

ПСИХОЛОГИЯ ОБРАЗОВАНИЯ EDUCATIONAL PSYCHOLOGY

К вопросу разработки обучающих программ в сфере безопасности дорожного движения как компонента системы общего и дополнительного образования

Доронина М.В.,

*магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,
mariador@inbox.ru*

Представлен анализ подходов к разработке обучающих программ в сфере безопасности дорожного движения, как компонента системы общего и дополнительного образования детей и подростков. Рассмотрены некоторые программы обучения детей, подростков и родителей безопасному поведению на дороге, зарекомендовавшие себя как высокоэффективные. Также дан анализ особенностей работы с «группой риска» — детей и подростков, имеющих проблемы с поведением — как особой социо-возрастной категории, подверженной наибольшему риску в условиях дорожно-транспортной среды. Рассмотрены характеристики установок детей и подростков относительно безопасности на дороге, намечены возможные шаги по разработке комплексных обучающих профилактических программ для данной возрастной категории.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, психолого-акмеологические аспекты, дорожно-транспортный травматизм, профилактика, превентивные технологии.

Для цитаты:

Доронина М.В. К вопросу разработки обучающих программ в сфере безопасности дорожного движения как компонента системы общего и дополнительного образования [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 53—59. doi: 10.17759/jmfp.2017060107

For citation:

Doronina M.V. On the development of educational programs in the field of road safety in General and Supplementary education [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017, Vol. 6, no. 1, pp. 53—59. doi: 10.17759/jmfp. 2017060107 (In Russ., Abstr. in Engl.).

Сегодня в системе общего и дополнительного образования уделяется особое внимание различного рода образовательным программам и мероприятиям для детей, подростков и молодежи, связанным с профилактикой безопасного поведения на дороге. Это обстоятельство далеко не случайно, поскольку статистика последних лет свидетельствует о росте количества происшествий с участием детей-пешеходов на регулируемых пешеходных переходах, расположенных непосредственно вблизи дорожного полотна, или на дороге, прилегающей к территории школы или иного детского учреждения. Участниками дорожно-транспортных происшествий все чаще становятся дети дошкольного возраста, оказавшиеся на проезжей части без сопровождения взрослых [3]. Поэтому именно профилактика детского дорожно-транспортного травматизма сегодня приобретает особую актуальность а разработка и внедрение соответствующих профилактических программ становятся приоритетными задачами в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах» [6].

Вопросы обучения детей навыкам безопасного поведения в условиях дорожно-транспортной среды нашли также свое отражение в итоговой резолюции VI Международного Конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (Санкт-Петербург,

2016); в этом документе отмечается необходимость работы:

— по совершенствованию содержания основных и дополнительных образовательных программ дошкольного и начального общего образования в части, касающейся обучения детей соблюдению правил безопасного поведения на дорогах (здесь и далее курсив — авт.), предусмотрев... развитие сети стационарных и мобильных детских автогородков, интерактивные формы обучения, создание интернет-проектов, направленных на воспитание безопасных участников дорожного движения;

— по проведению мероприятий, направленных на обучение детей, подростков и молодежи дорожной безопасности, создавая национальные системы воспитания и обучения безопасному поведению на дорогах с учетом возраста

— по усовершенствованию программы курсов непрерывного обучения правилам дорожного движения на дошкольном, начальном, среднем, высшем, профессиональном уровнях образования с учетом международных стандартов и современного видения проблем обеспечения безопасности дорожного движения [4].

Можно констатировать, что постепенно в системе общего образования наметились конкретные шаги по переходу на качественно новые принципы разработки стратегий профилактики дорожно-транспортного трав-

матризма и формированию навыков безопасного участника дорожного движения в учреждениях образования [1]. При этом в моделях специализированной профилактической работы все чаще уделяется внимание собственно психологической составляющей, внедрению в практику психолого-педагогического и социально-психологического сопровождения обучающихся механизмов переориентации поведения в сторону безопасности; подчеркивается также важнейшая роль «устойчивых психологических установок на соблюдение правил дорожного движения среди родителей, детей и молодежи» [4]. Такое видение и понимание необходимости разработки моделей профилактики дорожно-транспортного травматизма, безусловно, должно опираться на международный опыт обучения детей, подростков и молодежи безопасному поведению на дороге. С этой целью был осуществлен обзор литературных источников по данной проблематике, были выделены «моменты» такого обучения, которые могли бы учитываться при разработке и совершенствовании отечественных программ обсуждаемого нами профиля. Проведенный анализ зарубежных источников показал, что подобного рода программы обучения детей безопасному поведению на дороге могут быть как «встроенными» в систему общего образования, так и представлять собой самостоятельные и независимые от традиционной системы образования «элементы непрерывного образования». Так, в различных странах существуют различные программы обучения детей безопасному поведению на дороге. Например, в США самые первые знания в области безопасности дорожного движения (с акцентом на правила перехода дороги, перемещения по улице вдоль проезжей части и др.) дети получают еще в начальной школе (Blomberg, Preusser, Hale, & Leaf, 1983). Важно, что в рамках данных программ дети не только получают необходимые теоретические знания, но отрабатывают навыки передвижения в условиях дорожно-транспортной среды; в том числе это когнитивные навыки, к которым относятся, например, остановка при переходе улицы, оценка дорожной ситуации с приближающимися транспортными средствами, принятие решения о пересечении проезжей части. В США, Великобритании широкое распространение получили программы, базирующиеся на идее «зоны ближайшего развития ребенка», сформулированной Л.С. Выготским. В них подчеркивается, что основной предпосылкой обучения и развития личности ребенка выступает процесс социального взаимодействия. Как пример применения этой идеи, следует указать обучение детей безопасному поведению в качестве пешеходов совместно со сверстниками и взрослыми (родителями) вне контекста обычного «лекционного» формата, то есть посредством интерактивных форм. Данный подход хорошо себя зарекомендовал в Великобритании, продемонстрировав реальную высокую эффективность в снижении детского дорожно-транспортного травматизма (Thomson & Whelan, 2000; Thomson et al., 2005; Tolmie, Thomson, Foot, McLaren, & Whelan, 1999).

В последние годы отдельного внимания заслуживает активно развивающийся гендерный «дифференцированный подход» к обучению мальчиков и девочек безопасному поведению на дороге. Так, некоторые авторы обращают внимание на то обстоятельство, что мальчики чаще девочек становятся жертвами аварий на пешеходных переходах (Bly et al., 2005). Другие же авторы отмечают, что явных различий в поведении на дороге между мальчиками и девочками, которые бы приводили к дорожно-транспортному происшествию, не обнаруживается. Многочисленными исследованиями показано, что существенную роль в данном обстоятельстве играет не гендерный фактор, а социально-экономический: так, дети из наименее обеспеченных семей с неблагополучной семейной ситуацией становятся жертвами дорожных аварий значительно чаще, чем дети из благополучных семей с высоким уровнем дохода (Roberts & Norton, 1994; Roberts et al., 1996; Johnson, Geyer, Rai, & Ragland, 2004; Stevenson, Jamrozik, & Burton, 1996).

Эти же авторы обращают внимание на то обстоятельство, что дети из неблагополучных семей обычно проживают в густонаселенных районах, с высоким уровнем трафика, что объективно увеличивает вероятность их попадания в аварийную ситуацию — например, при переходе дороги. Есть мнение, что следует выделять особые «группы риска» детей и подростков как пешеходов — сюда могут быть отнесены дети и подростки из неблагополучных семей, имеющие ряд проблем с поведением не только в условиях дорожно-транспортной среды, — и использовать в работе с ними дифференцированный подход (Hoffrage et al. (2003).

Данный подход хорошо зарекомендовал себя в различных странах, где с течением времени стали разрабатываться различные обучающие программы для детей и подростков «группы риска» как особо уязвимой категории пешеходов. Эти программы ориентированы на оценку объективных факторов рисков как на уровне дорожно-транспортной среды, так и социальных рисков в неблагополучных семьях, и на дальнейшие комплексные профилактические мероприятия.

Итак, в объединенный комплекс *объективных факторов риска на двух указанных уровнях, то есть в системе «дорожно-транспортная среда — семья»* входят:

- неблагоприятная дорожная обстановка в районах проживания;
- неготовность властей инвестировать в безопасность («более безопасное» = «более дорогое»);
- сочетание низких доходов и наличия одинокого родителя, социальная изоляция семьи;
- сочетание многодетности и скученности в условиях совместного проживания;
- низкий доступ к профессиональной психологической помощи и просвещению;
- частые переезды семьи мигрантов (из сельской местности в мегаполисы; также — имеющие языковой барьер).

Семейный статус как фактор риска. В рамках дифференцированного подхода также подчеркивается, что

безопасность детей на дороге зависит от семейных и социальных факторов. Так, фактор семейного неблагополучия — это важное «пересечение» условий, создающих риск [20].

Более высокий риск дорожного травматизма у детей из неблагополучных семей существует наряду с другими рисками, например, в сфере здоровья и образа жизни, причем эти риски усиливают друг друга. Именно поэтому при разработке профилактических мероприятий требуется комплексная работа междисциплинарного характера (психологи, социальные работники, юристы). Такая просветительская и образовательная работа должна учитывать социальные и психологические факторы, которые служат барьерами на пути к безопасному поведению, «обходить» их и учесть этом самих детей и родителей [15].

В целом, проанализировав многочисленные зарубежные источники, посвященные проблеме детского дорожно-транспортного травматизма (Roberts & Norton, 1994; Roberts et al., 1996; Johnson, Geyer, Rai, & Ragland, 2004; Stevenson, Jamrozik, & Burton, 1996), можно выделить несколько основных психолого-акмеологических аспектов методологии, на которой базируется профилактическая и превентивная работа с детской и подростковой аудиторией как наиболее уязвимой группой пешеходов — участников дорожно-транспортной среды.

Эти аспекты включают в себя (для детской аудитории):

1) Обучение безопасному поведению на дороге на основе современных психолого-педагогических технологий и игрового моделирования, а затем отработку навыков такого поведения на улицах, дорогах и в транспорте.

2) Формирование установок данной возрастной аудитории относительно собственной безопасности и ответственного поведения условиях дорожно-транспортной среды.

3) Отдельная работа с той категорией детей и подростков, которая имеет ряд серьезных проблем с поведением в самом широком спектре социальных ситуаций (речь идет о детях и подростках, которые имеют выраженную склонность к риску) [15].

Особую роль в методологии построения профилактической и превентивной работы с подростками играет формирование представлений о рисках дорожно-транспортной среды [12]. Здесь особенно важно подчеркнуть, что формирование этих представлений должно происходить в двух параллельных направлениях:

1) представления о факторах риска вообще, базирующихся на обыденных представления о риске: случайная угроза (катастрофические события); «невидимая» угроза, о которой информируют специалисты («вредные» продукты...); источник переживаний от преодоления опасной ситуации и себя в ней (экстремальный спорт...).

2) представления об основных факторах риска в условиях дорожно-транспортной среды (скорость, вождение в состоянии алкогольного и/или наркотиче-

ского опьянения, неиспользование или неверное использование ремней безопасности и др.) [5].

Важно подчеркнуть, что при формировании представлений о факторах риска могут играть когнитивные искажения, а именно:

- неоправданный оптимизм;
- доступность (ориентация на запомнившиеся яркие примеры / часто повторяющуюся информацию в СМИ...);
- репрезентативность (представления о «типажах», подверженных этому риску.
- «ошибка подтверждения» (стремление искать подтверждение тому, что известно, пробовать рисковать, чтобы подтвердить);

предпочтение того, что уже есть (большая готовность рисковать, чтобы защитить себя от потерь, а не приобрести что-то новое). Некоторые авторы подчеркивают, что при составлении профилактических программ работы с данной аудиторией, необходимо учитывать психологические особенности подросткового возраста и выделить некоторые установки, которые им свойственны [15]. С одной стороны, многие подростки уже имеют опыт рискованного поведения на дороге, о котором не знают взрослые; им, как правило, свойственна позиция «это не случится со мной» (включая рациональные аргументы — «у меня хорошая реакция»...), при этом они не знают реальной статистики и не ориентируются на нее.

С другой стороны, в определенной мере подростки могут даже переоценивать риски дорожно-транспортной среды, у них наблюдается необоснованный оптимизм («я рискую меньше, чем мои сверстники»). Иными словами, подростки не считают себя неуязвимыми: рискуют чаще взрослых, могут практиковать рискованное поведение в одной из сфер жизни, что приводит в вероятности риска и в других контекстах, в частности, в условиях дорожно-транспортной среды [15].

Разработка профилактических программ и мероприятий для детей и подростков «группы риска» в области профилактики дорожно-транспортного травматизма, таким образом, должна включать в себя различные базово-содержательные направления:

- необходимость помощи детям и подросткам через обсуждение влияния последствий ДТП на жизнь.
- моделирование опасных ситуаций на дороге с различной степенью риска [13]. повышение культуры участника дорожного движения. Пример организаций, работающих в этом направлении — так называемые клубы «дорожной безопасности» для детей из неблагополучных семей, которые посещают дети и подростки совместно с родителями [12].

• поведенческие тренинги («провокация рискованного поведения» — как пример ситуации, где надо сказать «нет») [13]. Особое место в данных тренингах занимает «технология интервенции», когда на занятиях моделируется ситуация, в которой для решения задачи от ребенка требуется определенная доля риска; при этом создается возможность диагностирования

детей, которые склонны к риску в большей степени, нежели другие¹.

Как отмечалось выше, в качестве особого фактора риска выступает семейный фактор. Поэтому обучающие программы для детей и подростков по профилактике дорожно-транспортного травматизма базируются на необходимости комплексной работы с неблагополучными семьями. Такого рода обучающие программы базируются на следующей модели (рис. 1):

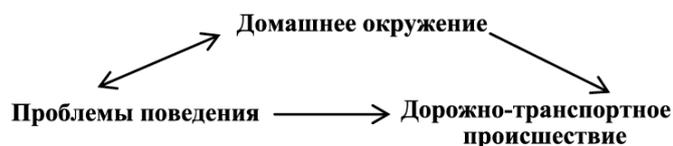


Рис 1. Домашнее окружение как фактор, обуславливающий связь проблем поведения и дорожно-транспортного происшествия (Applying Learning and Developmental Theories to Develop Safe Street-Crossing Behaviors, 2010, p. 4).

К общим психологическим особенностям неблагополучных семей, которые усиливают риск попадания ребенка в аварийную ситуацию на дороге или дорожно-транспортное происшествие, некоторые авторы [в том числе Hoffrage et al. (2003)] относят следующие:

1) «Жесткие» либо чрезмерно «проницаемые» границы семьи (чрезмерно проницаемые границы позволяют посторонним людям систематически и подолгу жить в семье, а членам семьи — не появляться в семье подолгу без объяснения причин). При хронической невозможности достижения своих целей у родителей возникает выученная беспомощность, которая проявляется в форме эмоциональных расстройств (депрессия или невротическая тревога), дефицита мотивации и негативных установок в отношении изменений. Тяжелая экономическая ситуация приводит к депривации собственных потребностей родителей, что снижает их внимание к потребностям ребенка. Дети могут получать достаточно эмоционального тепла от родителей и других членов семьи, но только если у них был «удачный день» и они могут «позволить себе» проявить эмоциональную реакцию на потребности ребенка.

Родительское поведение в социально незащищенных семьях часто характеризуется непоследовательностью, зависимостью родительского отношения к ребенку от влияния ситуативных внешних стрессоров [15].

Следует особо отметить, что часто у неблагополучных семей отсутствует запрос на психологическую, правовую и иные виды помощи, кроме материальной. Это может быть связано с непониманием проблемы нереалистичными ожиданиями от специалистов или неблагоприятным опытом общения с ними.

При этом в неблагополучных семьях наблюдается сильная двойственность в отношении ребенка и родительства, отношение к ребенку одновременно как к близкому человеку и как к источнику дополнительной нагрузки и стресса. Очевидно, нельзя недооценить вероятность того, что без внешнего контроля такие семьи со временем вернутся к привычным формам поведения, приведшим к кризису. В целом, родители в той или иной мере осознают риски, которым подвергаются их дети из-за условий жизни и нарушений детско-родительских отношений, но неблагоприятные стили взаимодействия с детьми часто воспринимаются как «навязанные обстоятельства», а не как зона собственной ответственности. При этом сами родители «группы риска» склонны объяснять риск поведением водителей и особенностями района: нарушениями скоростного режима, стихийной парковкой у детских площадок или отсутствием детских площадок [18; 10; 15].

Выводы

По завершении обзора литературных источников по проблеме участия детей и подростков в различного рода обучающих и реабилитационных программ и мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, представляется логичным выделить линии психологических и психолого-педагогических исследований и базирующихся на них психологических практик:

- изучение социальных и психологических установок детей и подростков относительно рисков дорожно-транспортной среды, формирование культуры поведения на дороге и в общественном транспорте. Именно такие исследования позволяют более адресно (дифференцированно) подходить к разработке программ психологической профилактики для детей и подростков как особых групп пешеходов;

- детальное рассмотрение возрастных аспектов участников дорожно-транспортной среды, выделение «групп риска»; например, такую группу могут составить дети и подростки из неблагополучных семей в качестве особой «целевой аудитории», для которой могут быть разработаны специальные мероприятия превентивного характера;

в долгосрочной перспективе это формирование социального доверия к различным мероприятиям по профилактике дорожно-транспортного травматизма через социально-психологическое и психолого-педагогическое сопровождение неблагополучных семей, ситуация в которых может рассматриваться как фактор, усиливающий вероятность рискованного поведения ребенка на дороге.

¹ Так, например, Hoffrage et al. (2003) провели исследование, в котором детям предлагалось отслеживать трафик на дороге с односторонним движением, при этом водители двигались с равномерным интервалом в 7 и 12 секунд. Для детей была поставлена задача, встать на специальную зону, которая означала, что ребенок готов перейти дорогу. Поведение ребенка фиксировалось камерой. Дети, которые были готовы перейти дорогу с большим интервалом движения водителей, таким образом, демонстрировали безопасное поведение, а дети, которые были готовы перебежать дорогу с движущимся транспортном с коротким интервалом проявляли выраженную склонность к рискованному поведению [7].

ЛИТЕРАТУРА

1. Козловская Е.А. Методические рекомендации: формирование у детей и подростков навыков безопасного поведения на улицах и дорогах для педагогов общеобразовательных учреждений. М.: Издательский Дом Третий Рим, 2006. 48 с.
2. Методические рекомендации для преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций на основе лучших практик формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении. М.: АНО «Научно-методический центр образования, воспитания и социальной защиты детей и молодежи “СУВАГ”», 2014. 76 с.
3. Основы деятельности по формированию культуры безопасного поведения на дороге: практическое пособие / сост. Н.М. Кузнецова, Л.В. Шманева. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. 64 с.
4. Официальный сайт Международного Конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» [Электронный ресурс]. URL: <http://road-safety.ru/index.php> (дата обращения: 10.04.2017).
5. Предупреждение травматизма в Европе: От международного сотрудничества к реализации на местах / Всемирная организация здравоохранения. Европа. Рим, 2010. 104 с. URL: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/114159/E93567r.pdf (дата обращения: 10.04.2017).
6. Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах [Электронный ресурс]: Федеральная целевая программа. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru/> (дата обращения: 10.04.2017)
7. Accidents and problem behavior / R. West [et al.] // The Psychologist. 1999. Vol. 12. P. 395-397.
8. Bryan-Brown K. The effects of a children's traffic club. // Road accidents Great Britain 1994: The casualty report. London: Her Majesty's Stationery Office, 1995. P. 55—61.
9. Chapman A.J., O'Reilly D. Children's road safety // The Psychologist. 1999. Vol. 12. № 8. P. 390—392.
10. Child Development and the Aims of Road Safety Education: [Report № 1] / J.A. Thomson [et al.]. London: Department for Transport, UK. 1996. 73 p.
11. Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behavior / M.S. Zeedyk [et al.] // British Journal of Educational Psychology. 2001. Vol. 71. № 4. P. 573—594. doi:10.1348/000709901158686
12. Computer-Based Pedestrian Training Resource: Road Safety Research Report. № 27. London: Department for Transport. 2002. 100 p.
13. Experimental Field Test of Proposed Pedestrian Safety Message. Volume II. Child Messages: Report № DOT HS 806 522 / R.D. Blomberg [et al.]. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration, 1983. 146 p.
14. How to keep children safe in traffic: Find the daredevils early / U. Hoffrage [et al.] // Journal of Experimental Psychology. 2003. Vol. 9. № 4. P. 249—260. doi:10.1037/1076-898X.9.4.249
15. Influence of Virtual Reality Training on the Roadside Crossing Judgments of Child Pedestrians / J.A. Thomson [et al.] // Journal of Experimental Psychology. 2005. Vol. 11. № 3. P. 175—186. doi:10.1037/1076-898X.11.3.175
16. Lam L.T. Parental risk perceptions of childhood pedestrian road safety: A cross cultural comparison // Journal of Safety Research. 2001. Vol. 32. № 4. P. 181—187. doi:10.1016/S0022-4375(01)00061-5
17. Prevention of pedestrian injuries to children: effectiveness of a school training program / F.P. Rivara [et al.] // Pediatrics. 1991. Vol. 88. № 4. P. 770—775.
18. Promoting physical activity and reducing child pedestrian risk: Early evaluation of a walking school bus program in central Seattle / B.D. Johnston [et al.] // Journal of Trauma. 2006. Vol. 60. № 6. P. 1388—1389.
19. Schioldborg P. Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club // The Voice of the Pedestrian. 1976. Vol. 6. P. 12—19.
20. The walking school bus: Combining safety, fun and the walk to school [Электронный ресурс] // SafeRoutes: National Center for Safe Routes to School. URL: <http://www.saferoutesinfo.org/program-tools/walking-school-bus-combining-safety-fun-and-walk-school> (дата обращения: 10.04.2017).
21. Thomson J.A., Tolmie A.K., Mamo T. Road Accident Involvement of Children from Ethnic Minorities: Road Safety Research Report № 19. London: Department for Transport? 2001. 37 p.
22. Vinje M.P. Children as pedestrians: Abilities and limitations // Accident Analysis and Prevention. 1981. Vol. 13. № 3. P. 225—240. doi:10.1016/0001-4575(81)90006-3
23. Zeedyk M.S., Wallace L., Spry L. Stop, look, listen, and think? What young children really do when crossing the road // Accident Analysis and Prevention. 2002. Vol. 34. № 1. P. 43—50. doi:10.1016/S0001-4575(00)00101-9

On the development of educational programs in the field of road safety in General and Supplementary education

Doronina M.V.,

master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,
mariador@inbox.ru

The article presents some approaches to the development of educational programs in the field of road safety in General and Supplementary education of children and adolescents. It addresses some learning programs for children, adolescents and parents that are proved to be highly effective for teaching safe behaviour on the road. This article also focuses on the analysis of the features of working with “at-risk” children and teenagers with behavior problems-as a special social and age related category, exposed to the greatest risk in terms of traffic environment. The article focuses on the characteristics of attitudes typical for children and adolescents from the point of view of safety on the road, and it also outlines possible actions to develop integrated training and prophylaxis programs for this age group.

Keywords: road safety, psycho-acmeological aspects, road traffic injuries, prophylaxis, preventive technologies.

REFERENCES

1. Kozlovskaya E.A. Metodicheskie rekomendatsii: Formirovanie u detei i podrostkov navykov bezopasnogo povedeniya na ulitsakh i dorogakh dlya pedagogov obshcheobrazovatel'nykh uchrezhdenii [Methodical recommendations: the formation of children and teenagers the skills of safe behavior on streets and roads for the teachers of educational institutions]. Moscow: Izdatel'skii Dom Tretii Rim, 2006. 48 p. (In Russ.).
2. Metodicheskie rekomendatsii dlya prepodavatel'skogo sostava obshcheobrazovatel'nykh organizatsii, organizatsii dopolnitel'nogo obrazovaniya i doskol'nykh obrazovatel'nykh organizatsii na osnove luchshikh praktik formirovaniya u detei navykov bezopasnogo uchastiya v dorozhnom dvizhenii [Guidelines for teaching staff of educational institutions, additional education institutions and preschool educational institutions based on best practices of formation at children of skills of safe participation in road traffic]. Moscow: ANO «Nauchno-metodicheskii tsentr obrazovaniya, vospitaniya i sotsial'noi zashchity detei i molodezhi “SUVAG”», 2014. 76 p. (In Russ.).
3. Kuznetsova N.M., Shmaneva L. V. Osnovy deyatelnosti po formirovaniyu kul'tury bezopasnogo povedeniya na doroge: prakticheskoe posobie [Foundation for a culture of safe behavior on the road: a practical guide]. Moscow: FKU NITs BDD MVD Rossii, 2014. 64 p. (In Russ.).
4. Ofitsial'nyi sait Mezhdunarodnogo Kongressa «Bezopasnost' na dorogakh radi bezopasnosti zhizni» [Elektronnyi resurs] [Official website of the International Congress “road Safety for safe life”]. Available at: <http://road-safety.ru/index.php> (Accessed 10.04.2017) (In Russ.).
5. Preduprezhdenie travmatizma v Evrope: ot mezhdunarodnogo sotrudnichestva k realizatsii na mestakh [Preventing injuries in Europe: from international collaboration to local implementation]. Vsemirnaya organizatsiya zdravookhraneniya. Evropa, Rome, 2010. 104 p. Available at: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/114159/E93567r.pdf (Accessed 10.04.2017).
6. Federal'naya tselevaya programma «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013-2020 godakh» [Elektronnyi resurs] [The Federal target program “Improving road safety in 2013-2020”]. Available at: <http://www.fcp-pbdd.ru/> (Accessed 10.04.2017)
7. West R. et al. Accidents and problem behavior. *The Psychologist*, 1999. Vol. 12, pp. 395—397.
8. Bryan-Brown K. The effects of a children's traffic club. *Road accidents Great Britain 1994: The casualty report*. London: Her Majesty's Stationery Office, 1995, pp. 55—61.
9. Chapman A.J., O'Reilly D. Children's road safety. *The Psychologist*, 1999. Vol. 12, no. 8, pp. 390—392.
10. Thomson J.A. et al. Child Development and the Aims of Road Safety Education: Report no. 1. London: Department for Transport, UK. 1996. 73 p.
11. Zeedyk M.S. et al. Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behavior. *British Journal of Educational Psychology*, 2001. Vol. 71, no. 4, pp. 573—594. doi:10.1348/000709901158686
12. Computer-Based Pedestrian Training Resource. Road Safety Research Report no. 27 London: Department for Transport. 2002. 100 p.
13. Blomberg R.D. et al. Experimental Field Test of Proposed Pedestrian Safety Message. Volume II. Child Messages: Report № DOT HS 806 522. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration, 1983. 146 p.
14. Hoffrage U. et al. How to keep children safe in traffic: Find the daredevils early. *Journal of Experimental Psychology*, 2003. Vol. 9, no. 4, pp. 249—260. doi:10.1037/1076-898X.9.4.249

15. Thomson J.A. et al. Influence of Virtual Reality Training on the Roadside Crossing Judgments of Child Pedestrians. *Journal of Experimental Psychology*, 2005. Vol. 11, no. 3, pp. 175—186. doi:10.1037/1076-898X.11.3.175
16. Lam L.T. Parental risk perceptions of childhood pedestrian road safety: A cross cultural comparison. *Journal of Safety Research*, 2001. Vol. 32, no. 4, pp. 181—187. doi:10.1016/S0022-4375(01)00061-5
17. Rivara F.P. et al. Prevention of pedestrian injuries to children: effectiveness of a school training program. *Pediatrics*, 1991. Vol. 88, no. 4, pp. 770—775.
18. Johnston B.D. et al. Promoting physical activity and reducing child pedestrian risk: Early evaluation of a walking school bus program in central Seattle. *Journal of Trauma*, 2006. Vol. 60, no. 6, pp. 1388—1389.
19. Schioldborg P. Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club. *The Voice of the Pedestrian*, 1976. Vol. 6, pp. 12—19.
20. The walking school bus: Combining safety, fun and the walk to school [Электронный ресурс]. In *Safe Routes: National Center for Safe Routes to School*. URL: <http://www.saferoutesinfo.org/program-tools/walking-school-bus-combining-safety-fun-and-walk-school> (Accessed 10.04.2017).
21. Thomson J.A., Tolmie A.K., Mamoon T. Road Accident Involvement of Children from Ethnic Minorities: Road Safety Research Report no. 19. London: Department for Transport, 2001. 37 p.
22. Vinje M.P. Children as pedestrians: Abilities and limitations. *Accident Analysis and Prevention*, 1981. Vol. 13, no. 3, pp. 225—240. doi:10.1016/0001-4575(81)90006-3
23. Zeedyk M.S., Wallace L., Spry L. Stop, look, listen, and think? What young children really do when crossing the road. *Accident Analysis and Prevention*, 2002. Vol. 34, no. 1, pp. 43—50. doi:10.1016/S0001-4575(00)00101-9