

УДК 629.331.1

О.Л. Лизун, заступник завідувача відділу автотехнічних досліджень та криміналістичних досліджень транспортних засобів; завідувач сектору автотехнічних досліджень

Кіровоградський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України

О.В. Крилов, асист.

Центральноукраїнський національний технічний університет

Проблемні питання при аналізі дорожніх ситуацій, в яких пішоходами являються діти

В статті наведено проблемні питання, які виникають в різних ситуаціях на дорогах за участю дітей. Проаналізовано фактори, що впливають на високий рівень травматизму на дорогах серед дітей. Наведено напрямки попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

дорожньо-транспортна пригода, вікові групи дітей, правила дорожнього руху, особливості розвитку дитини

Розвиток сучасної культури знаходиться в постійному взаємозв'язку з проблемами безпеки людства. Динамічна дорожня ситуація являє собою джерело підвищеної небезпеки і вимагає зміни існуючого стану. Встановлено, що дорожній рух являє собою процес специфічних комунікацій, які обумовлюють існування дорожньої спільноти. Сучасні статистичні дані свідчать про страхітливі фактори підвищення дитячого дорожньо-транспортного травматизму, незважаючи на проголошені гасла про відповідальність дорослих і підвищенні їхньої культури безпеки на дорогах.

Діти є найбільш чутливою категорією учасників дорожнього руху. Очевидно, що безпека дітей – одна з основних і перших завдань дорослих. Однак процес становлення і законодавчого регулювання дитячої безпеки на рівні держави і широкої громадськості йде дуже повільно і важко, на практиці виявляються причини важких нещасних випадків з дітьми на дорогах, а також низький рівень охорони їхнього здоров'я і життя.

Проблема попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, як один із пріоритетних напрямків діяльності

в сфері забезпечення безпеки пішоходів, зачіпає різні сторони наукового знання, науково-дослідницької роботи і соціально-економічного життя суспільства. Величезний пласт роботи – це профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму, а також розвиток і формування у дітей правил, навичок і технологій безпечної поведінки на дорогах. Щільність міського руху, яка постійно збільшується, робить дороги найбільш небезпечними для дітей і, відповідно, питання профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є найбільш актуальними в наш час.

Кримінальні провадження, пов'язані з дорожньо-транспортними пригодами, де її учасниками являються діти, є одним із найрезонансніших їх видів. В той же час, при експертному дослідженні даних дорожніх ситуацій, у випадках, коли дітьми створюється небезпека для руху водію, виникають деякі складнощі при вирішенні основних питань, поставлених на вирішення експертизи, до яких відносяться визначення технічної можливості водія транспортного засобу уникнути наїзду (зіткнення) та оцінка дій водія згідно вимог пункту 12.3 Правил дорожнього руху України.

Як відомо, при визначенні технічної можливості водія транспортного засобу запобігти дорожньо-транспортній пригоді однією з відправних точок подальшого дослідження та відповідних технічних розрахунків являється момент виникнення небезпеки для його руху, тобто момент, з якого водій повинен вжити заходів для зниження швидкості руху чи зупинки транспортного засобу. Нерідко визначення моменту виникнення небезпеки для руху потребує оцінки психофізіологічних якостей учасників дорожньо-транспортної пригоди (водіїв, пішоходів та ін.), а також юридичної оцінки конкретної дорожньої ситуації, що до компетенції експерта-автотехніка не відноситься. Тому, згідно деяких нормативно-правових актів з питань здійснення експертної діяльності, визначення даного моменту покладається на органи досудового розслідування (суд) виходячи з всього комплексу зібраних ним даних. Однак, як свідчить практика, слідчі (судді) не завжди достатньо володіють знаннями (досвідом) у галузі судової автотехніки, щоб вважати, що визначення моменту виникнення небезпеки для руху з усіх видів дорожньо-транспортних пригод, зокрема і з наїзду на пішохода у складних ситуаціях, знаходяться в їхній компетенції. Справедливо й те, що вимагати від слідчих, прокурорів і суддів досконалого знання

технічних правил неможливо, оскільки вивчення їх базується на тих галузях науки, що не передбачені програмою професійної підготовки юристів і є основними при підготовці експертів-автотехніків. У зв'язку з цим, постанови (ухвали) слідчих (прокурорів, суддів) про призначення судової автотехнічної експертизи часто надходять без внесення в них даних стосовно моменту виникнення небезпеки для водія. А в деяких випадках, органами досудового розслідування та суду на вирішення експертизи ставиться питання стосовно визначення даного моменту експертним шляхом. В свою чергу експерту доводиться розв'язувати це завдання спираючись на особистий досвід, деякі загальні положення, що прийняті в експертній практиці, і дані про дорожню обстановку на місці ДТП, які слідують з наданих на дослідження вихідних даних та матеріалів справи.

В дорожніх ситуаціях, де учасниками дорожньо-транспортної пригоди являються діти, визначення моменту виникнення небезпеки для руху у водія транспортного засобу являє собою особливу складність, як для органів досудового розслідування (суду), так і для експерта-автотехніка.

Так, згідно Закону України „Про громадянство України” від 18.01.2001 року [1], *дитина* – це особа віком до 18 років”. В цивільному та сімейному законодавстві України поняття особи, що не досягла 18 років визначається поняттями *“малолітньої”* та *“неповнолітньої”* [2, 3]. Відповідно до Цивільного та Сімейного кодексів України *малолітньою* є особа, *яка не досягла 14 років*. А *неповнолітньою* є фізична особа у віці *від чотирнадцяти до вісімнадцяти років*.

В пункті 1.7 Правил дорожнього руху України [4] вказано, що водії, пішоходи та пасажери зобов'язані бути особливо уважними до таких категорій учасників дорожнього руху, як діти, люди похилого віку та особи з явними ознаками інвалідності. В коментарях до даного пункту Правил [5] зазначено:

„Цей пункт Правил закріплює гарантії безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху – дітей, літніх громадян, а також осіб з ознаками інвалідності, що в силу певних обставин (віку, поганого здоров'я) не можуть чітко виконати вимоги Правил або недостатньо усвідомлюють, що вони своєю поведінкою створюють перешкоду або небезпеку для інших учасників руху. Інші учасники дорожнього руху зобов'язані бути особливо уважними в місцях появи таких осіб: водії –

знижувати швидкість, давати дорогу, тощо; пішоходи – подавати допомогу, наприклад, при переході проїзної частини; пасажери – створювати нормальні умови перебування осіб зазначених категорій у транспортному засобі.”

Тобто, з вимог пункту 1.7 Правил дорожнього руху України слідує, що діти являються особами, до яких від водії транспортних засобів вимагається особлива увага. При цьому, дана увага полягає у своєчасному зниженні швидкості руху свого транспортного засобу та наданням переваги в русі.

В той же час, як в пункті 1.7 Правил дорожнього руху, так і в коментарях до нього, не зазначено вікової категорії дітей, до яких, згідно його вимог, необхідно приділяти особливу увагу. А затверджені на цей час методики по проведенню судових автотехнічних експертиз [6] містять в собі рекомендації щодо визначення моменту виникнення небезпеки в дорожньо-транспортних ситуаціях, де пішоходами являються діти лише дошкільного віку.

Таким чином, враховуючи затверджений в законодавстві України максимальний вік дітей (18 років), постає питання: „А чи всі вікові категорії дітей слід відносити до вимог пункту 1.7 Правил дорожнього руху України, тобто, чи всі вікові категорії дітей не можуть чітко виконати вимоги Правил або недостатньо усвідомлюють, що вони своєю поведінкою створюють перешкоду або небезпеку для інших учасників руху, і якщо ні, то які саме вікові категорії дітей необхідно до них відносити?”

З психологічної точки зору необхідність особливої обережності та люб'язності по відношенню до дітей витікає з обставин, що діти, в принципі, як і люди похилого віку та інваліди, не мають достатньої психологічної та фізичної готовності для участі в дорожньому русі. Всі фізіологічні системи дитини ще не досягли свого повного розвитку. Більш того, вони знаходяться в стані становлення. Багато процесів рухомі і нестійкі. Цим пояснюється різна реакція дітей і дорослих на одні і ті ж дорожні ситуації.

Психофізіологічні і вікові особливості дітей молодшого шкільного віку багато в чому визначають їх поведінку на дорозі. Дитяча імпульсивність спонтанність, звужене сприйняття, розсіяна увага, майже повна відсутність досвіду і розвинених здібностей передбачення наслідків своїх дій і поведінки оточуючих обумовлюють різкі зміни в поведінці дитини, які з великими труднощами можуть

бути передбачені іншими учасниками руху. Всі ці обставини змушують віднести дітей молодшого шкільного віку до категорії пішоходів з підвищеним ризиком.

Щоб людина виконувала якісь вимоги, у неї повинна бути вироблена психологічна установка на постійне вчинення цих дій. Запорукою правильної поведінки пішохода на дорозі є вироблення у нього установки на суворе дотримання правил руху. Відомо, що є люди, від природи, наділені обачністю, обережністю, а є поверхневі, легковажні, схильні до швидких реакцій і непродуманих ризикованих вчинків. Ті чи інші властивості проявляються вже в ранньому віці. Практика свідчить про наявність людей з вираженою схильністю до ризикованих дій. Стосовно до безпеки дорожнього руху загальновизнаною причиною ризику є недооцінка швидкості сучасних видів транспорту і переоцінка можливостей водія до екстреної зупинки або маневру. Найбільш частими причинами ризику, виключаючи низьку психологічну установку на дотримання правил дорожнього руху, є характерологічні особливості, в тому числі вік дитини. Підвищена схильність до ризику відзначається так само у школярів з холеричним темпераментом. Властива їм швидкість реакції нерідко поєднується з поверхневою оцінкою реальної ситуації, недооцінкою загрози транспортного засобу, який наближається. Почуття бравади, прагнення до ефектних і демонстративних дій є основою ризикованих вчинків.

Психологи вже давно встановили, що діти, в силу своїх вікових психологічних особливостей, не завжди можуть правильно оцінити обстановку на дорозі, яка миттєво змінюється, часто завищують свої можливості.

Багаторічні статистичні дані показують, що віковий „пік” дітей, що потрапляють в ДТП, припадає на 7-14 років, тобто на дітей, які навчаються в початкових і середніх класах школи.

Спеціальними дослідженнями встановлено, що діти інакше, ніж дорослі, переходять через дорогу. Дорослі, підходячи до проїжджої частини, вже здалеку спостерігають і оцінюють ситуацію, що склалася. Діти ж починають спостереження, тільки підійшовши до краю дороги або вже перебуваючи на ній. В результаті мозок дитини не встигає „переварити” інформацію і дати правильну команду до дії. Часто діти переоцінюють безпеку власної поведінки. Причому готовність до ризику хлопчикам властива більшою мірою, ніж

дівчаткам, тому і в ДТП вони потрапляють в 2 рази частіше. На відміну від дорослих, у дітей знижено почуття власної безпеки.

Часто в очікуванні можливості перейти через дорогу діти проявляють нетерплячість. Час їх терплячого очікування залежить від різних факторів: характеру, фізичного стану, мети і терміновості пересування, адаптації поведінки до умов руху.

Поведінка дитини не в останню чергу залежить від її природних даних. Увага ще погано розподіляється: діти часто дивляться лише в одному напрямку, у них ще зберігається „тунельний зір”, особливо у маленьких. Багато психофізіологічних особливостей дітей роблять їх поведінку непередбачуваною. Так, дитина зі стану спокою може несподівано кинутися вперед або змінити напрямок свого руху на 180°, зробити стрибок в сторону, щоб, наприклад, не потрапити в калюжу. В розсіяному стані дитина може мимоволі подивитися в сторону, а це, в свою чергу, може привести до мимовільної зміни напрямку руху, що буває небезпечно шкідливими наслідками, особливо при їзді на велосипеді. Надійна орієнтація набувається не раніше, ніж в 7-річному віці.

Діти до 4 років, як правило, ще зовсім не знайомі з дорожніми знаками. Зважаючи на відсутність спеціальних знань поведінка дітей базується на аналогічних рухах з мікросвіту іграшок. Наприклад, уявлення про те, що реальні транспортні засоби можуть відразу зупинитися на місці – точно так само, як і їх іграшкові автомобілі.

Діти по різному реагують на розміри автомобіля. При наближенні великої вантажівки, навіть якщо вона рухається з невеликою швидкістю, дитина рідше ризикує перетинати проїжджу частину, однак недооцінює небезпеку невеликого легкового автомобіля, що наближається з великою швидкістю.

Зріст дитини – серйозна перешкода для огляду навколишньої обстановки. Рівень очей у віці 3 років знаходиться на висоті близько 90 см, у віці 6 років – близько 110 см, але із-за нерухомих транспортних засобів дитині не видно, що робиться на дорозі, в той же час її самої не видно з-за машин водіям.

В 6 років дитина часто ще не здатна точно визначити джерело звуку. В розсіяному стані діти взагалі часто не звертають уваги на звуки. Дитина може не почути звуку автомобіля, що наближається або іншого сигналу не тому, що вона не вміє їх розрізняти, а через відсутність у неї постійної уваги. Увага дітей вибіркова і направлена

переважно на одиничні об'єкти. І концентрується вона не на предметах, які становлять небезпеку, а на тих, які в даний момент цікавлять її найбільше, та й швидкість сприйняття звукового сигналу у дітей набагато більше, ніж у дорослих.

Відомо, що дитина орієнтується переважно на загальну обстановку і в меншій мірі керується правилами. Дітям, втім, як і дорослим, властива колективна орієнтація, доведено, що частота порушень правил пішоходами (наприклад, перехід на червоний сигнал світлофора) в значній мірі залежить від провокуючої поведінки одного з пішоходів. Спрацьовує так званий стадний інстинкт: вести себе так само, як і інші. Крім того, на дітей великий вплив мають емоції: радість, здивування, інтерес до чого-небудь, які змушують забути про можливу небезпеку.

Часто діти з великими труднощами можуть дати правильну оцінку побаченої дорожньо-транспортної ситуації і не здатні швидко приймати рішення, співрозмірювати швидкість руху автомобіля з тією відстанню, на якій цей автомобіль знаходиться від нього. Вони ще не здатні передбачити всі можливі варіанти поведінки водія. Більш того, в екстремальній ситуації, і взагалі у випадках, коли дитина поставлена перед терміновим вибором: як вчинити, вона легко впадає в стан безвихідної небезпеки, незахищеності та просто губиться.

Чим складніша ситуація для дитини і чим більшу треба проявити йому кмітливість і швидкість в ухваленні рішення, тим сильніше розвивається гальмування в центральній нервовій системі дитини. І, таким чином, розвивається замкнуте коло: чим небезпечніша ситуація, тим дитина повільніше і неправильно приймає рішення. Багато з цих труднощів зазнають не тільки діти дошкільного віку, а й школярі.

Здавалося б, що діти молодшого шкільного віку здатні краще орієнтуватися в дорожній ситуації, ніж дошкільнята. Але, з іншого боку, вік 6-7 років є кризовим для дитини. У них відбуваються важливі зміни, як у фізичному, так і в психічному розвитку. Та й зміна звичного способу життя – перехід від ігрової до навчальної діяльності – само по собі є стресовою ситуацією. Діти семи років здатні керувати своєю увагою і організовувати навчальну діяльність відповідно до вимог вчителя, але для цього їм потрібні значні зусилля. Дитина не може довгий час підтримувати себе в такому стані, тому мимовільна увага у дітей переважає.

Після занять в школі увага у дітей стає нестійкою. Рухливі,

гіперактивні діти важко переносять зменшення рухової активності, з чим їм доводиться стикатися в школі, тому після занять вони намагаються компенсувати цей недолік. Їх рухи дуже часто бувають імпульсивними, мимовільними. Граючи, вони можуть несподівано вискочити на проїжджу частину або не помітити проїжджаючий автомобіль. Спокійні, флегматичні діти не будуть робити різких рухів при переході через дорогу, але через втому їх увага може бути відвернута.

Не всі діти здатні сприймати і зорову, і рухову, і слухову інформацію одночасно. Одна з цих систем сприйняття у дитини може бути провідною, а інші розвинені слабкіше.

Дитина до 8 років ще погано розпізнає джерела звуків і реагує лише на звуки, які їй цікаві. У той час як дорослі, оцінюючи ситуацію на дорозі, чують, звідки доноситься шум машини, що наближається, дітям значно важче визначити цей напрямок. Поле зору дитини набагато вужче, а сектор огляду дитини на 15-20% менший, ніж у дорослого. Тому коли діти біжать, вони дивляться тільки вперед, в напрямку бігу, і автомобілі ліворуч і праворуч залишаються ними непоміченими.

Реакція у дитини в порівнянні з дорослими уповільнена. Часу на те, щоб відреагувати на небезпеку, їй потрібно значно більше. У дорослого пішохода на те, щоб сприйняти обстановку, обміркувати її, прийняти рішення і діяти, йде приблизно 0,8-1 сек. Дитині ж потрібно 3-4 сек., а таке зволікання може виявитися небезпечним для життя. Навіть щоб відрізнити рухомий автомобіль від нерухомого, семирічній дитині потрібно до 4 сек., а дорослому на це потрібно лише чверть секунди.

Крім цього, треба мати на увазі, що крок дитини не такий довгий, як у дорослих, тому, перетинаючи проїжджу частину, вона довше знаходиться в зоні небезпеки. У дітей центр ваги тіла помітно вище, ніж у дорослих, - під час швидкого бігу на нерівній дорозі, спіткнувшись, скажімо, об край тротуару, вони несподівано можуть впасти, втративши рівновагу.

Діти цього віку не в змозі на бігу відразу ж зупинитися, тому на крик батьків або сигнал автомобіля вони реагують зі значним запізненням. Мозок маленьких дітей не в змозі вловити одночасно більше одного явища. Помітивши предмет або людину, яка привертає його увагу, дитина може спрямуватися до них, забувши про все на

світі. Наздогнати приятеля, який вже перейшов на іншу сторону дороги, або підібрати м'ячик, який покотився на дорогу, для неї набагато важливіше, ніж автомобіль, який наближається.

Сприйняття небезпеки дорожнього руху у дітей ускладнюється найчастіше відсутністю одночасності сприйняття змін форми і положення об'єкта в просторі. Оцінка ж рухомих транспортних засобів схильна до впливу контрастів. Чим більший розмір автомобіля, чим значніші відмінності від загального колірного фону і звуків навколишнього оточення, тим швидше діти представляють його рух.

Орієнтація наліво-направо набувається дітьми не раніше ніж в 7-8 річному віці, а в багатьох випадках і пізніше. У молодших школярів технічних знань про види поступального руху транспортних засобів практично ще немає, і вони часто підміняються уявленнями, заснованими на аналогічних рухах з мікросвіту іграшок, наприклад, переконанням в тому, що реальні транспортні засоби можуть в дійсності відразу зупинитися на місці точно так же, як і іграшкові. Взагалі поділ ігрових і реальних умов відбувається у дітей поступово. Особливо інтенсивним і планомірним цей процес стає під час навчання в школі. Безпека власної поведінки в умовах руху, особливо на пішохідних переходах, найчастіше дітьми недооцінюється. Вони нерідко пропускають автомобілі, що наближаються зліва, і вискакують на проїжджу частину, не помічаючи транспортних засобів, що їдуть в протилежному напрямку. Здатність переключити увагу на важливі джерела інформації дітям менш властива, ніж дорослим.

До восьми років діти стають більш врівноваженими, стресостійкими. Навчання в школі дає про себе знати. У них удосконалюються зорові, рухові функції, руховий апарат. Вони в змозі оцінювати дорожню ситуацію краще, ніж семирічні діти, оскільки можуть краще оглядати дорогу і визначати відстань між собою і об'єктом, що рухається.

На думку педагогів, восьмирічні діти володіють всіма навичками пішоходів і можуть переходити дорогу самостійно, але тільки тоді, коли обстановка на ній відносно спокійна. Швидко приймати рішення в разі якоїсь непередбаченої ситуації вони ще не можуть: в цьому випадку вони легко губляться. Ці якості розвиваються пізніше.

Дев'ятирічні діти можуть керувати своєю увагою, яка вже

знаходиться практично на рівні дорослої людини. Крім того, увага у них вже стає довільною. Це означає, що вони здатні дати досить об'єктивну оцінку обстановці, що складається на дорозі, і вибрати адекватну їй поведінку. У цьому віці діти вже стають здатними на підставі наявної у них інформації приймати самостійні рішення, які відповідають їхнім внутрішнім настановам.

У віці приблизно від 6 до 10 років дитина поступово стає все більш незалежною. У цей період вона починає самостійно пересуватися по дорозі.

У десятирічних дітей вищі психічні функції, такі як увага, пам'ять, система аналізу інформації, досягають значною мірою зрілості. Зір у дітей функціонує як у дорослих. Цей період виділяють як стадію врівноваженості всіх регуляторних механізмів.

З 10 до 12 років починається другий кризовий період в житті дитини. Це – так званий „перехідний” або підлітковий, вік. У дітей цього віку ймовірність отримання різних травм, в тому числі і пов'язаних з безпекою дорожнього руху, зростає. У цьому віці починається гормональна перебудова організму, діти стають неврівноваженими, емоційно збудливі, неуважність у них підвищується, відбувається інтенсивне формування всіх систем організму: починається інтенсивний ріст скелета, м'язової маси, розвиток серцево-судинної системи. Всі ці зміни дитина переживає дуже важко і часто не розуміє того, що з нею відбувається. Крім того, намагається зрозуміти себе, свої особистісні здібності. Вона вчиться по-новому, на рівних, будувати відносини з оточуючими людьми, прагне визначити своє місце в соціумі, виробити свою систему цінностей.

Для дітей цього віку думка однолітків набуває більшого значення, ніж думка дорослих. Для того щоб отримати схвалення однолітків, учні готові йти на будь-які, навіть на екстремальні дії. Прагнучи виділитися перед однолітками, школяр може знехтувати раніше засвоєними правилами і нормами, в тому числі і правилами безпечної поведінки на вулиці. Крім того, такими екстремальними методами він перевіряє себе, намагається визначити свої можливості.

Слід пам'ятати, що школярі 10-12 років не визнають авторитету, звання, віку або посади. Вони визнають авторитет особистості, і тому, кого вони поважають, вони будуть наслідувати. Причому сфера їх інтересів в цьому віці незвичайна, широка; вони хочуть спробувати

все, і будуть займатися тим видом діяльності, який їх увагу приверне найбільше. Але вибір заняття, яке цікавить, часто буває продиктованим не внутрішньою його потребою, а зовнішніми чинниками: модою, думкою друзів або проходженням авторитету. Тому вони легко піддаються як хорошему, так і поганому впливу.

У 13-14 років діти вже більш емоційно врівноважені, ніж 10-12-річні. Хоча 13-14-річних турбують ті ж самі питання, що і 10-12-річних: проблеми самопізнання, самовизначення в суспільстві, до їх вирішення вони підходять вже по-іншому, менш емоційно, без зовнішньої екзальтації, орієнтуючись, в основному, на свої внутрішні роздуми.

Таким чином, схильність дітей до нещасних випадків на дорозі обумовлена особливостями психофізіологічного розвитку, такими як:

- нестійкість і швидке виснаження нервової системи;
- нездатність адекватно оцінювати обстановку;
- швидке утворення і зникнення умовних рефлексів;
- переважання процесів збудження над процесами гальмування;
- переважання потреби в русі над обережністю;
- прагнення наслідувати дорослим;
- недолік знань про джерела небезпеки;
- відсутність здатності відокремлювати головне від другорядного;
- переоцінка своїх можливостей в реальній ситуації;
- неадекватна реакція на сильні різкі подразники і ін.

Враховуючи наведені вище психологічні та вікові особливості дітей, а також враховуючи затверджені в законодавстві їх вікові категорії, на нашу думку до осіб, які потребують особливої уваги з боку водіїв транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху, що передбачено пунктом 1.7 Правил дорожнього руху України, було б доцільно віднести малолітніх дітей, тобто дітей віком до 14 років.

Крім цього, на нашу думку, слід розробити та доповнити загальні методичні рекомендації [6] по визначенню моменту виникнення небезпеки для водіїв транспортних засобів в типових дорожньо-транспортних ситуаціях за участю малолітніх пішоходів. А саме, доповнити їх переліком типових дорожньо-транспортних ситуацій, які стосуються дітей шкільного віку, які не досягли 14-ти років.

Список літератури

1. Про громадянство України: Закон України від 18.01.2001 р. № 2235-III [Електронний ресурс] // Сайт: Законодавство України. Офіц.

- веб-портал Верховної Ради України. – Текст. дан. – Режим доступу: URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2235-14/page> (дата звернення: 18.07.2017). – загл. з екрану.
2. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс] // Сайт: Законодавство України. Офіц. Веб-портал Верховної Ради України. – Текст. дан. – Режим доступу: URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 18.07.2017). – загл. з екрану.
3. Сімейний кодекс України [Електронний ресурс] // Сайт: Законодавство України. Офіц. Веб-портал Верховної Ради України. – Текст. дан. – Режим доступу: URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2947-14> (дата звернення: 18.07.2017). – загл. з екрану.
4. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 [Електронний ресурс] // Сайт: Законодавство України. Офіц. веб-портал Верховної Ради України. – Текст. дан. – Режим доступу: URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p> (дата звернення: 25.07.2017). – загл. з екрану.
5. Дерех З.Д. та інші. Правила дорожнього руху з коментарями та ілюстраціями. 12-те вид., переобл. / З.Д. Дерех, В.Ф. Душник, Ю.Є. Заворицький – К.: Арії, 2016. – 176 с.: іл.
6. Розслідування обставин дорожньо-транспортних пригод / Авт.-уклад. С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. – Х.: Факт, 2003. – 191 с.: іл.
7. Психолого-педагогические условия безопасного поведения детей на дорогах [Електронний ресурс] // Сайт: ОБЖ: Основы безопасности жизнедеятельности. – Текст. дан. – Режим доступу: URL: <http://обж.рф/uchebnye-materialy-obzh/bezopasnost-na-dorogah/psihologo-pedagogicheskie-usloviya-bezopasnogo-povedeniya-detey-na-dorogah/> (дата звернення: 20.07.2017). – загл. з екрану.
8. Причини дорожньо-транспортного травматизму у дітей і підлітків [Електронний ресурс] // Текст. дан. – Режим доступу: URL: <http://um.co.ua/8/8-4/8-40674.html> (дата звернення: 20.07.2017). – загл. з екрану.

Одержано 25.04.19