

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Уральский государственный педагогический университет»
Факультет естествознания, физической культуры и туризма
Кафедра анатомии, физиологии и безопасности жизнедеятельности

**МЕТОДИКА ОБУЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ
НА ДОРОГЕ**

(НА ПРИМЕРЕ ПЕШЕХОДОВ)

выпускная квалификационная работа

Квалификационная работа
допущена к защите
Зав. Кафедрой

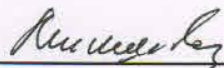
Исполнитель:
Кудрявцева Алёна Дмитриевна,
обучающийся группы БЖ 1501 - з

«27» декабря 2020 года





Руководитель:
Микшевич Николай Владиславович,
кандидат химических наук, доцент,
доцент кафедры анатомии, физиологии
и безопасности жизнедеятельности



Екатеринбург 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБУЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГЕ.....	5
1.1. Нормативно-правовые акты по безопасности дорожного движения....	5
1.2. Особенности и причины нарушения правил дорожного движения, на примере пешеходов.....	6
1.3. Организация движения пешеходов.....	14
1.4. Особенности транспорта. Поражающие факторы	23
ГЛАВА 2. МЕТОДИКА ОБУЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГЕ	32
2.1. Анализ школьной программы по формированию безопасного поведения на дороге.....	32
2.2. Методы обучения и воспитания безопасного поведения на дороге	34
2.3. Средства обучения	37
2.4. Методические рекомендации по методике обучения безопасному движению на дороге (на примере пешеходов).....	40
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	49
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:	51

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования: Безопасность дорожно-транспортного движения- одна из самых распространённых проблем сохранения жизни и здоровья граждан. Сегодня, ребёнок рано становится участником дорожного движения, поэтому появляется проблема обучения основам безопасного поведения на дорогах, улицах, тротуарах.

В ходе технического прогресса особенно высокими темпами развивается транспорт, прежде всего автомобильный, являющийся связующим звеном между всеми отраслями единого хозяйственного механизма, в том числе и между другими основными видами транспорта: железнодорожным, водным, воздушным, трубопроводным. Интересы развития общества, производственные процессы требуют дальнейшего увеличения производительности транспортных средств, интенсификации транспортного конвейера, что, в свою очередь, напрямую связано с вопросами повышения эффективности безопасности дорожного движения.

Проблема безопасности дорожного движения носит многогранный характер, напрямую связана с экономической и социальной сферами жизни общества. Со всей определенностью можно сказать, что от уровня разрешенности этой проблемы во многом зависит стабильность нашего общественного организма, его нормальное функционирование.

Предупреждение автотранспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, наказание виновных за их совершение, предполагают комплексное решение одновременно социально-экономических, организационных, идейно-воспитательных, технических и ряда других проблем с учетом многообразия и сложности тех или иных процессов и явлений, которые связаны с дорожным движением и могут оказать влияние на уровень его безопасности. Не менее важным является правильное применение норм административного и уголовного законодательства об ответственности за рассматриваемые правонарушения, материальных санкций в соответствии с дейст-

вующим гражданским законодательством против владельца источника повышенной опасности.

По данным ГИБДД с января 2019 года по ноябрь 2019 года в России произошло 147738 аварий. Из них с участием пешеходов – 42706 ДТП, 4280 человек погибло, 40256 человек оказались ранены. ДТП с пострадавшими детьми до 18 лет на территории Российской Федерации зафиксировано – 22776, детей погибло – 729 человек ещё 25194 человека получили ранение[20]. Исходя из сравнения статистик прошлых лет, в 2019 году количество аварий снизилось.

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что современный человек понимает важность изучения правил безопасного поведения на дороге, но в большинстве случаев не используются соответствующие программы для обучения детей разных возрастных категорий.

Учитывая важность темы выпускной квалификационной работы и актуальность проблемы, нами была выдвинута следующая цель.

Цель исследования: разработать эффективные методики работы по обучению правилам безопасного поведения на дороге (на примере пешехода), для учеников разных возрастных категорий.

Задачами научно-исследовательской работы являются:

1. Изучить и проанализировать научную литературу по проблеме безопасного поведения на дороге обучающихся.
2. Изучение тем, методов и методических приёмов в соответствии с психофизиологическими особенностями поведения детей на дороге.
3. Разработать методические рекомендации по обучению безопасному поведению на дороге (на примере пешеходов) обучающихся на уроках ОБЖ.

Методы исследования: Теоретические, практические и аналитические.

База исследования: Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение «Верхнедубровская СОШ».

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБУЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГЕ

1.1. Нормативно-правовые акты по безопасности дорожного движения

При изучении данной темы необходимо руководствоваться такими нормативно – правовыми документами, как:

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ);
2. Федеральный закон от 29.12.2012 N 273-ФЗ (ред. от 02.03.2016) «Об образовании в Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016);
4. «Основы законодательства Российской Федерации об охране здоровья граждан»;
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 21.12.2019) "О Правилах дорожного движения";
6. Кодекс об административных правонарушениях;
7. Федеральный государственный образовательный стандарт ОУ;
8. Учебный план общеобразовательных учреждений, внедряющих ФГОС.

Комплексное обеспечение безопасности на дорогах включает:

- нормативное правовое обеспечение, определяющее создание комплекса нормативных законодательных актов по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах;

- повышению результативности аварийно-спасательных работ и оказанию экстренной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- усовершенствованию требований, касающихся конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств и механизмов их использования;
- совершенствованию контрольно-надзорной деятельности;
- развитию транспортной инфраструктуры;
- оптимизации подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами;
- применению эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения;
- усилению агитационно-пропагандистской работы;
- реализации комплексного механизма подготовки знающего участника дорожного движения;
- научно-методическое обеспечение, представляющее собой систему специально организованного взаимодействия субъектов управления процессом безопасности дорожного движения и научно-методических разработок, определяющих задачи, этапы, формы, методы и критерии подготовки компетентных участников дорожного движения.

1.2. Особенности и причины нарушения правил дорожного движения, на примере пешеходов

В России ежедневно погибают и травмируются десятки людей, которые не находятся в транспортном средстве. Это пешеходы.

"Пешеход" - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку,

детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства[24].

В современном мире, человек постоянно спешит по своим делам, забывая про безопасность. Переходя дорогу, забывает посмотреть по сторонам, отвлечься от гаджета, снять наушники. Такая мелочь, но именно она может привести к гибели человека. Проявляя халатность по несоблюдению правил дорожного движения пешеходами – порой страдает невинный водитель.

К сожалению, очень часто пешеходы, особенно дети, не осознают связи между своим поведением, своими действиями на дороге и аварийными ситуациями, приводящими к ДТП. Между тем, связь самая простая. Причиной ДТП становится именно недопустимое поведение: беспечность, недисциплинированность, нежелание соблюдать правила безопасности и пренебрежительное к ним отношение, подражание (осознанное и неосознанное) другим лицам, нарушающим Правила.

Многие пешеходы полагают возможным переходить проезжую часть дороги там, где им пожелается, подвергая опасности свою жизнь и жизнь других людей. По статистике предыдущих лет с наступлением осеннего и зимнего сезона из-за уменьшения продолжительности светового дня, увеличивается количество наездов на пешеходов, в том числе совершаемых в условиях плохой видимости. Ежедневно можно увидеть на дорогах, как взрослые, нарушая правила безопасного перехода через дорогу, ведут за собой ребенка. А ведь для чада родители являются главным примером для подражания, и каждый малыш считает, что надо вести себя именно так, как ведут себя взрослые люди.

Предлагаем рассмотреть статистику ДТП из-за нарушения правил дорожного движения пешеходами за последние пять лет.

Статистика показывает, что на территории Российской Федерации постепенно снижается количество дорожно-транспортных происшествий, виновником которых являются пешеходы. Рассмотрим, по каким причинами пешеходы нарушают правила дорожного движения.

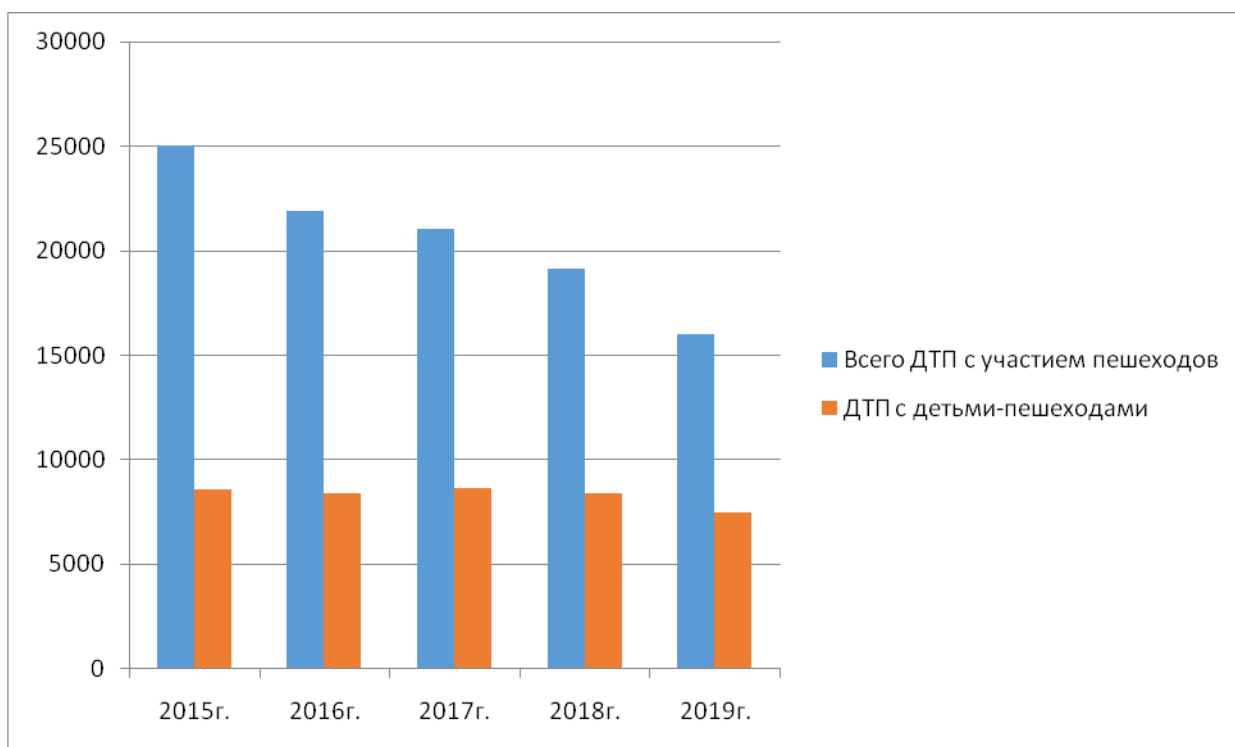


Рисунок 1. Статистика дорожно-транспортных происшествий, в связи с нарушением правил дорожного движения пешеходами

Переход дороги в неположенном месте – одна из самых распространённых проблем на дороге. Современному человеку, из-за нехватки времени, порой лень дойти до специализированного перехода. Так он не только свою жизнь подвергает опасности, но и водителя транспортного средства. Очень часто свидетелями или даже невольными участниками такого правонарушения становятся дети. Они впитывают полученный от взрослых опыт «перебега» автомагистрали, в дальнейшем пытаюсь повторить это самостоятельно. К сожалению, статистика показывает, что из-за нарушения ПДД пешеходами, за 2019 год произошло 15996 аварий, 2851 человек при этом погиб [20].

Вторая немаловажная проблема – это отсутствие на одежде светоотражающих элементов, так называемых фликеров.

Не каждый человек задумывается о приобретении особой нашивки или же одежды, которая уже содержит светоотражающие элементы. Мысль о

том, что именно тебя или твоих близких не заметит водитель на дороге, не позволяет задуматься о безопасности. Светоотражающих элемент может быть представлен в разных вариантах (рис.2)



Рисунок 2. Виды съемных светоотражающих элементов

Также светоотражающие элемент уже могут быть в одежде и обуви, которая покупается для ребенка. Родителям следует при покупке верхней одежды обращать на это внимание.



Рисунок 3. Светоотражающие элементы в одежде и обуви

В тёмное время суток, человека, как в темной, так и в светлой одежде на дороге не видно.

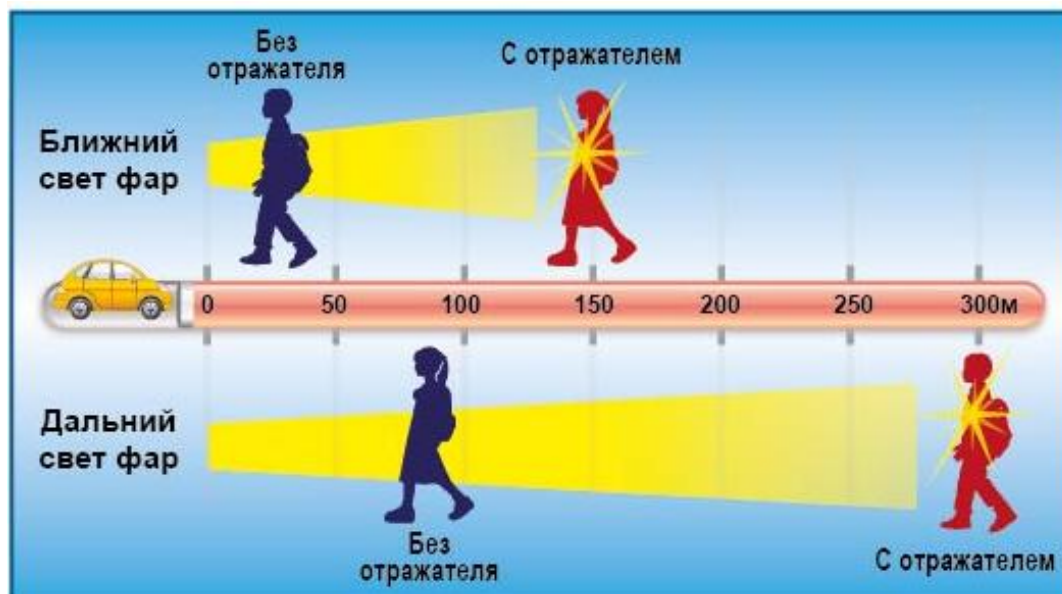


Рисунок 4. Расстояние, с которого виден пешеход

Данный факт очень трудно донести до общества. В случае неожиданного появления пешехода на проезжей части без фликеров в тёмное время суток, у водителя практически нет шансов избежать аварии. Обратимся к статистике. За прошедший год в России произошло 48027 аварий в тёмное время суток, из них 41567 ДТП с наездом на пешехода. Число погибших 4280 человек [20].

Переход дороги на красный сигнал светофора ещё одна из причин травматизма пешеходов. В современном обществе человек постоянно спешит. У него нет времени ждать разрешающего сигнала светофора. Пешеход, переходя дорогу на запрещающий сигнал, забывает, что для автотранспорта горит зелёный свет. Не каждый водитель сможет избежать наезда на нарушителя. Не стоит забывать и обратную сторону. Автомобилисты проезжая на красный сигнал светофора зачастую имеют огромную скорость движения. При столкновении, у человека мало шансов остаться невредимым. Статистика за 2019 год показывает, что на пешеходном переходе было сбито 3077 детей, из них 38 погибло [20].

Собственная неосторожность и нахождение, вблизи дороги, в состоянии алкогольного опьянения немаловажный фактор в травматизме и гибели пешеходов. Расслабленность, невнимательность, снижение уровня самосохранения приводят к печальным последствиям. Дети, играя вблизи дороги или же катаясь на велосипедах во дворах, не задумываются и не ожидают появления автомобиля. Выбегают из тех мест, которые для водителя являются слепой зоной. Такие же ошибки совершает и взрослый человек, не задумываясь о последствиях. По статистике в 2019 году по неосторожности погибло 112 человек, спровоцировав 4586 ДТП. В случае, когда пешеход находился в состоянии алкогольного опьянения, произошло 1444 ДТП, 425 человек погибло [20].

Ребёнок, в силу недостаточности собственного опыта, не может спрогнозировать последствия своих поступков. Кроме простой детской невнимательности, недисциплинированности, причиной трагедии часто является то, что дети хуже взрослых ориентируются в звуках и медленнее реагируют на них. Именно эти факторы зачастую становятся причиной ДТП с участием детей-пешеходов.

Рассмотрим типичные ситуации наезда на пешехода (ребенка):

1. **Закрытый обзор.** Стоящие у обочины автомобили, кусты, придорожные конструкции, остановочные павильоны, ларьки, дома и т.п. ограничивают обзор.

2. **Проезд нерегулируемого пешеходного перехода.** Как правило дети не понимают, что один движущийся автомобиль может скрывать за собой другой. Из-за препятствий (стоящий транспорт) ребенок может появиться неожиданно, начать переход в 10-20 метрах от «зебры», пересекать проезжую часть по диагонали.

3. **Движение по «пустынной» улице.** Дети часто ведут себя неосторожно, забывая о том, что это тоже дорога; выбегают, выходят на проезжую часть, не оглядевшись по сторонам.

4. Движение в жилых зонах. Жилые зоны, дворы, внутриквартальные проезды дети считают безопасной территорией. Здесь дети ведут себя еще менее осторожно, чем на пустынных улицах - играют, забывая о том, что тут также могут двигаться автомобили.

5. Проезд мимо школы (в зоне действия знака «Дети»). Дети могут появиться в любой момент, отовсюду и в большом количестве, и их внимание максимально отвлечено от дороги – они сосредоточены на занятиях, оценках, разговорах с друзьями и т.п.

6. Проезд светофоров. Чаще всего дети попадают в ДТП при смене сигналов светофора. В момент, когда для них включается зеленый, они сразу начинают переход, не понимая, что могут быть «запоздавшие» машины.

7. Проезд мимо остановки общественного транспорта. Возле остановки общественного транспорта проявляются две основные опасные привычки детей: выбегать из-за помех обзору и спешить (к автобусу или выходя из него). Детей учат: «Обходи автобус и троллейбус сзади, а трамвай – спереди». Спешащий ребенок забывает даже об этом и выбирает кратчайший путь.

8. Выезд из арки, узкого проезда между домами. Выезд из арки дети воспринимают как продолжение двора, а не как начало дороги.

9. Дети на роликах, скейтборде, велосипеде. Правила дорожного движения запрещают передвигаться по тротуару на роликах или скейтборде (а также выезжать на дорогу общего пользования велосипедистам, не достигшим 14 лет).

Пешеход, как непосредственный участник дорожного движения, должен знать о своих обязанностях. Данные правила прописаны в Постановлении Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 21.12.2019) "О Правилах дорожного движения". Пример некоторых обязанностей :

- Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии - по обочинам.
- При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним

пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).

- При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств.

- При переходе дороги, движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

- Пешеходы, должны пересекать проезжую часть, только по предназначенным для этого участкам дороги – по пешеходным переходам.

- В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии - транспортного светофора.

- На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.

- При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).

- Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии - на тротуаре или обочине. В местах остановок маршрутных транспортных средств, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транс-

портное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.

Знание Правил дорожного движения, по мнению специалистов, обеспечивает человеку лишь около 10% необходимой безопасности. Остальное достигается при помощи умения прогнозировать, то есть предвидеть опасность на дороге и действовать по обстановке.

1.3. Организация движения пешеходов

Обеспечение удобства и безопасности движения пешеходов является одним из наиболее ответственных и вместе с тем до сих пор недостаточно разработанных разделов организации движения. Сложность заключается в том, что поведение пешеходов труднее поддается урегулированию, чем поведение водителей.

На практике не уделяется должного внимания организации пешеходного движения, а усилия инженеров по организации движения направляются первостепенным образом на обеспечение движения транспортных средств. Такое состояние в значительной мере объясняется тем, что при анализе ДТП в качестве основных причин наездов на пешеходов часто выделяют нарушение правил движения со стороны пешеходов и водителей, а влияние, которое оказывают недостатки в организации движения, остаются не замеченными. Можно выделить следующие основные задачи организации движения пешеходов:

- обеспечение самостоятельных путей для движения людей вдоль улиц и дорог;
- организация и оборудование пешеходных переходов через проезжую часть улиц и дорог;
- организация специальных пешеходных зон, закрытых для движения транспортных средств;

- оборудование остановочных пунктов и промежуточных узлов пассажирского транспорта, в комплексе с организацией движения на специальных пешеходных маршрутах.

Как показали данные исследования регулируемого уличного движения, для современного человека в городе свойственен так называемый «предел терпеливого ожидания», равный примерно 30 секундам. По истечению этого времени (например, при ожидании возможности перехода улицы) резко возрастает количество людей, стремящихся перейти улицу независимо от сигналов светофора или движения транспортного потока. В связи с этим фактом, считается необходимым обеспечение включения сигнала, разрешающего переход улицы, не менее одного раза в минуту.

Важное значение имеют особенности зрения пешеходов, так как именно зрительный фактор, в первую очередь, определяет поведение человека на дороге. Поэтому конструкцию, окраску и размещение технических средств организации пешеходного движения необходимо разрабатывать с учетом их четкого и быстрого зрительного восприятия людьми. Исключительно важным является учет особенностей человеческого зрения в темноте, резко теряющего свою эффективность по сравнению с дневным освещением. В связи с этим устройства наружного освещения и применение светящихся указателей и знаков является действенным средством для обеспечения ориентирования пешеходов и воздействия на их поведение (например, привлечения на пешеходный переход).

Организация движения пешеходов по тротуарам. Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортных потоков.

Необходимыми мерами для этого являются:

- устройство тротуаров и пешеходных дорожек, вдоль автомобильных дорог, достаточной ширины, в соответствии с потоком людей и содержание их в исправном состоянии;

- устранение препятствий для движения потока пешеходов (ликвидация торговых точек на тротуарах, рациональное размещение телефонных будок и т. п.);
- применение ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть;
- выделение дополнительной полосы на проезжей части для движения пешеходов при недостаточной ширине тротуаров;
- устройство ограждений, предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах;
- наглядное информирование пешеходов (указатели) об имеющихся пешеходных путях.

Пешеходные переходы, по принципу размещения через проезжие части дорог, разделяют на установленные в одном уровне (наземные) и в разных уровнях (подземные или надземные). Полную безопасность и возможность для пешехода пересечь проезжую часть без задержек на светофорах гарантируют только переходы второго типа. Однако при устройстве надземных переходов или подземных путь перехода несколько увеличивается, а подъем и спуск требуют от пешеходов дополнительных затрат энергии, если переход не оборудован эскалаторами.

При организации любого пешеходного перехода прежде всего возникает задача определить место его расположения и необходимую ширину. При выборе места перехода исходят из двух основных факторов:

- направления наиболее интенсивного и постоянного пешеходного потока, чтобы обеспечить ему наибольшие удобства;
- обеспечения безопасности пешеходов на переходе.

Можно назвать три основных условия для обеспечения безопасности на наземном нерегулируемом переходе:

- обеспечение хорошей видимости перехода водителями, приближающимися со всех разрешенных направлений;

- обеспечение видимости пешеходами приближающихся автомобилей;
- обеспечение наименьшей протяженности перехода, чтобы сократить время нахождения людей на проезжей части.

Во всех случаях переход следует обозначать разметкой типа «зебра», что обеспечивает хорошее зрительное восприятие перехода как водителями, так и пешеходами. В дополнение к разметке применяют дорожные знаки 1.22 и 5.19.1 (рис.5)

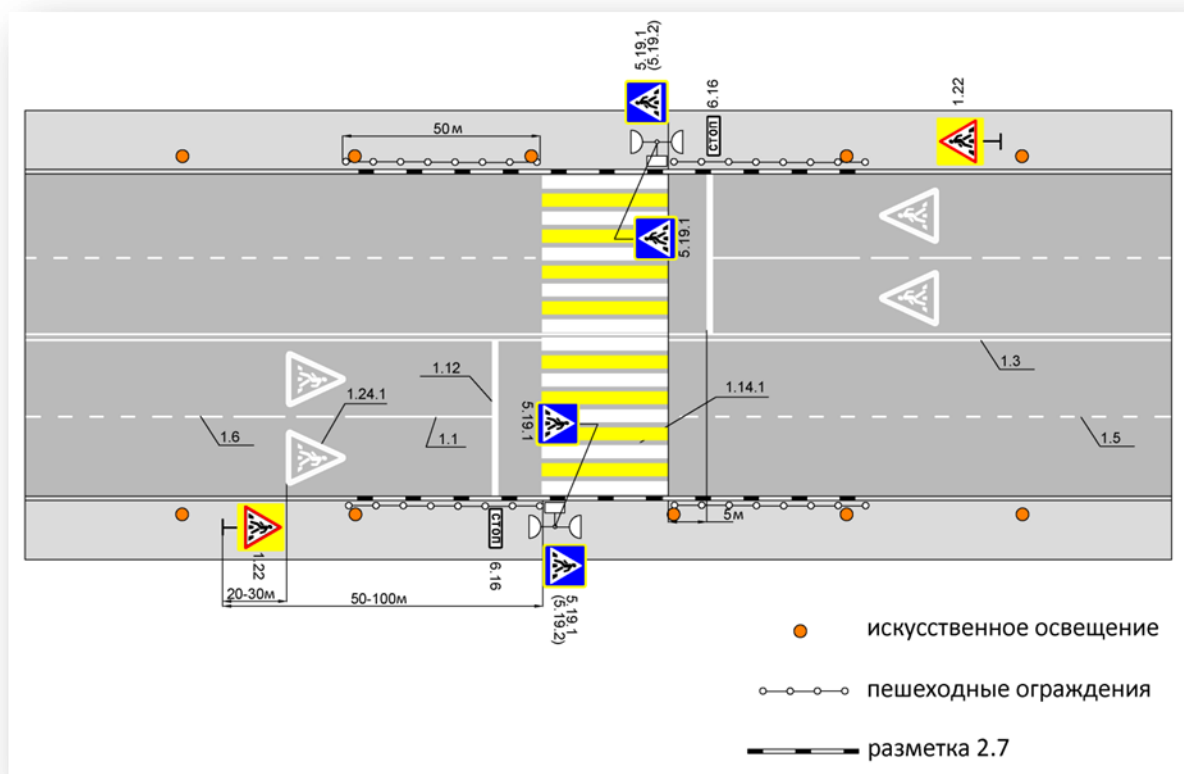


Рисунок 5. Схема пешеходного перехода по ГОСТ.

Рассмотрим более детально некоторые требования к разметке пешеходных переходов по ГОСТ Р58398-2019.

Знак 1.22 «Пешеходный переход» - вне населенных пунктов перед всеми нерегулируемыми наземными пешеходными переходами, а в населенных пунктах — перед переходами, расстояние видимости которых менее 150 м. (рис.6).



Рисунок 6. Знак «Пешеходный переход»

Знаки 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» применяют для обозначения мест, выделенных для перехода пешеходов через дорогу. Знак 5.19.1 устанавливают справа от дороги, знак 5.19.2 — слева. На дорогах с разделительной полосой (полосами) знаки 5.19.1 и 5.19.2 устанавливают на разделительной полосе соответственно справа или слева от каждой проезжей части (рис.7).



Рисунок 7. Знак «Пешеходный переход».

Разметку 1.14.1 и 1.14.2 применяют для обозначения мест, выделенных для пересечения проезжей части пешеходами. Ширину размечаемого пешеходного перехода определяют по интенсивности пешеходного движения из расчета 1 м на каждые 500 пеш./ч, но не менее 4 м.(рис.8).

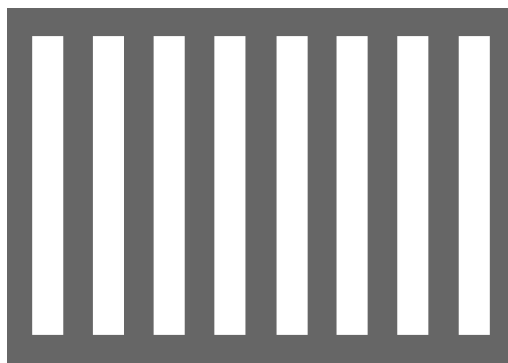


Рисунок 8. Разметка пешеходного перехода.

Светофоры Т.7 применяют для обозначения нерегулируемых перекрестков и пешеходных переходов.(рис.9)



Рисунок 9. Изображение светофора на нерегулируемых перекрестках и пешеходных переходах.

Светофоры П.1 и П.2 применяют для регулирования движения пешеходов через дорогу на регулируемых перекрестках и пешеходных переходах вне перекрестков (рис.10).



Рисунок 10. Вид пешеходного светофора.

Искусственные неровности (рис.11) устраивают :

- перед детскими и юношескими учебно-воспитательными учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, стадионами, вокзалами, магазинами и другими объектами массового скопления пешеходов;
- перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее;
- перед нерегулируемыми перекрестками с необеспеченной видимостью транспортных средств;
- от 10 до 15 м до наземных нерегулируемых пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений, детских площадок, мест массового отдыха, стадионов, вокзалов, крупных магазинов, станций метрополитена.



Рисунок 11. Искусственная неровность.

Ограничивающие пешеходные ограждения (рис.12) применяют:

- перильного типа или сетки на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
- у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием должны быть установлены ограничивающие пешеходные ограждения

перильного типа с двух сторон дороги на расстоянии не менее 50 м в обе стороны от пешеходного перехода.



Рисунок 12. Ограждение тротуара от проезжей части.

На практике, зачастую, не производится должное соблюдение требований по оснащению пешеходных переходов. Проанализировав необходимые критерии к организации безопасного движения, новостные сводки и статистику дорожно-транспортных происшествий, мы решили выделить основные факторы, связанные с опасностью движения пешеходов.

Первое, это несоответствие требований по безопасности одноуровневых пешеходных переходов скоростным режимам движения. То есть, несоблюдение скоростного режима водителем транспортного средства, отсутствие должного контроля над скоростью автомобиля.

Следующий фактор, это использование нерегулируемых пешеходных переходов на многополосных дорогах. Отсутствие специализированных световых рамок над дорогой, которые позволяют заблаговременно заметить пешеходный переход.

Третий фактор, это отсутствие у пешеходных переходов элементов безопасности для принудительного снижения скорости транспортного сред-

ства. Так называемых «лежачих полицейских» - это искусственная неровность, созданная для повышения уровня перехода над уровнем проезжей части.

Малое количество надземных и подземных пешеходных переходов немаловажный фактор безопасности. Как известно именно эти виды переходов являются самыми безопасными и в тоже время дорогими для установки.

Отсутствие пешеходных переходов или недостаточное их количество является главным фактором при переходе проезжей части в неполюженном месте. Большое расстояние, отсутствие информации о ближайших переходах вынуждает людей идти на риск, перебегаая дорогу в неполюженном месте.

Плохая видимость знака «пешеходный переход», разметки «зебра» и даже самого пешехода в темное время суток. Отсутствие дополнительного освещения и светоотражающих элементов на одежде приводят к непоправимым последствиям.

Отсутствие или непригодное состояние пешеходных переходов и дорожек - ещё один немаловажный фактор. Пешеход вынужден передвигаться по проезжей части, при этом выбирается сторона удобная для ходьбы, которая может оказаться на стороне попутного движения.

В последнее время стали фиксироваться случаи дорожно-транспортных происшествий на тротуаре. Эти инциденты случаются из-за отсутствия ограждений пешеходных дорожек. Зачастую, человек двигаюсь по тротуару, не предполагает, что может попасть под колёса автомобиля. Фактор неожиданности, отсутствие «спасительного места» приводят к печальным последствиям.

Изучив самые распространённые проблемы травматизма и гибели пешеходов на дорогах, можно сделать следующий вывод: требуется более мощная пропаганда соблюдения правил собственной безопасности и окружающих, непосредственно на дороге.

Рассмотрев основные факторы, которые приводят к ДТП на проезжей части, мы сделали вывод: в образовательных учреждениях стоит рассказывать про опасности, которые подстерегают на пешеходных переходах и тротуарах.

1.4. Особенности транспорта. Поражающие факторы

Транспорт является неотъемлемой составляющей нашей жизни, среды нашего обитания. Невозможно представить себе существование современного общества без транспортных средств.

Человек, как участник дорожного движения, может быть как пешеход, так и пассажир.

- Пешеход" - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства[24].

- "Пассажир" - лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (сидит на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него)[24].

Рассмотрим транспорт по отношению к пешеходам.

Транспорт - это устройство, предназначенное для перевозки людей и грузов. Различают наземный, водный и воздушный транспорт[24].

Каждый вид транспорта имеет свои особенности, свои зоны повышенной опасности и свои правила безопасного пользования им.

Рассмотрим классификацию автомобильного вида транспорта по виду перевозок.

Маршрутное транспортное средство или общественный транспорт.

К нему относятся автобус, троллейбус, трамвай, маршрутные такси.

Автобус - самый распространенный вид транспорта в городах и населенных пунктах. Он легко маневрирует в транспортном потоке, может резко менять направления и скорость движения.

Трамвай – это так называемая городская наземная электрическая железная дорога. Имеет небольшую скорость передвижения, по сравнению с

другими видами общественного транспорта. Является самым безопасным видом транспортных средств.

Троллейбус – это многоместная электрическая транспортная машина, идущая по безрельсовым путям.

Маршрутные такси - вид городского транспорта, имеющего определённый маршрут следования. Является самым опасным видом транспорта.

Нарушение правил дорожного движения со стороны водителей чаще всего заключаются в:

1. Превышение безопасной скорости при маневрах, проезд по участкам дорог с худшими характеристиками;
2. Несоблюдение очередности проезда перекрестков;
3. Не правильный расчет минимального остановочного пути при различных скоростях движения и состоянии дорожного покрытия;
4. Нарушения требований сигналов светофора, дорожных знаков и указателей, требований дорожной разметки;
5. Не соблюдение безопасной дистанции;
6. Неожиданный выезд из своего ряда движения и ослепление светом фар;
7. Нарушения правил перевозки пассажиров;
8. Нахождение в нетрезвом состоянии и усталость водителя.

Рассмотрим опасности, подстерегающие пешеходов, от общественного транспорта.

Опасности на остановках транспорта.

Любое транспортное средство, находящиеся на остановке, создаёт помеху обзору дороги. Данной опасности наиболее подвержены дети. Пешеходы выбегают между стоящими на остановки машинами, тем самым создавая наезд на пешехода.

Попадание пешехода в слепую зону транспорта.

Близкое нахождение вблизи стоящего или приближающегося транспорта так же могут нанести вред здоровью пешеходов. Допустим, при обходе

автобуса спереди, водитель может не заметить препятствий для движения. Или же при приближении трамвая, нахождение вблизи рельс может грозить ударом об корпус транспортного средства или же об стекло бокового вида.

Несвоевременная посадка в транспорт.

Догоняя уходящий транспорт, пешеход, так же может травмироваться. Особенно это касается в зимнее время. Человек может травмироваться, поскользнувшись или попав под колёса транспортного средства.

Превышение скоростного режима. Проезд на запрещающий сигнал светофора.

Общественный транспорт имеет гораздо больший вес, нежели автомобиль. При превышении скоростного режима маршрутному транспортному средству надо большее время и расстояния для торможения. Данные опасности подстерегают пешехода при переходе дороги. Отличие автомобиля от общественного транспорта в данном случае обуславливается тем, что маршрутный транспорт имеет большие габариты. Поэтому при сбивании пешехода, человек попадает под транспортное средство.

Выезд общественного транспорта с автодороги.

В последнее время в новостных сводках встречаются происшествия, связанные с выходом общественного транспорта с пределов дороги. Автобусы врезаются в остановки общественного транспорта, съезжают в пешеходные переходы, совершают движение по тротуарам. При этом причины данного происшествия могут быть разнообразны.

Неквалифицированные водители транспортных средств.

Водители общественного транспорта отвлекаются от дороги. Берут плату за проезд, ведут разговоры по телефону, иногда делают за рулём совершенно неприемлемые дела. Так же водители не соблюдают правила дорожного движения, не убеждают в безопасности пешеходов и пассажиров. Ненормированный рабочий день, усталость приводят к тому, что водители засыпают за рулём. И как в следствии такие большие машины устраивают большие происшествия.

Статистика дорожно-транспортных происшествий за 2019 год с участием общественного транспорта[20]:

- Автобусы попали в 5024 ДТП. Погибло 205 человек, 7854 пострадало.
- С участием трамваев произошло 137 ДТП. Погибло 5 человек, 170 пострадало.
- Троллейбусы попали в 300 ДТП, 4 человека погибло, 383 пострадало.
- С участием маршрутных такси произошло 1984 ДТП, 83 человека погибло, 3139 пострадало.

Следующий вид транспорта – это личный автотранспорт.

За 2019 год в России было зафиксировано :

- 106319 ДТП с участием легковых автомобилей. 10275 человек погибло, 143898 пострадало [20].
- 12921 ДТП, при котором водитель находился в состоянии алкогольного опьянения. 3414 человек погибло и 17631 пострадало [20].

Борьбу с дорожно-транспортными происшествиями на автомобильном транспорте в России возглавляет и координирует ГИБДД Министерства внутренних дел РФ. ГИБДД разрабатывает правила, нормативы и стандарты по безопасности дорожного движения (или участвует в создании таких документов) и контролирует соблюдение всеми предприятиями, организациями, учреждениями и отдельными гражданами этих правил, нормативов и стандартов.

Главная задача ГИБДД заключается в совершенствовании организации дорожного движения, чтобы обеспечить безопасность и повысить эффективность использования транспортных средств. Для этого ГИБДД регулярно проверяет техническое состояние транспортных средств и улично-дорожной сети, ежегодно проводит государственные технические осмотры автомобилей, мотоциклов и прицепов, контролирует выполнение мероприятий по охране окружающей среды от негативного влияния транспортных средств и

выполняет ряд других задач. Госавтоинспекция работает в тесном взаимодействии с дорожными, транспортными, коммунальными, научно-техническими организациями, а также с высшими и средними учебными заведениями.

По статистическим данным ГИБДД основными причинами возникновения дорожно-транспортных происшествий являются:

- Употребление водителями спиртных напитков или наркотических средств;
- Несоблюдение установленных законодательством правил дорожного движения;
- Невнимательность водителей или пешеходов;
- Неисправность транспортных средств;
- Отсутствие освещения на проезжей части;
- Непригодное состояние дорожного покрытия.

Рассмотрим причины ДТП и травматизма пешеходов по вине водителей автотранспортных средств.

- Невнимательность, усталость, плохое самочувствие, перевозка детей.
- Нарушение правил дорожного движения. К наиболее частым причинам относятся: превышение скоростного режима, неправильный проезд перекрестков, выезд на полосу встречного движения для обгона или совершения других маневров;
- Алкогольное опьянение. По статистике около 30% дорожно-транспортных происшествий случаются по вине водителя, находящегося в нетрезвом состоянии.
- Эксплуатация автотранспорта в неисправном техническом состоянии.

Одной из наиболее распространённых причин возникновения ДТП является алкогольное опьянение, при этом большинство аварий, совершенных по данной причине заканчиваются трагично – гибелью людей.

После выпитого алкоголя реакция человека становится замедленной, что приводит к неадекватному поведению на дороге. Примеры аварий с участием пьяных водителей постоянно разбираются в разнообразных СМИ.

Так же существенной причиной ДТП является превышение скорости. По статистике по этой причине случается порядка 20% дорожных аварий по России.

Превышение скоростного режима приводит:

- К неуправляемому поведению транспортного средства на проезжей части, особенно в зимний период времени;
- К невозможности быстро остановить автотранспорт при возникновении какой-либо опасности, например, при появлении пешехода на проезжей части.

В автомобильных авариях, случившихся из-за превышения допустимого скоростного режима, достаточно часто гибнут люди (пешеходы, пассажиры и сами водители), а транспортные средства получают сильные повреждения.

Наказание за превышение скорости предусмотрено статьей 12.9 КоАП [21].

Кроме употребления алкогольных напитков за рулем так же к существенным правонарушениям, которые могут привести к дорожным авариям, относятся:

- Выезд транспортного средства на полосу встречного движения. Такой выезд может быть в результате обгона автотранспорта или с целью объезда пробок на дороге. Зачастую выезды на встречную полосу движения случаются из-за усталости (водитель засыпает) или невнимательности. Перестроение с одной полосы на другую иногда приводит к лобовым столкновениям, приводящим к тяжким последствиям, в том числе и смерти;
- Проезд автомашины на запрещающий сигнал светофора. Перекрестки так же являются зоной повышенной опасности. К игнорированию сигналов светофора могут привести такие факторы, как невнимательность

водителя, использование гаджета без специальной гарнитуры и другое, отвлекающее внимание от дорожной ситуации;

- Не использование ремней безопасности или детских кресел. Необходимость установки детских кресел появилась сравнительно недавно и далеко не все водители оснащают свои транспортные средства этими специальными устройствами, что становится основной причиной ДТП с участием детей;

- Нарушение правил перевозки крупногабаритных и опасных грузов. Разговор по телефону, невнимательность.

- Большой ущерб, не только материальный, но и моральный, может привести простой мобильный телефон, который используется водителем во время управления транспортным средством. Звонки и СМС сильно отвлекают внимание водителей от ситуации на дороге.

Дорожные происшествия, ставшие причиной невнимательности или использования электронных гаджетов так же нельзя отнести к категории легких.

Водитель, пассажиры и пешеходы могут получить тяжкие повреждения, а в некоторых случаях ДТП может быть и со смертельным исходом.

Для снижения аварийности из-за использования мобильных устройств в Административный Кодекс была введена статья 12.36.1, по которой предусмотрено наказание в виде штрафа в размере 1 500 рублей [21].

Исходя из причины возникновения ДТП по вине водителя, можно прийти к следующим выводам:

- Каждые из вышеперечисленных нарушений может послужить причиной травматизма или гибели пешехода.

- Пешеход может стать невольным участником ДТП.

Рассмотрев причины нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств, опасности, подстерегающие в непосредственной близости пассажирского транспорта, можно сделать вывод. Анализ особенно-

стей транспорта и его поражающие факторы служат основой для разработки эффективной методике по обучению безопасного поведения на дороге.

ВЫВОДЫ ПО ПЕРВОЙ ГЛАВЕ:

В первой главе мы рассмотрели понятие «Пешеход» - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства»[24].

Выяснили, какие главные условия должны выполняться одновременно для фиксации ДТП. Выделили основных участников аварий. Рассмотрели, на какие виды подразделяются и по каким причинам возникают дорожно-транспортные происшествия.

Исходя из темы работы, подробно рассмотрели причины нарушений правил дорожного движения пешеходами и водителями транспортных средств. Проанализировали сводки дорожно-транспортных происшествий по данным ГИБДД. Рассмотрели недостатки в состоянии пешеходных переходов и тротуаров.

Определили цель о необходимости совершенствования знаний, касающихся безопасному поведению на дороге, на примере пешеходов.

Обозначили задачи, необходимые для достижения цели:

- Поиск новых решений, для снижения уровня дорожно-транспортного травматизма;
- Выбор более эффективной методики обучения по соблюдению правил дорожного движения;
- Рассматривать не только правила перехода дороги, но и опасность нахождения вблизи проезжей части;

- Необходимость участия сотрудников ГИБДД для закрепления правил дорожного движения.

Из всего выше сказанного, можно сделать вывод – обучение безопасности передвижения пешеходов по дорогам должна выполняться не только сотрудниками образовательного учреждения, но и другими сопутствующими службами.

ГЛАВА 2. МЕТОДИКА ОБУЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГЕ

2.1. Анализ школьной программы по формированию безопасного поведения на дороге

Формирование навыков безопасного поведения на дороге – это непрерывный, систематический процесс получения знаний, начинающийся с раннего возраста и продолжающийся в системе школьного образования.

Для эффективного формирования навыков безопасного движения на дороге учителем ОБЖ должны соблюдаться следующие требования:

- Психологические и возрастные особенности обучающихся;
- Учитель должен прививать осознанность необходимости соблюдения и выполнения правил дорожного движения;
- Использование нестандартных форм и методов, исходя из специфики окружения современных детей;
- Развитие понимания проблем и опасностей, которые могут быть сопряжены с дорогой и транспортом;
- Организация соответствующего учебно-воспитательного процесса для формирования внутренней мотивации обучающихся.

Рассмотрим тематическое планирование по теме безопасное поведение на дороге на базе основного и среднего звена образовательного учреждения.

Рабочая программа «Основы безопасности жизнедеятельности 5-9 классы» из линии УМК В. Н. Латчука ОБЖ (5-9). Рабочая программа разработана в соответствии с Федеральным государственным образовательным стандартом основного общего образования к завершённой линии учебников В.Н. Латчука, В.В. Маркова, М.И. Кузнецова и д.р. Учебники данной линии прошли экспертизу и одобрены РАО и РАН, включены в Федеральный перечень учебников и обеспечивают освоение образовательной программы основного общего образования [13].

Данная авторская линия учебных пособий имеет богатый иллюстрированный материал с практическими заданиями. В большинстве проанализированных учебников реализованы положения ФГОС, а также требования Конституции и федеральных законов РФ.

Учебно-методические комплексы большинства авторов реализуют целостный подход к явлениям жизни, согласно которому «жизнь - свойство целого, а не его частей» .

Поэтому в качестве примеров рассматриваются многочисленные опасные и чрезвычайные ситуации, в том числе последствия дорожно-транспортных происшествий, причем это делается в виде целостных планов действий по их предвидению, предотвращению, профилактике (стремлению их избежать), а при необходимости - принятию решений.

Особенное внимание при этом уделяется необходимости фундаментальных знаний о составных факторах опасности, роли каждой её части в функционировании целого .

По решению органов управления образованием с 5 по 9 класс на изучение предмета ОБЖ выделяется 1 час в неделю (всего 175 часов). Для рассмотрения темы «Безопасное поведение на дороге» выделяется:

- 5 класс. Раздел 2 «Безопасность на дороге и на транспорте».
 1. Организация дорожного движения, причины и последствия дорожно-транспортных происшествий.
 2. Безопасное поведение пешеходов и пассажиров.
 3. Безопасность в общественном транспорте и автомобиле.
- 8 класс. Раздел 6 «Чрезвычайные ситуации на транспорте».
 1. Автомобильные аварии и катастрофы.
 2. Безопасное поведение на дорогах велосипедистов и водителей мопедов.

Таким образом, несмотря на то, что на уроках ОБЖ подробно рассматриваются вопросы безопасности дорожного движения, этого недостаточно для формирования стойких навыков безопасного поведения на дороге у обу-

чающихся. Поэтому необходимо проведение системы работы, включающей не только внеклассные мероприятия с привлечением сотрудников ГИБДД, но и систематическую содержательную учебную работу на уроках и во внеурочное время под руководством опытного учителя.

Рабочая программа «Основы безопасности жизнедеятельности 5-9 классы» из линии УМК В. Н. Латчука ОБЖ (5-9) больше не предусматривает выделение часов на обучение правилам дорожного движения [13].

В рабочей программе «Основы безопасности жизнедеятельности 10-11 классы» из линии УМК В. Н. Латчука ОБЖ (10-11) [14].

- 11 класс. Раздел 2. «Сигнальные цвета, знаки безопасности и сигнальная разметка. Безопасность на транспорте».

1. Сигнальные цвета, знаки безопасности и сигнальная разметка.
2. Дорожные знаки и дорожная разметка.
3. Правила безопасности для водителей транспортных средств.

Повторение и закрепление знаний о правилах дорожного движения, исходя из организационных моментов образовательного учреждения, может проводиться как на классных часах, так и во внеклассных мероприятиях.

Рассмотрев рабочие программы, можно сделать вывод. В процессе обучения курсу «Основы безопасности жизнедеятельности» выделяется мало часов для закрепления и обучения учащихся правилам дорожного движения. Следует проводить иные мероприятия для повышения качества знаний о безопасности на дороге.

2.2. Методы обучения и воспитания безопасного поведения на дороге

Учитывая неравномерность психического и физического развития обучающихся школы, образовательный процесс по основам безопасности дорожного движения, должен быть построен на основе дидактических закономерностей: от простого к сложному, от конкретного к абстрактному.

К дидактическим принципам, которые должны быть реализованы в образовательном процессе, относятся следующие:

Наглядность. Этот принцип традиционно используется в обучении, где ученики могут увидеть, потрогать, услышать материал. Данный принцип повышает уровень интереса учащихся к знаниям и делает процесс обучения более простым для понимания. При обучении безопасному поведению на дороге могут использоваться: учебные пособия с иллюстрированным материалом, плакаты, макеты дорожных знаков, видеофильмы и т.д.

Связь теории с практикой. Этот принцип выражает необходимость подготовки учащихся к правильному использованию теоретических знаний в разнообразных практических ситуациях, к преобразованию окружающей нас действительности.

Доступность. Принцип заключается в изложении материала в доступной форме. Ученики не воспринимают сложную дорожную информацию и общепринятые определения правил дорожного движения.

Единства воспитания и обучения. На всех этапах обучения необходимо воспитывать культуру безопасности на дорогах, в транспорте и улице.

Далее рассмотрим методы обучения безопасному поведению на дороге.

При обучении школьников среднего звена целесообразны следующие словесные методы для изложения знаний безопасного поведения на дороге:

Беседа. Данный метод используется, опираясь на знания и опыт учеников. В процессе беседы включается мышление, развиваются навыки и умения. Данный метод способствует объединению изучения нового материала с закреплением и проверкой пройденного. К примеру, учителем рассказывается о том, как кто-то нарушил правила дорожного движения, не говоря какие именно. Задача учеников в ходе беседы найти нарушения, вспомнить пройденный материал.

Рассказ. К данному методу учитель обращается, когда нужно сообщить учащимся новые знания, факты, события, т.е. то, что они не могут наблю-

дать непосредственно. Рассказ применяется, когда надо проследить логическую последовательность действий. Так же данный метод использует для совместного с учащимися поиска новых знаний, связанных с прежним опытом. К примеру, ученики рассказывают, как столкнулись с нарушением правил дорожного движения. Какие они сделали из данной ситуации выводы.

По характеру познавательной деятельности используются методы:

Объяснительно-иллюстративный. Данный метод позволяет использовать в своей работе различные плакаты, видеофайлы, учебные пособия и др. К примеру, учитель может показать видеоролики, созданные сотрудниками ГИБДД. Демонстрация различных знаков дорожного движения, иллюстрации различных ситуаций.

Эвристический. Заключается в организации активного поиска решений задач по обеспечению безопасного поведения на дороге. Например, обучающиеся подготавливают сообщения о своём пути в образовательное учреждение. Рассматривают все опасности при переходе дороги, обращают внимание на дорожные знаки и особо опасные места дороги на пути их движения. В данном случае, учитель выступает в роли консультанта, обучающиеся, в свою очередь, проявляют высокий уровень самостоятельности.

Инновационные методы обучения.

Кейс-стади. Основывается на полноценном анализе ситуаций, касающихся безопасного поведения на дороге. Разбор конкретного дорожно-транспортного происшествия, связанного с пешеходом, поэтапно. Ошибки, причины, как стоит действовать в идентичной ситуации. К примеру, учитель предоставляет конкретную ситуацию, при которой человеком были нарушены какие-либо правила дорожного движения. Обучающимся предлагается найти нарушения, предположить причину, предложить свой метод для предотвращения идентичных ситуаций в повседневной жизни.

Рольевые игры. Создание разнообразных театральных постановок и разнообразных игр по ролям в рамках исследуемой темы или предмета. К примеру, постановка сказки о Волке «инспектора дорожного движения» и

Козлятах «нарушителях». Данная постановка поможет более детально ознакомиться со знаками дорожного движения, рассмотреть причины и последствия нарушений.

Разбор «завалов». Заключается в моделировании ситуаций, которые возникают в реальной жизни. Поиск наиболее эффективных способов решения поставленных задач. Допустим, учитель предлагает ситуацию: - « Вы, оказались на нерегулируемом перекрёстке, на котором отсутствует пешеходный переход. Ваши действия». Обучающиеся предлагают различные выходы из ситуации, тем самым проецируя своё поведение на дороге.

Рефлексия. Данный метод заключается в систематической проверке знаний и результатов деятельности обучающихся. Например, после каждой пройденной темы, касающейся безопасного дорожного движения, проводится проверка усвоенного материала. Рефлексия может быть как в письменном виде (для индивидуальной проверки) так и в устной форме.

Консалтинг. Этот метод заключается в том, что для повышения опыта и решение задач в исследуемой области привлекаются другие сотрудники. К примеру, для проведения занятий по безопасному поведению на дороге, могут привлечь сотрудников ГИБДД. Или же сам урок может быть проведён в управление ГИБДД.

2.3. Средства обучения

Средства обучения — это объекты, созданные человеком, а также предметы естественной природы, используемые в образовательном процессе в качестве носителей учебной информации и инструмента деятельности педагога и обучающихся для достижения поставленных целей обучения, воспитания и развития.

Принято подразделять средства обучения на следующие виды:

Печатные (учебники и учебные пособия, книги для чтения, хрестоматии, рабочие тетради, атласы, раздаточный материал и т.д.);

Электронные образовательные ресурсы, именно этот тип средств обучения особенно часто используется при обучении учащихся ПДД, так как именно с помощью таких средств можно наиболее наглядно объяснить ту или иную ситуацию на дороге;

Аудиовизуальные (слайды, слайд-фильмы, видеофильмы образовательные, учебные кинофильмы, учебные фильмы на цифровых носителях);

Наглядные (плакаты, карты настенные, иллюстрации настенные, магнитные доски);

Демонстрационные (гербарии, муляжи, макеты, стенды, модели в разрезе, модели демонстрационные)

Учебные приборы (компас, барометр, колбы, и т.д.)

Тренажеры и спортивное оборудование (автотренажеры, гимнастическое оборудование, спортивные снаряды, мячи и т.п.)

Учебная техника (автомобили, тракторы, и т.д.)

Средства обучения наряду со словом педагога являются важным компонентом образовательного процесса и элементом учебно-материальной базы любого образовательного учреждения. Являясь компонентом учебно-воспитательного процесса, средства обучения оказывают большое влияние на все другие его компоненты — цели, содержание, формы, методы.

Наиболее эффективное воздействие на обучающихся оказывают современные аудиовизуальные и мультимедийные средства обучения (электронные образовательные ресурсы). Аудиовизуальные средства, а также средства мультимедиа являются наиболее эффективным средством обучения и воспитания. Мультимедиа технология позволяет обеспечить решение задач автоматизации интеллектуальной деятельности объединение возможностей ЭВМ с традиционными для нашего восприятия средствами представления звуковой и видеоинформации, для синтеза трех стихий (звука, текста и графики, живого видео).

Принципы использования средств обучения, учет возрастных и психологических особенностей обучающихся, гармоничное использование разно-

образных средств обучения: традиционных и современных для комплексного, целенаправленного воздействия на эмоции, сознание, поведение ребенка через визуальную, аудиальную, кинестетическую системы восприятия в образовательных целях учет дидактических целей и принципов дидактики.

Материально-техническая база обучения правилам дорожного движения- это совокупность материальных, технических средств и оборудованных объектов, с помощью которых происходит обучение и воспитание обучающихся.

Для эффективного обучения правилам дорожного движения в школах создаются специализированные классы. Оборудованные :

- Технически.

Это интерактивная доска, проектор, компьютер, телевизор.

Наличие специальной техники позволяет демонстрировать презентации, обучающие фильмы и мультфильмы, проводить специальные игры по ПДД. Также это дает возможность быстрее обновлять учебные пособия, уменьшить физический объем справочников, плакатов и методичек в классе.

- Учебные, методические и демонстрационные материалы.

Условно обучающие пособия можно разделить на несколько групп:

- Учебные пособия. Это учебники, методические рекомендации, плакаты и др.
- Развивающие игры. Они бывают интерактивные и настольные.
- Стенды. Это мультимедийные и бумажные доски, плакаты, панорамы.
- Атрибутика дорожного движения. Это дорожная разметка, модели дорожных знаков, светофоры и др.
- Оборудованные макеты.

Непосредственно перед подготовкой урока, педагог выбирает ту или иную материальную базу, в зависимости от целей и задач будущего занятия.

Для эффективного проведения занятий по ПДД, педагог начинает с подготовки. Она включает в себя:

1. Анализ пройденного материала по конкретной теме;

2. Представление содержания будущего занятия;
3. Определение целей и задач урока;
4. Выбор построения урока и учебных вопросов;
5. Разработка плана-конспекта занятия.

Для грамотного спланированного занятия необходимо следовать требованиям учебно-методических программ, задачам занятия, учитывать психофизиологические особенности обучающихся.

Рассмотрев основные методы и средства обучения школьников правилам дорожного движения, нами были выбраны те, которые нужны для дальнейшего создания методических рекомендаций.

2.4. Методические рекомендации по методике обучения безопасному движению на дороге (на примере пешеходов)

Методические рекомендации, по обучению безопасному поведению на дороге у обучающихся по предмету ОБЖ, разработаны с учётом психофизиологических и возрастных особенностей обучающихся.

Методические рекомендации соответствуют требованиям ФГОС, разработка основана исходя из рабочих программ основного, общего среднего и полного среднего образования. Разработка представлена в таблице 2.

ТАБЛИЦА 2

Методические рекомендации по обучению безопасному поведению на дороге (на примере пешеходов) на уроках ОБЖ.

НАЗВАНИЕ	МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ
<i>Раздел Безопасность на дороге и на транспорте</i>	
5 класс (3 часа)	
Организация дорожного движения, причины и последствия дорожно-транспортных происшествий	На данном уроке изучаются основные положения Правил дорожного движения. 1) Учителю рекомендовано использовать метод консалтинга. Привлечь сотрудников ГИБДД, для более полной дачи знаний, касающихся основ знаний о правилах дорожного движения. Занятия могут проводиться как в стенах учебного заведения, так и непосредственно вблизи образовательного учреждения. Данный метод поможет наглядно рассмотреть разнообразие дорожных знаков, правил регулировщиков, места для безопасного движения на дороге. 2) Учителю рекомендуется использовать наглядный метод с использованием интерактивных средств обучения. Для проведения

	занятия понадобятся несколько видео фрагментов, различные стенды и атрибуты дорожного движения. Для рефлексии можно использовать следующий метод контроля полученных знаний. Обучающим предлагается на отдельном листе бумаги нарисовать или написать название знака, которое озвучивает или показывает учитель. В качестве домашнего задания обучающимся предлагается нарисовать, создать рисунок или макет о том, как они добираются до образовательного учреждения. Какие знаки встречают, где именно переходят дорогу.
Безопасное поведение пешеходов и пассажиров.	На данном уроке осваиваются правила безопасного поведения пешеходов и пассажиров. 1) Учителю рекомендовано использовать метод разбор «завалов». Педагог моделирует ситуации, касающиеся поведению пешеходов и пассажиров в повседневной жизни. Обучающиеся, исходя из собственного опыта и знаний, ведут поиск наиболее эффективных способов для решения поставленных задач. 2) Учителю рекомендовано использовать метод интерактивной иг-

	ры. Создаётся презентация, каждый слайд имеет один из вопросов урока, следующий содержит правильный ответ. Таким образом формируются конкретные навыки и модели поведения в ситуациях на дорогах и общественном транспорте. В качестве домашнего задания обучающимся предлагается по парно или группами придумать сценку правильного или недопустимого передвижения по дороге.
Безопасность в общественном транспорте и автомобиле.	На данном уроке осваиваются правила безопасного поведения при аварийных ситуациях в автобусе, троллейбусе, автомобиле и метро. Учителю рекомендовано использовать метод беседы. Таким образом, обучающиеся поделятся своим опытом, узнают, правильно ли они поступили в той или иной ситуации. Так же рекомендуется использовать метод рефлексии для оценки качества усвоенного за три пройденные темы материала.
8 класс. (2 часа)	
<i>Раздел Чрезвычайные ситуации на транспорте и катастрофы</i>	
Автомобильные аварии и катастрофы	На данном уроке обучающиеся получают представление об автомобильных авариях и катастрофах, их главных причинах. Учителю

	рекомендуется использовать метод консалтинга по привлечению сотрудников ГИБДД. Инспектора более глубоко расскажут о последствиях и причинах дорожных аварий. Обучающиеся могут задать интересующие их вопросы, касаемо правил дорожного движения. В качестве домашнего задания обучающимся предлагается написать сообщение о той или иной аварии на выбор. Предполагается выявить причину ДТП, предложить метод по предотвращению похожих ситуаций.
Безопасное поведение на дорогах велосипедистов и водителей мопедов.	На данном уроке обучающиеся изучают правила безопасного поведения на дорогах велосипедистов и водителей мопедов. Учителю рекомендуется использовать метод разбор «завалов». Таким образом обучающиеся включаются в процесс мышления, выдвигают пути решения той или иной ситуации исходя из собственного опыта и наблюдения за окружающими. В качестве домашнего задания обучающимся предлагается создать агитационный плакат в парах или группах. На тему «Безопасный городок». Лучшие работы можно разместить в классе на стенде или

	в фойе образовательного учреждения.
11 класс. (3 часа)	
<i>Раздел Сигнальные цвета, знаки безопасности и сигнальная разметка. Безопасность на транспорте.</i>	
Сигнальные цвета, знаки безопасности и сигнальная разметка.	На данном уроке изучаются места нанесения и предназначение сигнальных цветов. Основные знаки безопасности, их виды и сочетания. Понятие о сигнальной разметке, особенности нанесения. Учителю предлагается использовать объяснительно-иллюстративный метод. Необходимо подготовить презентацию по данной теме, видеоролики. По возможности рекомендуется использовать макеты светофоров, светоотражающих желетов для более детального рассмотрения. В качестве домашнего задания обучающимся предлагается создать сценку, сказку парно или группами. Тему сценки учащиеся могут выбрать сами. Данный метод поможет развивать умение логически рассуждать и делать выводы из ситуаций на дорогах.
Дорожные знаки и дорожная разметка.	На данном уроке изучаются основные понятия о средствах организации дорожного движения. Назначение дорожных знаков. Виды знаков. Учителю рекомендуется использо-

	вать метод консалтинга с привлечением сотрудников ГИБДД. Рекомендуется провести занятие за пределами стен образовательного учреждения. Инспектора наглядно продемонстрируют знаки, расскажут об их назначении. В качестве домашнего задания обучающимся предлагается сделать сообщение по конкретному знаку. Рассказать, где ученик встречал данный знак.
Правила безопасности для водителей транспортных средств.	На данном уроке рассматривается понятие о транспортном средстве и его предназначении, особенности движения автомобиля. 1) Учителю рекомендуется использовать беседу и метод кейс-статей. Разбор конкретных дорожных особенностей движения, правил личной безопасности поможет усовершенствовать свои знания, касающихся правил дорожного движения. Обучающиеся развивают мышление, активизируют память. 2) В качестве альтернативного проведения урока, мы предлагаем совершение экскурсии, совместно с сотрудниками ГИБДД, на стоянку разбитых автомобилей. Таким образом, обучающиеся смогут

	увидеть последствия тех или иных нарушений. Данный метод наглядно покажет обучающимся значимость соблюдения правил дорожного движения.
--	--

Для эффективного использования данной методической разработки необходимо проводить выходной контроль, после каждого пройденного раздела.

Рекомендуется проводить входной контроль у одного класса, при этом, не проверяя знания у параллели. Таким образом, можно оценить эффективность разработки. Примерный тест контроля знаний представлен в Приложении 1.

ВЫВОД ПО ВТОРОЙ ГЛАВЕ:

Во второй главе квалификационной работы мы изучили методы обучения и воспитания безопасному поведению на дороге, средства, используемые при обучении данному материалу.

Рассмотрели примеры деятельности учителя на уроках ОБЖ по обучению правилам дорожного движения на примере рабочих программ основного, общего среднего и полного среднего образования. Методические рекомендации разработаны авторами: В.Н. Латчук, В.В. Марков, С.Н. Вангородский, М.А. Ульянова [13,14].

Выяснили, как должен быть оборудован кабинет для изучения правил дорожного движения. Рассмотрели виды и примеры материала для более подробного изучения данной темы. Был выведен план работы учителя для подготовки к обучению правилам дорожного движения.

Нами были разработаны методические рекомендации по совершенствованию преподавания безопасного поведения на дороге. Предложены методы проведения занятий, вследствие которых может повыситься запоминание и соблюдение правил дорожного движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Безопасность дорожно-транспортного движения - одна из самых распространённых проблем сохранения жизни и здоровья граждан. Каждый год в школу приходят новые ученики, которых необходимо обучать правилам дорожного движения, прививать навыки безопасного поведения на дороге. Основной вклад этих знаний принадлежит предмету ОБЖ.

Исходя из цели исследования: это разработка наиболее эффективной методики по обучению правилам безопасного поведения на дороге (на примере пешехода), для учеников разных возрастных категорий на уроках ОБЖ. На основании цели были решены представленные задачи:

1. Проанализирована и изучена литература, законодательная база и иные информационные источники для поиска решения проблем исследования;
2. Проанализировали такие понятия как «Пешеход» и «Пассажир». Выяснили, какие факторы могут привести к травматизму пешехода или его гибели. Рассмотрели наиболее частые причины ДТП с участием пешеходов[24].
3. Рассмотрели виды транспортных средств. Изучили причины и факторы ДТП с участием пешеходов, в которых виноват водитель автотранспорта.
4. Рассмотрели виды и состояние пешеходных переходов. Какими сооружениями должны быть оборудованы безопасные переходы.
5. Изучили методы, дидактические принципы и средства обучения безопасному поведению на дороге. Учитывая неравномерность психического и физического развития обучающихся.
6. Рассмотрели примеры деятельности учителя на уроках ОБЖ по обучению правилам дорожного движения на примере рабочих программ основного, общего среднего и полного среднего образования. Методические

рекомендации разработаны авторами: В.Н. Латчук, В.В. Марков, С.Н. Вангородский, М.А. Ульянова [13,14].

7. Разработали методические рекомендации по обучению безопасному поведению на дороге (на примере пешеходов) на уроках ОБЖ. Данные методические рекомендации разработаны с учетом возрастных особенностей обучающихся. Предлагаемые методические рекомендации соответствуют требованиям ФГОС. Разработаны на основе рабочих программ основного, среднего общего, среднего полного образования авторов - составителей В. Н. Латчука, С. К. Миронова, С. Н. Вангородского, М. А. Ульяновой [13,14].

Эффективность методической разработки возможно оценить входным и выходным контролем.

Таким образом, поставленные задачи исследования были выполнены. Цель выпускной квалификационной работы достигнута. Представленные методические разработки можно рекомендовать для использования на уроках ОБЖ в образовательных учреждениях.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алексеев, А.П. Правила дорожного движения 2016 с иллюстрациями с самыми последними изменениями / А.П. Алексеев. - Москва: Эксмо, 2016. – 160 с.
2. Барбакадзе А., Все о дорожных знаках и разметке на 2018 год / Под ред. А. Барбакадзе. — Москва: Издательство АСТ, 2018. — 192 с.
3. Безопасность человека: учеб.- метод. пособие для образовательных учреждений / под ред. Л. И. Шершнева. – Москва: Фонд национальной и международной безопасности, 1994. – С. 93
4. Вдовиченко, Л.А. Ребенок на улице [Текст]: / Л.А. Вдовиченко. – Москва, 2008.-96с.
5. Газета для детей, родителей и педагогов : [сайт]. – Москва, -URL : <http://www.dddgazeta.ru/> (дата обращения: 12.12.2019).
6. ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ: [сайт]. – Москва, - URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 12.12.2019).
7. Девятов, В.М. Обоснование мероприятий по снижению аварийности дорожного движения на участках концентрации ДТП: методические рекомендации / В.М. Девятов // Москва: Вестник Волггасу, 2009. - № 13. - С. 22-26
8. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // Собрание законодательства РФ. - 07.01.2002. - № 1 (ч. 1). - ст. 1.
9. Козловская, Е. А. Дорожная безопасность: обучение и воспитание младшего школьника: учебно-методическое пособие для общеобразовательных учреждений и системы дополнительного образования / Е. А. Козловская, С. А. Козловский; под общ. ред. В. Н. Кирьянова. - Москва, 2005. - 80 с.
10. Козловская, Е.А. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: методическое пособие / Е. А. Козловская; под общ. ред. В. Н. Кирьянова. - Москва, 2007. - 56 с.

11. Козловская, Е.А., Безруков, Ю.Г. Концепция непрерывного обучения несовершеннолетних основам дорожной безопасности / Е.А. Козловская. - Москва: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015. - 84 с.
12. КонсультантПлюс: [сайт]. – Москва, – URL: <http://www.consultant.ru/>(дата обращения : 23.11.2019).
13. Копусов-Долинин А.И. Правила дорожного движения РФ: с комментариями и иллюстрациями. Москва: Эксмо, 2017. -80 с.
14. Кузнецова Н.М. Учебно–методическое пособие «Психолого-педагогические основы дорожной безопасности несовершеннолетних» сост.: Н. М. Кузнецова. — Екатеринбург :«Альфа Принт», 2016 — 84 с.
15. Латчук В. Н., Марков В. В., Мишин Б. И., Миронов С. К., Колодницкий Г. А., Хабнер М. И. Оценка качества подготовки выпускников средней (полной) общеобразовательной школы по основам безопасности жизнедеятельности. Москва: Дрофа, 2001
16. Основы безопасности жизнедеятельности: рабочая программа к линии УМК В. Н. Латчука. 5-9 классы: учебно-методическое пособие / авт.-сост. В. Н. Латчук, С. К. Миронов, С. Н. Вангородский, М. А. Ульянова. - 4-е изд., перераб. - Москва: Дрофа, 2017. — 102 с.
17. Павлова Е.А. Безопасность участников дорожного движения: Что это? // Проблемы права, Челябинск, 2012, № 1. - С. 127-129
18. Приказ МВД РФ № 328 от 18.06.96 года «О мерах по реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. N 647»
19. Рабочая программа. Основы безопасности жизнедеятельности. 10-11 классы. Базовый уровень: учебно-методическое пособие / авт.-сост. В. Н. Латчук, С. К. Миронов, С. Н. Вангородский, М. А. Ульянова. - 3-е изд., перераб.- Москва: Дрофа, 2017. — 95 с.
20. Российская Федерация. Законы. Об образовании в Российской Федерации: федер. закон № 273-ФЗ: [принят Государственной Думой 21 дек.

2012 г. : одобрен Советом Федераций 26 дек. 2012 г.]. - Москва: ИНФРА-М, 2002.

21. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. — 1995. — 26 декабря; Собрание законодательства Российской Федерации. — 1995. — № 50

22. Элькин Г.Н. Детям о правилах дорожного движения (соответствует ФГОС). Москва: Паритет, 2015.- 48с.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

Анкета уровня знаний по поведению на дороге (на примере пешеходов).

1. В первом задании дайте понятие терминам:

- Тротуар – это...
- Пешеходный переход – это...
- Светофор – это ...
- Пассажир – это ...
- Пешеход – это...

2. Во втором задании дайте письменный ответ:

- Как располагаются основные цвета светофора?
- Как может быть обозначен пешеходный переход?
- Сколько сигналов у пешеходного светофора?
- С какой стороны нужно обходить автобус?
- Почему опасно разговаривать по телефону, идти в наушниках

при переходе проезжей части?

- Если нужно пересечь проезжую часть на велосипеде, Ваши действия.

3. В третьем задании выберите, относится ли к Вам данное утверждение:

- Я перехожу дорогу только по пешеходному переходу (ДА \ НЕТ)
- Я не бегаю по салону автобуса, троллейбуса, трамвая (ДА \ НЕТ)
- При переходе проезжей части, я смотрю налево потом направо

(ДА \ НЕТ)

• Если кто-то будет переходить дорогу в неположенном месте, Вы повторите зп этим человеком? (ДА \ НЕТ)

- Играете ли Вы в игры, вблизи дороги? (ДА \ НЕТ)

• Передвигаетесь ли Вы на велосипеде по проезжей части? (ДА \ НЕТ)

- Можете ли Вы объяснить младшим ребятам, как правильно вести себя возле проезжей части? (ДА \ НЕТ)
- Пристёгиваетесь ли Вы ремнём безопасности в автомобиле? (ДА \ НЕТ)
- Пристёгиваются ли ремнём безопасности ваши родители? (ДА \ НЕТ)
- Есть ли на вашей одежде светоотражающие элементы? (ДА \ НЕТ)