В Российской Федерации детский дорожно-транспортный травматизм характеризуется высокой смертностью и тяжёлыми последствиями.

По данным исследований, проводившихся в последние три года, почти 80% детей, попавших в ДТП, получили серьёзные черепно-мозговые травмы, Четверть пострадавших - переломы конечностей, ключицы, бедра и др. Практически каждый десятый ребенок - множественные ушибы, 4% -травмы живота. Травмы, полученные детьми пассажирами - 75% - ушибы лица, головы, ног, 15% травм приводят к смертельному исходу.

Ранения, полученные в дорожно-транспортных происшествиях, чрезвычайно опасны: особенно черепно-мозговые травмы, в сочетании с тяжелыми повреждениями органов грудной и брюшной полости, переломами конечностей. Как правило, такая травма получается "двойной"; сначала автомобиль, сбивая ребенка опрокидывает его на капот, а затем его тело падает на проезжую часть. В результате происходят два удара. Причем больше опасен второй удар, при падении дети ударяют чаще всего голову (соотношение веса головы к общей массе тела у ребенка больше, чем у взрослого). Тяжелыми бывают травмы и при ударе об острые углы и грани, а также жесткие конструкции автомобиля. Последствия автотравм оставляют на всю жизнь физические увечья и морально-психологические потрясения, и не всегда проявляются сразу. В среднем каждый травмированный ребенок проводит на больничной койке около двух месяцев, а срок реабилитации составляет 8-10 лет. Некоторые остаются инвалидами на всю жизнь

Можно провести параллель между ростом ДТП с участием детей и неэффективным преподаванием основ безопасного поведения на дорогах в школах. Неэффективность обучения детей безопасному поведению на дорогах определяется тем, что данное обучение сводится к простой передаче информации о правилах дорожного движения. Эффективным такое обучение станет тогда, когда оно будет направлено на формирование практических умений безопасного поведения на дороге с учетом причин попадания школьников в ДТП и их возрастных и психологических особенностей.

Учет причин ДТП с участием детей и их психологических и возрастных особенностей является основным условием эффективности обучения детей, т.к. знания о правилах дорожного движения сами по себе ничего не дают. Для того чтобы эти знания определяли поведение ребенка на дороге, они должны стать его убеждениями, т.е. эмоционально окрашенными суждениями, мотивирующими соответствующие практические действия.

Ребенок тогда будет безукоснительно выполнять правила дорожного движения, когда он будет осознавать необходимость в их выполнении и получать удовольствие от точного соблюдения.

Положительного результата в профилактике ДТП с участием детей можно достичь в том случае, если обучение будет направлено, прежде всего, на формирование у учащихся практических умений безопасному поведению на дороге, с максимальным учетом их психологических и возрастных особенностей на основе анализа ситуаций, чаще всего приводящих к детскому травматизму.

Эффективность формирования культуры безопасного поведения детей и подростков на дороге, во многом определяется тем, в какой степени обучение безопасности дорожного движения соответствует их психологии. Учет психологических, возрастных особенностей школьников в формировании культуры безопасности дорожного движения осуществляется через определенный, психологический — механизм, построенный на основе теории деятельности А.Н. Леонтьева теории поэтапного формирования умственных действий П.Я. Гальперина, теории развивающего обучения В.В. Давыдова, в целях активизации базовой потребности в безопасности.

1. Фиксирование внимания на дороге и вблизи ее, как на предельно важной, необычной ситуации, которая, в силу высокого фактора опасности, требует особого отношения, даже если ребенок сталкивается с ней несколько раз в день. Через средства обучения до ребенка следует донести мысль о необходимости включения в сознании специального сигнала: "Внимание, дорога!", т.е. находясь рядом с дорогой ему нужно прервать разговор, переключить свои мысли на дорогу и быть максимально собранным.

2. "Сканирование" ситуации на дороге с целью ее объективной, всесторонней оценки по определенным параметрам:

- типичная, или не типичная ситуация;

- выделение основных объектов, определяющих безопасность на дороге: наличие светофора, его исправность;

- при отсутствии светофора мощность потока машин;

- наличие объектов, мешающих правильно оценить ситуацию;

- вероятность появления неожиданного фактора: машины “скорой помощи", машины из-за плохо просматриваемого поворота,

- плохие погодные условия,

- темное время суток, и т.д.

Результатом данного этапа должно стать определение основных и второстепенных объектов на дороге, определяющих ее безопасность в данный момент с учетом развития на все пребывание ребенка в ней.

3. Включение процессов долгосрочной памяти для того, чтобы вспомнить правило в соответствии со складывающейся ситуацией.

4. Реализация этого правила через соответствующие практические действия, по строгому алгоритму через механизм внутреннего планирования и самоконтроля своих действий. На этом этапе ребенок должен четко осознавать не только что он делает и зачем, но и брать на себя ответственность за все свои действия.

5. Выход из ситуации, переключение внимания на другие объекты, "отключение сигнала: "Внимание, дорога!"".

**Специфика применения психологического механизма - механизм формирования безопасного поведения детей на дорогах в младшем школьном и подростковом возрасте.**

Применение представленного механизма в младшем школьном возрасте и подростковом будет отличаться. В младшем школьном возрасте только закладывается этот механизм, поэтому важно закрепить последовательность всех этапов, особое внимание обратить на выделение ситуации на дороге, как особой, на включение памяти для актуализации того, или иного правила, его точном выполнении, и выходе из ситуации. Оценка ситуации должна проводиться в общих чертах, по основным, жизненно важным параметрам. В результате у младшего школьника должна быть сформирована убежденность в неукоснительном выполнении правил дорожного движения, подкрепленная соответствующими практическими умениями, через активизацию потребности в безопасности, поскольку у младших школьников слабо развито чувство опасности, то при формировании данного механизма особый акцент следует делать на эмоциональную сферу ребенка. С одной стороны, для формирования "чувства опасности" на дороге, и вблизи ее, нужно дозировано вызвать у ребенка здоровое чувство страха, для активизации потребности в безопасности, с другой стороны, в большей степени, нужно формировать чувство успешности, удовлетворения от своих правильных действий на дороге.

В подростковом возрасте этап фиксации внимания из-за возросших возможностей подростка, более богатого личного опыта по сравнению с младшим школьником, требует значительно меньше времени, в случае неправильно сформированной модели поведения на дороге. В ситуации, когда у подростков выработан механизм безопасного поведения на дороге, следует через наглядные средства напомнить о возможных способах фиксации внимания и негативных последствиях в случае их игнорирования.

Этап оценки ситуации в подростковом возрасте требует более детального рассмотрения по сравнению с другими этапами. Подростку необходимо предложить как можно больше вариантов развития ситуации на дороге для подробного анализа с позиций всех участников данной ситуации. В целях гармоничного развития подростка, в частности, его формирующегося чувства взрослости и самооценки, необходимо предоставить подростку возможность взглянуть на складывающуюся ситуацию глазами всех ее участников: каждого пешехода, водителя и т.д. Важно, чтобы наглядные средства предоставляли подростку самому прогнозировать развитие событий, принимать решение. Именно на этом этапе у подростка формируется умение осознавать свой выбор и брать за него ответственность. Данные ситуации должны быть, с одной стороны жизненными, а с другой носить проблемный характер. Остальные этапы представленного механизма в подростковом возрасте осуществляются на уровне автоматизма. В результате у подростка должно быть сформулировано четкое представление о том, что у него есть выбор не в соблюдении, или не соблюдении правил дорожного движения, а выбор между тем, чтобы управлять обстоятельствами, или подчиняться им, т.е. быть хозяином своей жизни, или нет.

Исходя из всего вышеперечисленного, можно сделать вывод что эффективность формирования культуры безопасного поведения детей и подростков на дороге зависит не только от их психологических особенностей, но и от механизма формирования такой культуры поведения.