории городского округа Тольятти за последние пять лет представлен на рисунке 7.

Таким образом, проведенный анализ полученных количественных и качественных результатов позволяет утверждать, что проектирование и внедрение модели социального партнерства и взаимодействия по формированию культуры безопасного движения в современном городе, доказало свою эффективность и целесообразность.

Выводы по второй главе

Проблема формирования безопасного поведения учащихся на дорогах является сложными и многоплановыми. Для решения данной задачи необходим комплексный и межотраслевой способ активного участия как образовательных, общественных, так и государственных структур. Анализируя отрицательную динамику в анализе аварийности на территории города Тольятти, можно сделать вывод о том, что социальное партнерство и сетевое взаимодействие является неотъемлемым условием в формировании культуры безопасного движения школьников. Положительным итогом реализации совместной работы всех социальных партнеров являются снижающиеся показатели статистики дорожных происшествий, в которых получили травмы дети.

Сравнительный анализ полученных изменений, подтверждает результативность проведенного педагогического эксперимента. По итогам апробации программы дополнительного образования «Безопасный город» наблюдается значительная положительная динамика изменений в понимании и соблюдении правил дорожного движения у учащихся. Анализируя динамику положительных результатов, можно сделать вывод о том, что проведенный педагогический эксперимент подтвердил предполагаемые в исследовании гипотезы. По результатам сравнительного анализа установлено, что уровни сформированности компонентов «культуры безопасного движения школьников на дорогах» имеют положительную динамику по всем выявленным критериям и показателям.

Заключение

Проблема обеспечения безопасной дорожной среды для всех участников движения является вопросом государственной важности. Воспитание законопослушных граждан возможно в образовательных организациях через формирование у несовершеннолетних знаний, умений и навыков, и немаловажно, ответственного отношения к соблюдению правил для сохранения жизни. Актуальность настоящего исследования обусловлена тремя направлениями. Первое – социально-педагогическое, а именно социальными потребностями общества и государства по формированию законопослушных граждан через современных школьников. Второе – научно-теоретическое, связанное с недостаточным изучением существующей проблемы, отражающей необходимый уровень сформированности культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах для обеспечения нормальной жизнедеятельности. Третье – практико-методическое, в виду отсутствия единых подходов и разработок по данной тематике в педагогической теории и практике.

В результате изучения психолого-педагогической литературы выявлены структура и сущность понятия «культура безопасного движения на дорогах», которое является основополагающим понятием исследования. «Культура безопасного поведения школьников на дорогах» представляет собой систему сформированных ценностей, знаний и умений, выражающихся в практическом применении и соблюдении существующих норм и правил безопасности. Основной образовательной задачей при формировании компонентов культуры безопасного поведения на дорогах является развитие готовности детей к безопасному участию в уличном движении, а также к профилактике и предупреждению негативных последствий в различных опасных ситуациях. Данная система ценностей складывается только при системном и комплексном подходе. При этом необходимо учитывать, что начинать формирование системы ценностей необходимо в самом раннем

возрасте. Наличие сформированных компонентов «культуры безопасного поведения на дорогах» подтверждает самореализацию личности, как субъекта образовательного процесса и как субъекта дорожного движения в едином понимании.

В ходе исследования проанализирован отечественный и зарубежный опыт формирования у школьников культуры безопасного движения в условиях современного города. В настоящее время фактически отсутствует системно-целевой, комплексный подход к данной проблеме в отечественных образовательных учреждениях различных видов и типов. Не в полной мере используется позитивный зарубежный опыт в области профилактики и предупреждения детской дорожной аварийности, например, внедрение в программы всех уровней образования отдельной предметной области по безопасности дорожного движения, а также интеграции в существующие предметы учебных планов, или успешное межведомственное взаимодействие организаций в профилактике и предупреждении аварийности на дорогах.

Спроектирована и реализована модель социального партнерства различных ведомств и структур современного города по формированию культуры безопасного дорожного движения у школьников. Модель программы дополнительного образования «Безопасный город» построена на логике образовательного процесса, представляющая собой следующие компоненты: ценностно-целевой, содержательный, организационно-деятельностный и оценочно-результативный. Проведенная профилактическая работа в образовательной организации, построенная в соответствии с разработанной моделью формирования культуры безопасного движения учащихся, подтвердила реализацию идеи социального партнерства и интеграции ресурсов всех субъектов, заинтересованных в вопросах воспитания законопослушных граждан.

Сравнительный анализ полученных изменений, подтверждает результативность проведенного педагогического эксперимента. Согласно выбранных компонентов исследования, наблюдается значительная

положительная динамика изменений в понимании и соблюдении правил дорожного движения у учащихся. Анализируя динамику положительных результатов, можно сделать вывод о том, что проведенный педагогический эксперимент подтвердил гипотезу. По результатам сравнительного анализа установлено, что проектирование и внедрение модели взаимодействия по формированию культуры безопасного движения на основе социального партнерства в современном городе, доказало свою эффективность и целесообразность.

Проведенное исследование не претендует на полное или исчерпывающее изучение рассматриваемой проблемы, ввиду ее сложности и многоаспектности. Настоящее исследование лишь подтверждает актуальность вопроса и открывает новые перспективы для постановки новых задач, которые заключаются в необходимости разработки инновационных технологий работы с несовершеннолетними по формированию культуры безопасного движения, с использованием психолого-педагогических методик подготовки детей к правильному поведению в экстремальных ситуациях на проезжей части.

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. Ахметшина Л.Г. Организационно-педагогические условия профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: на примере Республики Татарстан. Казань. 2003. 201 с.

3. Казанова Л.А. Зарубежный опыт обучения несовершеннолетних безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. Казань. 2018. № 1(1). С.181-185

4. 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

5. Козловская Е.А., Козловский С.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.: Издательский Дом Третий Рим, 2005.

6. Комплексный проект профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на период 2013-2020 гг. [Электронный ресурс] : URL: http://минобрнауки.рф/документы/5372 (дата обращения 01.03.2021).

7. Кузнецова Н.М., Амелин Н.В., Герман Т.А., Казанова Л.А., Котельникова Е.В.. Проектирование тестовых заданий на знание несовершеннолетними правил дорожного движения и рекомендации по их составлению: пособие. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», Ижевск, ООО «Принт», 2019. 52 с.

8. 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.

9. Леонтьев А.Н. Ощущение, восприятие и внимание детей младшего школьного возраста. Очерки психологии детей (мл. шк. возраст). М., 1950. 112 с.

10. Лучшие европейские практики в области профилактики безопасности дорожного движения. г. Москва, 2018 г. [Электронный ресурс] :URL:https://bashgmu.ru/upload/inform/Отчет_по_лучшим_практикам_в_области_профилактики_безопасности_дорожного_движения.pdf (дата обращения 19.11.2020).

11. Мельникова Т.В. Формирование культуры безопасности жизнедеятельности учащихся на основе технологии модульного обучения: дис. канд. пед. наук: 13.00.01.СПб., 2006. 193 с.

12. Мошкин В.Н. Методические условия эффективного применения средств наглядности в воспитании культуры транспортной безопасности дошкольников // 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.

13. Обухова Л. Ф. Детская возрастная психология. Учебно-методический комплекс: учебник, сборник задач, хрестоматия. М.: МГППУ, 2004. 128с.

14. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка, Издательство: ИТИ Технологии, 2008. 944с.

15. Орлянская А.В. Краш-курс как средство формирования у молодых людей безопасного и ответственного поведения на дороге/ Сборник статей Международной научно-практической конференции (28 ноября 2019, г.Новосибирск). / 220с. С.157-160 [Электронный ресурс]: URL: https://elibrary.ru/item.asp?id=41399252 (дата обращения 02.02.2021).

16. Орлянская А.В. Профилактическая работа с несовершеннолетними нарушителями правил дорожного движения на дорогах в условиях современного города/ Сборник научных трудов по материалам XVIII

Международной научно-практической конференции (г.-к. Анапа, 01 марта 2021) /Анапа: Изд-во «НИЦ ЭСП» в ЮФО, 2021. 51 с. С. 17-25/ [Электронный ресурс] : URL: https://innova-science.ru/wp-content/uploads/2021/03/sbornik-nauchnyh-trudov-01.03.2021-g.-nd-18.pdf (дата обращения 05.04.2021).

17. Орлянская А.В. Формирование культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах в условиях современного города / Сборник научных трудов по материалам XXXI Международной научно-практической конференции (г.-к. Анапа, 11 января 2021), Анапа: Изд-во «НИЦ ЭСП» в ЮФО, 2021. 114 с. С. 81-86. [Электронный ресурс] : URL: https://innova-science.ru/wp-content/uploads/2021/01/sbornik-nauchnyh-trudov-11.01.2021-irs-31.pdf (дата обращения 10.03.2021).

18. 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.

19. Педагогический словарь / [авт.сост.: В. И. Загвязинский и др.] ; под ред. В. И. Загвязинского, А. Ф. Закировой. (Высшее профессиональное образование) Педагогические специальности /Учебное пособие/ Москва : Академия, 2008. 343 с., С.22

20. Перфильева Н.В. Точки зрения на характеристики и квалификацию абстрактных единиц языка // Современные проблемы науки и образования. 2014. №3 С.17-22

21. Правила дорожного движения РФ. Утверждены постановлением Совета Министров Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090. (ред.31.12.2020)

22. Приказ МВД РФ от 29.12.2018 г № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс]: URL: //https://base.garant.ru/72148844/ (дата обращения: 01.03.2021).

23. Прудникова О.Е. Педагогическая копилка методик и диагностик. [Электронный ресурс] : URL: https://ped-kopilka.ru/users/wsx (дата обращения: 01.03.2021)

24. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. №1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» [Электронный ресурс] : URL: //http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_288413. (дата обращения: 01.03.2021)

25. Садретдинова А.И. Формирование культуры безопасности жизнедеятельности у старших дошкольников посредством проектирования педагогических условий // Успехи современного естествознания. 2008. № 8.

26. Сосунова Е.М., Форштат М.Л. Учись быть пешеходом: уч.-метод. пособие по Правилам дорожного движения для учителей начальной школы.СПб.: Изд.дом МиМ, 1997.

27. Социальная педагогика : краткий словарь понятий и терминов / М-во образования и науки Российской Федерации, Российский гос. социальный ун-т ; авт.сост. Л. В. Мардахаев. Москва : Изд-во Российского социального у-та, 2014. 362 с.

28. Статистические сведения Госавтоинспекции [Электронный ресурс]: URL: //https://gibdd.ru (дата обращения: 01.03.2021).

29. 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

30. Толочко Е.И. Интеграция школьного и дополнительного образования как интеграция их образовательных сред // Педагогический журнал Башкортостана. 2016. № 1. С. 92-99.

31. Толочко Е.И. Методическая система формирования культуры безопасного поведения на дорогах у школьников на основе трансдисциплинарного подхода // Ученые записки университета им. П.Ф. Лесгафта. 2015. № 12 (130). С. 254-259.

32. Федеральный Государственный образовательный стандарт начального общего образования [текст]: утвержден приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 6 октября 2009г. №373 / Министерство образования и науки Российской Федерации. Москва: 2009г. [Электронный ресурс] : URL: https://base.garant.ru/197127/ (дата обращения 20.11.2020)

33. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995г № 196-ФЗ [Электронный ресурс] : URL: //https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585

34. Федеральный закон РФ от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации». RG.RU – интернет-портал «Российской газеты». [Электронный ресурс] : URL: http://www.rg.ru/2012/12/30/obrazovanie-dok.html (дата обращения 20.11.2020)

35. Фридман Л.М., Т. А. Пушкина, И. Я. Каплунович. Изучение личности учащегося и ученических коллективов / Москва : Просвещение, 1988. 206с.

36. Якупов А.М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система; Монография. Магнитогорск: Магниторгорский университет, 2008. 243с

37. Anna Vetter. Les choix technico-pédagogiques dans l’ingénierie dudispositif de FOAD CIEP. [Электронный ресурс] : URL: https://journals.openedition.org/alsic/3057 (дата обращения 20.11.2019)

38. Anthippi Potolia et Katerina Zourou. Apprentissage non formels en reseaux. [Электронный ресурс]: URL: https://journals.openedition.org/alsic/3053 (дата обращения 20.11.2019)

39. CHILDREN MOVING ROAD SAFETY TECHNOLOGY INTO THE FUTURE: SCHOOL PET (PARTICIPATORY EDUCATIONAL TECHNOLOGIES). [Электронный ресурс] : URL: https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/8334/49%20Vermaak.pdf?sequence=1https://www.goodreads.com/book/show/3251850-handbook-of-social-psychology (дата обращения 01.03.2020)

40. Road Safety For Kids - 13 Ruls Your Kids should know [Электронный ресурс]: https://www.momjunction.com/articles/important-road-safety-rulestips-to-teach-your-children_0077932/ (дата обращения 01.06.2020)

41. School road safety for kids - Parents booklet [Электронный ресурс]: URL:https://www.tmr.qld.gov.au/~/media/Safety/safetycampaigns/School%20transport%20safety/Back%20to%20School%20road%20safety/Parents_book_school_road_safety.pdf (дата обращения 17.11.2019)

Приложение А

Календарно-тематический план программы дополнительного образования «Безопасный город»

Модуль 1. Изучение правил дорожного движения (базовый уровень)

Сроки	№ занятия	Раздел, тема занятия	Форма занятия, подведения итогов	Количество часов		Форма проведения
				Теория	Практика	
Модуль 1. Изучение правил дорожного движения				**18**	**9**	
Тема 1.1. Общее положение правил дорожного движения История развития ГАИ-ГИБДД				**2**	**1**	
	1.	Общее положение правил дорожного движения. История развития ГАИ-ГИБДД.	Входное тестирование Лекция Практическая работа	2	1	Дистанционно
Тема 1.2. Правила дорожного движения – закон улиц и дорог				**2**	**1**	
	2.	Правила дорожного движения - закон улиц и дорог	Лекция	2		Дистанционно
	3.	ЮИД – не игра, ЮИД – работа, ЮИД – о жизни детей забота	Лекция. Очерк		1	Дистанционно
Тема 1.3. Обязанности пешехода, пассажира				**4**	**2**	
	4.	Обязанности пешехода Акция «Соблюдая ПДД - не допустим ДТП» Маршрут «Дом-школа-дом»	Лекция. Практическая работа	2	1	Дистанционно
	5.	Обязанности пассажиров. Флешмоб в интернете «Так модно - пристегнись»	Лекция. Практическая работа	2	1	Дистанционно
Тема 1.4. Азбука дорог. Дорожные знаки. Дорожная разметка. Светофорное регулирование.				**4**	**2**	
	6.	Азбука дорог. Дорожные знаки. Дорожная разметка. Светофорное регулирование.	Лекция	3		Дистанционно
	7.	У светофора каникул нет! Квест-игра	Практическая работа.	1	2	Дистанционно
Тема 1.5. Правила дорожного движения для велосипедистов.				**4**	**2**	
	8.	Правила дорожного движения для велосипедистов.	Лекция.	2		Дистанционно
	9.	Флешмоб велосипедистов. Занятия в автогородке	Практическая работа	2	2	
Тема 1.6. Велосипед на дороге				**2**	**1**	
	10.	Велосипед на дороге	Лекция	1		Дистанционно
	11.	Мы водители. Занятия в автогородке/видеоуроки	Практическая работа		1	Дистанционно
			Итого: 27	**18**	**9**	

Продолжение Приложения А

Календарно-тематический план

Модуль 2. Доврачебная помощь (базовый уровень)

Сроки	№ занятия	Раздел, тема занятия	Форма занятия, подведения итогов	Количество часов		Форма проведения
				Теория	Практика	
		Модуль 2. Доврачебная помощь		**15**	**12**	
Тема 2.1. Алгоритм действия при ДТП				**2**	**1**	
	1	Алгоритм действия при ДТП	Лекция. Практическая работа	2	1	Дистанционно
Тема 2.2. Понятие о ранах. Классификация ран и их осложнения				**4**	**2**	
	2	Раны. Классификация ран. Бинтовые повязки	Лекция. Практическая работа	2	1	Дистанционно
	3	Травмы. Виды травм. (ссадины, резанные раны, ожог, тепловой удар)	Лекция. Практическая работа	2	1	
Тема 2.3. Виды кровотечений и их характеристика.				**3**	**3**	
	4	Виды кровотечений. Характеристики и отличия каждого вида	Лекция. Практическая работа	2	1	Дистанционно
	5	Оказание первой доврачебной помощи при кровотечении. Классификация повязок и техника наложения	Лекция. Практическая работа	1	2	
Тема 2.4. Переломы. Виды переломов				**3**	**3**	
	6	Переломы: виды переломов Признаки характерные для перелома.	Лекция Практическая работа	2	1	Дистанционно
	7	Алгоритм действия при переломах и оказание первой доврачебной помощи.	Лекция Практическая работа	1	2	
Тема 2.5. Иммобилизация пострадавшего				**3**	**3**	
	8	Иммобилизация пострадавшего при различных переломах. Задачи первой помощи при травмах.	Лекция Практическая работа	2	1	Дистанционно
	9	Основные принципы при транспортировке Наложение жгутов, повязок при травмах	Лекция Практическая работа	1	2	
			Итого: 27	**15**	**12**	

Продолжение Приложения А

Календарно-тематический план

Модуль 3. Вождение велосипеда (базовый уровень)

Сроки	№ занятия	Раздел, тема занятия	Форма занятия, подведения итогов	Количество часов		Форма проведения
				Теория	Практика	
		Модуль 3. Вождение велосипеда		**12**	**8**	
Тема 3.1. Правила дорожного движения для велосипедистов				**3**	**2**	
	1	Изучение главы 24 ПДД РФ. Акция «Велосипедист - полноправный участник дорожного движения»	Лекция. Практическая работа	3	2	Дистанционно
Тема 3.2. Фигурное вождение велосипеда в автогородке				**6**	**4**	
	2	Видеоролики и занятия в автогродке	Лекция. Практическая работа	6	4	Дистанционно
Тема 3.3. Сборка, разборка велосипеда				**3**	**2**	
	2	Видеоролики. Конкурс «Безопасное колесо»	Лекция. Практическая работа	3	2	Дистанционно
			Итого	**12**	**8**	