**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**

Ханты-Мансийский автономный округ - Югра

город Нижневартовск

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение

«Средняя школа №21»

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

**Развитие информационной культуры младших школьников по проблеме дорожно-транспортной безопасности**

|  |  |
| --- | --- |
| Автор: | **Бурматов Семён Никитич**11 «А» классМуниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «СШ № 21» |
| Руководитель: | **Мельникова Марина Рафиковна** Педагог-организатор ОБЖМуниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «СШ № 21» |

Нижневартовск, 2020 г

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ………………………………………………………………….

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МЛАДШИХ ШКОЛЬНИКОВ….…………

## 1.1. Основные понятия Правил дорожного движения………………

1.2.Нормативно-правовые акты…………………………………………..

ГДАВА 2. ПРОЕКТНАЯ ЧАСТЬ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ЖИЗНИ МЛАДШЕГО ШКОЛЬНИКА…………………………………………………………………….

2.1. Паспорт проектной работы……………………………………

2.2. Этапы создания проектного продукта «Буклет для профилактики травматизма в жизни младшего школьника» ………………………

ЗАКЛЮЧЕНИЕ………………….

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ……………….

ПРИЛОЖЕНИЯ

 **ВВЕДЕНИЕ**

Детский дорожно-транспортный травматизм – это одна из самых «острых» проблем современного общества. Этот вид травматизма распространен в меньшей степени, чем взрослый, но более актуален, потому что ребенок растет и развивается.

Это подтверждается статистическими показателями: за 7 месяцев 2018 года на дорогах города Нижневартовска зарегистрировано 29 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в результате которых 31 юный участник дорожного движения получил травмы различной степени тяжести. Погибших нет. У ребёнка в младшем возрасте отсутствует опыт, поэтому он не умеет оценивать опасность от транспорта из-за этого и происходят детские травмы на дорогах.

Информированность о правилах дорожного движения нужна не только детям, но и водителям. Многие дети не соблюдают правила дорожного движения и переходят дорогу в неположенном месте, что составляет 26 %, но самый высокий показатель у водителей 74%, которые забывают о соблюдении скоростного режима, зачастую не думая, ни о правилах дорожного движения, ни о последствиях.

Поэтому и взрослые и дети должны следовать правилам дорожного движения. В связи с этим необходимо развивать информационную культуру по проблеме соблюдения правил ДТП у детей, подростков, так и у их родителей.

Исследование имеет особую актуальность и значимость, так как профилактика детского дорожно-транспортного травматизма – проблема всего общества. Обучение детей правильному поведению на дорогах необходимо начинать с раннего возраста.

**Объект исследования:** процесс жизнедеятельности младших школьников.

**Предмет исследования:** развитие информационной культуры по проблеме дорожно-транспортной безопасности в жизни младшего школьника.

**Цель:** раскрытие эффективность формирования информационной культуры по проблеме ДТП как условия безопасности жизнедеятельности младших школьников.

**Задачи**:

1. Изучить литературу, статистическую информацию по проблеме детских ДТП в г. Нижневартовске.

2. Раскрыть понятие «информационная культура», «дорожно-транспортная безопасность».

3. Осуществить опрос и проанализировать результаты по знанию правил ДТП у младших школьник.

4. Разработать и провести беседу по профилактике ДТП в начальных классах.

**Гипотеза:** повышение уровня безопасности младших школьников будет происходить при условии, если:

- у школьников будет формироваться информационная культура по изучению правил ДТП;

- системно проходить практические занятия по освоению правил ДТП.

В ходе работы над проектом были использованы следующие **методы исследования:**

**Теоретические**: анализ научной, педагогической литературы; анализ статистики; обобщение.

**Эмпирические**: тестирование, собеседование.

**Практическая значимость** проекта заключается в представлении возможностей развития информационной культуры младших школьников по

проблеме дорожно-транспортной безопасности

**Структура проекта:** введение, 2главы, 4 параграфа, заключение, список использованных источников, приложения.

**ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МЛАДШИХ ШКОЛЬНИКОВ**

## 1.1 Основные понятия Правил дорожного движения

**«Велосипед»** — транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энерги ей лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.

**«Велосипедист»** - лицо, управляющее велосипедом.

**«Велосипедная дорожка»** - конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и обозначенный знаком 4.4.1.

**«Водитель»** — лицо, управляющее какимлибо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

**«Дорога»** — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

**«Дорожное движение»** — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

**«Дорожно-транспортное происшествие»** — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

**«Пешеход»** — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.

**«Пешеходный переход»** — участок проезжей части, трамвайных путей, обозначенный знаками 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

**«Пешеходная дорожка»** — обустроенная или приспособленная для движения пешеходов полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, обозначенная знаком 4.5.1.

**«Пешеходная зона»** — территория, предназначенная для движения пешеходов, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33 и 5.34.

**«Пешеходная и велосипедная дорожка (велопешеходная дорожка)»** — конструктивно отделенный от проезжей части элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для раздельного или совместного с пешеходами движения велосипедистов и обозначенный знаками 4.5.2-4.5.7.

**«Полоса движения»** — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

**«Полоса для велосипедистов»** - полоса проезжей части, предназначенная для движения на велосипедах и мопедах, отделенная от остальной проезжей части горизонтальной разметкой и обозначенная знаком 5.14.2.

**«Проезжая часть»** — элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

**«Транспортное средство»** — устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

**«Участник дорожного движения»** — лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

**«Тротуар»** — элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном.

***Обязанности пешеходов:***

- Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.

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. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.

При переходе дороги и 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.

**[-](http://www.gazu.ru/pdd/4/4.2/)** Движение организованных пеших колонн по проезжей части разрешается только по направлению движения транспортных средств по правой стороне не более чем по четыре человека в ряд. Спереди и сзади колонны с левой стороны должны находиться сопровождающие с красными флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости — с включенными фонарями: спереди — белого цвета, сзади — красного.
Группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии — и по обочинам, но лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых.
**[-](http://www.gazu.ru/pdd/4/4.3/)** Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 или 1.14.2, обозначающей такой пешеходный переход.
При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

-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 переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

-Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно, лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулировщика).

-При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода проезжей части, а пешеходы, находящиеся на ней, 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 транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.

При движении через проезжую часть к месту остановки маршрутного транспортного средства или от него пешеходы должны руководствоваться требованиями пунктов [1.4 - 1.7](https://www.gazu.ru/pdd/4/#4.4) Правил.

## 1.2 Нормативно правовые акты

**Федеральные законы, применяемые в полном объеме или частично (с изменениями и дополнениями):**

1. Федеральный Закон N 196 от 10 декабря 1995 года «О безопасности дорожного движения».

2. Федеральный закон N 170-ФЗ от 1 июля 2011 года «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. Федеральный закон от 08.08.2001 г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

4. Федеральный закон от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс РФ об административных правонарушениях».

5. Федеральный закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ «Уголовный кодекс Российской Федерации».

6. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ  «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ОСАГО).

**Указы Президента Российской Федерации (с изменениями и дополнениями):**

1. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. N 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (об инспекции ГИБДД).

2. Указ Президента РФ от 19 мая 2012 г. N 635 «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства».

**Постановления Правительства Российской Федерации (с изменениями и дополнениями):**

1. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 «О правилах дорожного движения»

Источник: <https://гибдд.рф/>

**Перечень**

**Законов и нормативных документов,**

**регламентирующих деятельность по профилактике,**

**предупреждению ДДТТ и пропаганде БДД:**

Деятельность по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в государственных образовательных учреждениях регламентируется следующими нормативно-правовыми документами:

-Федеральный [закон Российской Федерации](https://pandia.ru/text/category/zakoni_v_rossii/) "Об образовании" с изменениями и дополнениями, принятыми Государственной Думой [12 июля](https://pandia.ru/text/category/12_iyulya/) 1995 года, одобренными Советом Федерации [5 января](https://pandia.ru/text/category/5_yanvarya/)1996г.;

-Федеральный закон Российской Федерации от 01.01.01г. (с изменениями от [2 марта](https://pandia.ru/text/category/2_marta/) 1999г., от 01.01.01г., от 01.01.01г., от 01.01.01г.) "О безопасности дорожного движения";

-Федеральный закон Российской Федерации от 01.01.01г. (в ред. Федеральных законов от 01.01.01г. №1-ФЗ, от 01.01.01г. ) "Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних";

-«Правила дорожного движения Российской Федерации». Утверждены постановлением Совета Министров Правительства РФ от 01.01.2001г. № 000 (С изменениями и дополнениями);

-«Комментарии к Правилам дорожного движения РФ». Под общей редакцией начальника Главного Управления [ГИБДД](https://pandia.ru/text/category/gibdd/) МВД РФ генерал-лейтенанта . Москва: изд. «За рулем», 2001г.;

-Приказ Министерства образования от 01.01.01г. № 000 "О повышении безопасности дорожного движения детей и учащихся России";

-Приказ МВД России от [2 декабря](https://pandia.ru/text/category/2_dekabrya/) 2003г. № 000 "Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации по пропаганде дорожного движения";

-Приказ Министерства образования Российской Федерации от 01.01.01г. № 000;

-Распоряжение Комитета по образованию от 01.01.2001г. "Об усилении ответственности руководителей образовательных учреждений при организации туристско-экскурсионных перевозок детей";

-Методические рекомендации по обеспечению безопасности при перевозке организованных групп детей автомобильным транспортом, от 01.01.2001г.;

-Методические рекомендации по работе с несовершеннолетними нарушителями норм и правил в сфере безопасности дорожного движения (в соответствии со ст. 20 Федерального закона Российской Федерации от 01.01.01г. "Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних")

**Родители ответственны за нарушения детьми правил дорожного движения:**

В статье 63 Семейного кодекса РФ закреплены следующие обязанности родителей: «*Родители несут ответственность за воспитание и развитие своих детей. Они обязаны заботиться о физическом, психическом, духовном и нравственном развитии своих детей*».

Пренебрегая требованиями законодательства Российской Федерации, родители (законные представители) приобретают детям мототранспортные  средства до достижения ими возраста, с которого разрешено управление данными транспортными средствами, подвергая жизнь и здоровье своих детей опасности. Подростки садятся за руль скутера, мопеда или мотоцикла, и при этом лишь немногие обладают знаниями правил дорожного движения.

Статьей 5.35 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации предусмотрена ответственность за неисполнение родителями или иными законными представителями несовершеннолетних обязанностей по содержанию и воспитанию детей. Если эти условия не выполняются, то родители могут быть привлечены к административной ответственности за ненадлежащее исполнение родительских обязанностей. Санкция данной статьи предусматривает ответственность в виде предупреждения или наложения административного штрафа в размере от 100 до 500 рублей.  Субъектом данного правонарушения являются родители.

Основаниями для привлечения к административной ответственности по статье 5.35 КоАП РФ являются действия (бездействие) лиц, выражающиеся в неисполнении или ненадлежащем исполнении ими обязанностей по содержанию, воспитанию, обучению, защите прав и законных интересов несовершеннолетних, совершенные умышленно или по неосторожности.

Действия родителей, которые могут привести к ДТП:

– приобретение мототранспортных средств подросткам, не достигшим возраста 16 лет, и разрешение своим детям управлять данными транспортными средствами;
– случаи, когда родители отпускают гулять детей дошкольного возраста одних, без контроля взрослых;

– отправляют детей дошкольного возраста в магазин, который находится в другом районе, микрорайоне, т.е дети находятся на проезжей части без контроля взрослых.

Бездействие родителей:

– знают, что ребенок в нарушение ПДД управляет веломототехникой, не достигнув возраста управления данными транспортными средствами, не предпринимают никаких действий к недопущению совершения ДТП с несовершеннолетним ребенком;
– при переходе дороги мама не взяла ребенка-дошкольника за руку, тем самым подвергла жизнь и здоровье ребенка опасности и создала предпосылки для совершения ДТП.

Состав административного правонарушения по статье 5.35 КоАП РФ  формальный, то есть правонарушением считается сам факт неисполнения или ненадлежащего исполнения предусмотренных законом обязанностей, вне зависимости от наступления каких-либо вредных последствий. Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

**1.3 Анализ статистических данных ДДТТ**

В городе Нижневартовске самыми распространёнными видами ДТП с участием несовершеннолетних являются наезды на пешеходов и столкновения транспортных средств. На их долю приходится 18 дорожных аварий соответсвенно, что в сумме составляет 100% от общего числа ДТП. При этом наравне со снижением кол-ва ДТП с участием пассажиров на 50% увеличился показатель ДТП с участием пешеходов на 64%. За 6 месяцев 2018 года на дорогах Нижневартовска зарегестрированно 24 ДТП с участием детей и подростков в возрасте до 16-ти лет, в результате которых 26 юных участников дорожного движения получили травмы различной степени тяжести. Погибших нет.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели ДДТТ | 2020 год | 2018 год | % |
| Кол-во ДТП | 24 | 24 | 0 |
| Погибло детей | 0 | 0 | 0 |
| Ранено детей | 26 | 32 | -18,75 |
| ДТП по вине водителя | 21 | 23 | -8,7 |
| ДТП по вине несовершеннолетнего | 3 | 1 | Рост в 3 раза  |

Таким образом, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года наблюдается снижения пострадавших в ДТП несовершеннолетних на 18,7% кол-ва ДТП произошедших по вине водителей транспортных средств, Кол-во ДТП осталось на уровне прошлого года. **Кол-во ДТП, произошедших по причине нарушения ПДД детьми увеличилось в 3 раза.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Основные показатели | Январь 2019-2020  | Февраль2019-2020 | Март 2019-2020 | Апрель 2019-2020 |
| Кол-во ДТП | 4 | 3 | 3 | 5 | 4 | 3 | 5 | 7 |
| Кол-во раненных | 6 | 3 | 3 | 5 | 4 | 3 | 7 | 12 |

**ГЛАВА 2. ПРАКТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ ПО СОЗДАНИЮ И РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА**

**2.1. Паспорт проектной работы**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | Название проекта | **Развитие информационной культуры младших школьников по проблеме дорожно-транспортной безопасности** |
| 2 | Руководитель проекта | **Мельникова Марина Рафиковна** Педагог-организатор ОБЖМуниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «СШ № 21» |
| 3 | Участники проекта | Учащийся 11 класса в кол-ве 1-го человека Преподаватель ОБЖ в кол-ве 1 человекаучащиеся, взрослое население: родители |
| 4 | Учебный предмет, в рамках которого проводится работа по проекту | Основы Безопасности Жизнедеятельности |
| Учебные предметы близкие к теме проекта |  Основы Безопасности Жизнедеятельности |
| 5 | Гипотеза | повышение уровня безопасности младших школьников будет происходить при условии, если:- у школьников будет формироваться информационная культура по изучению правил ДТП;- системно проходить практические занятия по освоению правил ДТП.  |
| 6 | Автор проекта | **Бурматов Семён Никитич**11 «А» классМуниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «СШ № 21» |
|  7 | Характеристика проекта: | -информационно-социальный |
| По предметно-содержательной области проект:  | метапредметный  |
| По времени проект:  |  Долгосрочный  |
| 8 | Цель проекта | Цель проектной деятельности - раскрытие эффективности формирования информационной культуры по проблеме ДТП как условия безопасности жизнедеятельности младших школьников. Создание видеоклипа позволяющего решить сформулированную в начале проектной деятельности проблему.  |
| Задачи проекта | 1. Изучить литературу, статистическую информацию по проблеме детских ДТП в г. Нижневартовске.2. Раскрыть понятие «информационная культура», «дорожно-транспортная безопасность».3. Осуществить опрос и проанализировать результаты по знанию правил ДТП у младших школьник.4. Разработать и провести беседу по профилактике ДТП в начальных классах. |
| 9 | Необходимое оборудование, используемые ресурсы | наличие кабинета, оборудованного компьютером, проектором, интерактивной доской, доступ в Интернет. Статистические данные. |
| 10 | Актуальность (актуальность проекта, значимость на уровне школы и социума, личностная ориентация, воспитательный аспект, кратко — содержание) |  Изучаемая тема Развитие информационной культуры младших школьников по проблеме дорожно-транспортной безопасности имеет особую актуальность и значимость, так как профилактика детского дорожно-транспортного травматизма – проблема всего общества. Обучение детей правильному поведению на дорогах необходимо начинать с раннего возраста. |
|  11 | Продукты проектной деятельности | Видеоклип «Дорожные ловушки »Слайд-презентация для проведения классных часов в начальной школе. |
| 12 | Форма представления индивидуального проекта | * мультимедийная презентация, видеоклип.
 |

**2.2. Этапы работы над созданием проектного (мультимедийного ) продукта**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. **Поисковый этап**
 | Выбор темы проекта. Первичная формулировка проблемы. Первичный сбор информации. Детализация темы и проблемы. |
| 1. **Аналитический этап**
 | Формулировка проблемы, цели и задач проекта, создание паспорта проекта. Оценка и подбор ресурсов, составление плана работы. Сбор информации. Отбор и систематизация нужной информации в соответствии с поставленной целью проекта, выявление недостающей информации, корректировка цели проекта. Оценка на реализуемость. Этапы Корректировка. |

Для выявления уровня знаний о ПДД у младших школьников было проведено анкетирование среди детей начальной школы. Среди них участие приняли 100 человек в возрасте 6-10 лет. Анкета включает 5 вопросов. Основная часть анкеты – вопросы.

 **Из всех опрошенных больше половины не знают элементарные правила ПДД.**

**Вывод:** По результатам анкетирования учащиеся 1-4 классов не до конца знают правила ПДД и зачастую рискуют попасть в так называемые “дорожные ловушки”. Более того, одной из причин значительного ДТП с участием школьников является то, что в большинстве случаев, школьники находятся на улице и проезжей части без сопровождения взрослых, самостоятельно передвигаются от дома до школы и обратно, посещаю кружки и секции. Вследствие этого факта, мной был разработан видео-ролик посвящённый разбору “дорожных ловушек”

|  |  |
| --- | --- |
| 1. **Практический этап**
 | Реализация проекта. Оформление продукта. Составление документации по проекту. Подготовка презентации проекта.  |
| 1. **Презентационный этап**
 |  Защита индивидуального проекта |
| 1. **Оценочный этап**
 | Рефлексия, самооценка, оценка результатов проекта. Заключение. |

 **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**