

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БІОРЕСУРСІВ І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ
УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР «ІМЕСГ» НААН**



***ЗБІРНИК
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

***VII Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди
113-ї річниці від дня народження
доктора технічних наук, професора,
члена-кореспондента ВАСГНІЛ,
віце-президента УАСГН
КРАМАРОВА
Володимира Савовича
(1906-1987)***

«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»

***20-21 лютого 2020 року
м. Київ***

УДК 656.11:572.024-058.86

ОСОБЛИВОСТІ ПОВЕДІНКИ ДІТЕЙ НА ДОРОЗІ

Ю. В. ШАТКІВСЬКА, І. О. КОЛОСОК

Національний університет біоресурсів і природокористування України

E-mail: kolosoc@online.ua

Особливістю поведінки дитини на дорозі є те, що її увага спрямована, в основному, не на аналіз та оцінювання сукупності дій учасників дорожнього руху, а спрямована на поодинокі об'єкти, у зв'язку з чим їхня орієнтація у складній дорожній обстановці недостатня. Взагалі, поведінка дитини, як учасника дорожнього руху, формується, головним чином, на слуховому та зоровому сприйнятті.

Внаслідок відсутності необхідного досвіду у дитини збільшується час ідентифікації і оцінки об'єктів дорожньої обстановки. Це особливо характерно

для сільської місцевості.

Зорове поле в значній мірі обумовлено віком дитини: у віці 3 років воно розташовано на висоті біля 90 см, у віці 6 років – приблизно 110 см. Навіть легковий автомобіль, припаркований біля тротуару (узбіччя), закриває дитині видимість ситуації на дорозі. Внаслідок малого зросту дитина сприймає і використовує для забезпечення своєї безпеки значно менший, ніж доросла людина, об'єм інформації про дорожню обстановку. Недооцінка ситуації призводить до прийняття дитиною помилкових і небезпечних для неї на дорозі рішень і дій. У віці до 6 років, як правило, у дитини відсутня здатність точної локалізації джерела звуку.

Сприймання дорожнього руху ускладнюється насамперед неможливістю дитини одночасно сприймати зміни форми і положення об'єкта. Наприклад, за уявленням дитини, тварина, що рухається, характеризується зміною положення ніг і у меншій мірі зміною положення на дорозі, автомобіль – із недооцінкою швидкості його руху.

Оцінка транспортного засобу, що рухається в поперечному напрямку може бути ще більш помилковою. Дитина більше піддається впливу контрастів, ніж дорослі учасники дорожнього руху. Наприклад, чим більше відрізняється транспортний засіб від інших об'єктів за кольоровими та звуковими ознаками, тим більше за уявленнями дитини його швидкість. Цим і пояснюється інтерес дітей до шумних транспортних засобів (мопедів, спортивних мотоциклів). Наприклад, якщо дитина бачить на дорозі яскравий мотоцикл (мопед), вона може не приймати до уваги інші транспортні засоби і вийти на дорогу після проїзду цього транспортного засобу, створюючи небезпеку іншим учасникам руху.

Діти до 4 років, як правило, зовсім незнайомі з дорожніми знаками і дорожньою розміткою. Для дітей також характерна значна розбіжність між свідомою правильною поведінкою і реальною поведінкою на дорозі.

Технічні знання про види поступального руху у дітей відсутні. Ці знання часто підмінюються уявленнями, заснованими на аналогічних рухах зі світу іграшок. Наприклад, уявлення про те, що реальні транспортні засоби можуть як і іграшкові автомобілі одразу зупинитися і не наносити людині біль під час зіткнення з нею на дорозі.

Розрізнення іграшкових та реальних умов відбувається у дитини поступово, тому не виключено, що різні ігри можуть переноситися з дитячого майданчика на дорогу. Безпека власної поведінки в умовах дорожнього руху, особливо на пішохідних переходах, часто переоцінюється дитиною.

Готовність до ризику властива хлопчикам у значній мірі, ніж дівчатам. Тому у ДТП потрапляє більше хлопчиків, ніж дівчат.

Увага дитини ще й погано розподіляється, тобто обсяг її уваги незначний. Бути уважним – значить бути діяльним по відношенню до певного кола об'єктів. Діти ж часто дивляться тільки в одному напрямку, зосереджуючи увагу на незначній (одному чи двома) кількості об'єктів, у них ще зберігається так званий “тунельний зір”, особливо у малечі. На зміну і фіксацію погляду

дитина витрачає значно більший час ніж доросла людина [1].

Розглянемо приклад дорожньо-транспортної пригоди. Група підлітків їхала на велосипедах з рибалки правим краєм проїзної частини. Один з хлопчиків хотів повертати ліворуч додому. Перед самим поворотом увагу підлітка відволік якийсь об'єкт, що знаходився праворуч, і він звернув на нього увагу та повернув голову у цей бік. У результаті раптового повороту велосипедиста ліворуч, виникло його зіткнення з легковим автомобілем, який їхав зі швидкістю, приблизно, 50 км/год. Трапилося ДТП із тяжкими наслідками.

Досвід руху на велосипеді дитина набуває не одразу, а поступово. Спочатку діти не можуть керувати велосипедом однією рукою. Тому не в змозі показати рукою сигнали повороту або гальмування. Приблизно до 3-річного віку рухи дітей недостатньо координовані. Дитинні у цьому віці буває навіть важко зупинити свій рух на велосипеді вперед.

Надійне орієнтування “ліворуч” – “праворуч” у дитини з'являється не раніше, ніж у 7-річному віці.

Список використаних джерел

1. Клеббельсберг Дитер. Транспортная психология: Пер. с нем. / Под ред. В.М.Мазуркевича. – М.: Транспорт, 1989. – 367 с.