

УДК 159.9**Влияние психологических особенностей подросткового возраста
на поведение подростков на дороге****Ильюкова Любовь Ивановна**

Аспирант,
Псковский государственный университет,
180000, Российская Федерация, Псков, площадь Ленина, 2;
e-mail: ilukov2005@gmail.com

Аннотация

В статье анализируются специфические особенности формирующейся психики подростков, которые зачастую становятся участниками дорожно-транспортных происшествий. Отмечается недостаточный уровень профилактических мероприятий, в которых учитывались бы особенности психологии подростков, их отношение к поведению на дорогах, основные базовые мотивы, обуславливающие возникновение аварийных ситуаций с вовлечением транспортных средств. Отмечается, что целесообразно использовать зарубежный опыт, где система поведения участников процесса движения на дорогах тщательно регламентирована, в школах проводятся регулярные мероприятия по просветительской деятельности. В связи с вышеизложенным, необходимо исследование всех основных мотивов участия подростков в дорожно-транспортном движении, изучение возможностей, как возможно донести до них необходимость крайне внимательного и осторожного участия, избегать использовать самокатов, велосипедов на проезжей части. Понимание тех чувств, которые испытывают подростки, выступая в качестве пешеходов, либо используя двухколесные средства передвижения (самокаты, электросамокаты, велосипеды, роликовые коньки) позволит выработать современную систему профилактических мер, позволяющих предупредить ситуацию или, по крайней мере, снизить ее последствия в том случае, если она неизбежна в силу сочетания ряда факторов. Указывается, что самоадаптация, эмоциональное состояние и самоконтроль являются социально-психологическими факторами, которые влияют на соблюдение подростками правил.

Для цитирования в научных исследованиях

Ильюкова Л.И. Влияние психологических особенностей подросткового возраста на поведение подростков на дороге // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2024. Т. 13. № 8А. С. 46-54.

Ключевые слова

Подросток, дорожно-транспортное происшествие, родитель, велосипед, самокат, пешеходный переход, особенности психологического развития подростка.

Введение

В настоящее время, вследствие повышения индустриализации и усиления степени доходов населения увеличивается число транспортных средств. Также подростки получают большую свободу, и их родители приобретают им самокаты, велосипеды с тем, что сохранить достигнутый уровень физической и социальной активности, упорядочить проведение времени на улице, способствовать более быстрому достижению места тренировки, секции. В то же время, зачастую не учитывается возросшая опасность нахождения на проезжей части и на территориях, расположенных близко к ней, не принимаются во внимание климатические особенности регионов России, для которых, например, длительный период времени характерно наличие наледи на проезжей части, что делает перемещение подростков на велосипедах и самокатах крайне опасным действием. Даже нахождение на тротуаре на самокате повышает угрозу для идущих рядом, а падение на тротуаре может переместиться на проезжую часть.

Основное содержание

Подростки в силу особенностей возраста не обладают возможностями реальной оценки пространственного соотношения предметов и переоценивают свою быстроту реакции на движущиеся предметы, а также расстояние до движущегося объекта [Андрющенко, 2020]. В результате происходят ДТП, виновниками и жертвами которых становятся подростки, так как именно они провоцируют опасную ситуацию [Позднышов, Вертий, 2021]. Зачастую водитель не обладает возможностями для экстренного торможения, и наезд происходит в любом случае. Происходит значительный урон здоровью подростка, имеют место летальные исходы. Зачастую виновным признается водитель транспортного средства. Даже в случае освобождения водителя от ответственности и признание, что причинение ущерба здоровью подростка произошло не по вине водителя, у семьи водителя остается постоянное чувство вины, которое накладывает отпечаток на всю их жизнь.

В связи с этим, важно осуществлять всестороннюю работу по снижению показателей численности подростков, которые оказались вовлеченными в ДТП и вести оперативную разъяснительную работу в регионах и учебных учреждениях. Многие применяемые подходы и методические пособия признаны устаревшими, малоинформативными, не обладающими эффективностью и доходчивостью донесения сведений до подростков. Однако повысить эффективность подобной деятельности возможно исключительно на основе точного и глубокого понимания психики подростков, возникших новых поведенческих конструктов. Это позволит разработать, действительно, уникальные и работающие методики, которые позволят сберечь здоровье и жизни подростков, сохранить благополучие семей, а, следовательно, и общества [Шакирова, 2014].

В связи с вышеизложенным, необходимо исследование всех основных мотивов участия подростков в дорожно-транспортном движении, изучение возможностей, как более эффективно донести до них необходимость крайне внимательного и осторожного поведения на дорогах, избегать использование самокатов, велосипедов на проезжей части [Афониная, 2022]. С одной стороны, может иметь место ситуация, когда подросток не рассчитывает свои силы, не оценит реальную опасность, вторым вариантом является преднамеренное участие в опасном действии, которое будет сниматься на видео.

Возрастной особенностью подросткового периода является пренебрежение основами

безопасности, стремление почувствовать себя взрослым и участвующим во всех социальных процессах. Многие исследователи отмечают браваду подростков, желание показаться окружающим (даже малознакомым и незнакомым людям, чье мнение не должно быть ценным и значимым) ловким, смелым, бесстрашным. Также вследствие развития социальных сетей подростки выкладывают записанные видео в TikTok, Инстаграм (запрещена в Российской Федерации). Также следует отметить повышенную агрессивность подростков [Пятунина, Аджиева, 2020], их готовность противостоять водителю транспортного средства [Юсупов, Мардасова, Кузьмина, 2020], склонность к пререканиям, соревновательность с движущимся средством.

Подростковый возраст – это период значительного развития, который начинается с началом полового созревания [Backes, Bonnie, 2019]. Человек в возрасте 12 лет значительно отличается от человека, которым он является в возрасте 19 лет. Период между этими двумя возрастами включает в себя значительное количество изменений во всех областях развития – биологической, когнитивной, психосоциальной и эмоциональной. Личные отношения также меняются в этот период, поскольку сверстники и романтические партнеры становятся более важными, когда подросток переходит в среднюю школу и затем выходит из нее или получает работу.

Подростки более чувствительны к жизненным кризисам и внутренним личностным проблемам. Подростки зачастую разрешают конфликты неконструктивно: они прибегают к агрессии и аутопсии, теряют доверие к миру и себе, проявляют скуку и лень. Затем происходит обратная реакция – за счет суженного социально-психологического пространства возникает обедненность связей, подросток готов воспринимать без настороженности и предвзятого отношения только некоторые из внешних раздражителей. В результате часть гаммы эмоций остается незадействованной, и подростки оказываются просто не знакомы с рядом эмоций, следственно, не в состоянии выработать адекватные и достойные реакции на них. Эмоциональная сфера оказывается обедненной, фрагментарной [Игнатов, 2023].

Важно, что хотя пластичность развития, характерная для этого периода, делает подростков податливыми, податливость не является синонимом пассивности. Действительно, подростки становятся все более активными участниками собственного процесса развития, они начинают ощущать и осознавать, что их действия, выражаемые желания начинают приниматься во внимание окружающими. То есть, подростки осознают, что родители, окружающие начинают воспринимать их как более взрослых, учитывать их мнение, прислушиваться к ним. Взрослые начинают учиться уважать их личное пространство, снижают притязания на нарушение личных границ.

Возникает обратная связь с подростками, которые, ощутив вкус большей свободы, наличие взрослого организма, появление новых функций, указывающих на взросление, стремятся получить как, можно больше, предпочтений со стороны взрослых. Это может выражаться и в совместном застолье, когда происходит апробация алкоголя. Как продолжение, подростки могут взять без разрешения ключи от автомобиля, дождавшись ночи. Такие случаи достаточно распространены, так как родители сами поощряют личное обучение подростков азам вождения. Тем не менее, по мере того, как они исследуют, экспериментируют и учатся, им, по-прежнему, требуется поддержка, включая среду, которая способствует возможностям для процветания. Токсичная среда затрудняет здоровое развитие подростков. В конечном счете, трансформации в теле, мозге и поведении, которые происходят в подростковом возрасте, взаимодействуют друг с другом и с окружающей средой, формируя пути к взрослой жизни.

Каждый этап жизни зависит от того, что было до него, и молодые люди, безусловно, не вступают в подростковый возраст с «чистым листом». Скорее, подростковое развитие является следствием более раннего жизненного опыта. Однако этот опыт не является определяющим, и адаптивная пластичность подросткового возраста отмечается как возможности для изменений, посредством которых вырабатываются механизмы устойчивости, восстановления и развития. Выделяют три ключевых области развития подростков: половое созревание, нейробиологическое и психосоциальное развитие. В каждой области выделяются процессы, которые отражают способность к адаптивной пластичности в подростковом возрасте и после него, отмечая подростковый возраст как период уникальных возможностей для позитивных траекторий развития.

Транспорт имеет очень важную функцию и роль в жизни человека. Транспортировка, включающая перемещение людей и товаров, была известна естественным образом с тех пор, как люди появились на Земле, хотя перемещение или передача осуществлялись просто на протяжении всей истории транспорта, как объем, так и технология быстро развивались. Эти функции и роли направлены на обеспечение безопасности, порядка и бесперебойного движения, минимизацию жертв объектов в результате дорожно-транспортных происшествий, соблюдение общественностью законов и правил дорожного движения и улучшение государственных услуг в области дорожного движения.

Однако, в действительности, осведомленность подростков и общественности о дорожном движении, по-прежнему, низкая. Многие нарушения правил дорожного движения, которые часто происходят, совершаются подростками – владельцами двухколесных транспортных средств. Из многих транспортных средств, используемых населением, мотоциклы являются одним из вариантов выбора. По словам Т.Б. Джовоно и Й.О. Сусило [Susilo, Joewono, Vandebona, 2015], подростковый возраст считается «временем бурь и стрессов, потому что они хотят свободы определять свою собственную судьбу». Это можно увидеть из большого количества дорожно-транспортных происшествий, участниками которых становятся подростки [Wang, Xu, Xia, Qian, 2018].

Однако влияние на безопасность психологических факторов и знаний о безопасности у водителей электровелосипедов изучалось редко. Подобные эффекты были изучены для многих других участников дорожного движения, включая водителей автомобилей, велосипедистов [Broughton, 2009], водителей мопедов и мотоциклистов. Более того, водители электровелосипедов совершали групповые нарушения (например, проезд на красный свет в группе) в Китае. Однако было найдено мало исследований, в которых подробно изучалось бы такое поведение. Чтобы заполнить существующие пробелы, изучены взаимосвязи между знаниями о безопасности, психологическими факторами (т.е. отношением к безопасности, восприятием риска) и самооценкой рискованного поведения вождения (включая групповые нарушения) для водителей электровелосипедов в Китае. Исследование предоставит полезную информацию для разработки эффективных вмешательств для повышения безопасности электровелосипедов.

Тунниклифф с соавт. отмечали, что аварии с участием мотоциклов среди подростков являются наиболее уязвимой проблемой, возникающей во всем мире. С многочисленными нарушениями правил дорожного движения, которые часто совершают водители двухколесных транспортных средств, многие из которых ездят для выполнения повседневных дел, таких как поездка в школу, в секцию, в магазин, просто прогулка по улице, многие учащиеся совершают нарушения правил дорожного движения. Факторами, заставляющими подростков нарушать

правила, согласно Твиску с соавт. [Twisk, Commandeur, Vlakveld, Shope, Kok, 2015], являются отсутствие строгих санкций со стороны полиции, таких как штрафы, родители разрешают и способствуют тому, чтобы дети ездили на мотоциклах, даже если у них нет водительских прав, привычка общества разрешать или не обращать внимания на нарушения правил дорожного движения, такие как езда несовершеннолетних на мотоциклах.

Высокий уровень нарушений, совершаемых учащимися, является результатом низкой дисциплины и недостаточной осведомленности учащихся о дорожном движении. Молодежь, которая является будущим любой нации, должна соблюдать правила как одну из форм участия в усилиях по созданию дисциплинированного общества. Поэтому социализация в обучении и формирование дисциплины в дорожном движении требуют участия семьи, образовательных, воспитательных учреждений и иных институциональных образований (ГИБДД).

Несовершеннолетних подростков, которые используют различные средства передвижения на проезжей части, пересекая ее, становится больше с каждым годом, потому что они не могут сдерживать себя от побуждений, возникающих внутри, чтобы спонтанно совершать непредсказуемые действия. Это происходит, потому что каждое совершаемое поведение не может быть отделено от различных влияний, как изнутри, так и извне. Нарушители правил дорожного движения могут также столкнуться с дополнительными санкциями, такими как необходимость возмещения за нанесенные ими убытки. Среди факторов, которые являются фоном для уровня соблюдения правил дорожного движения, следует отметить следующие:

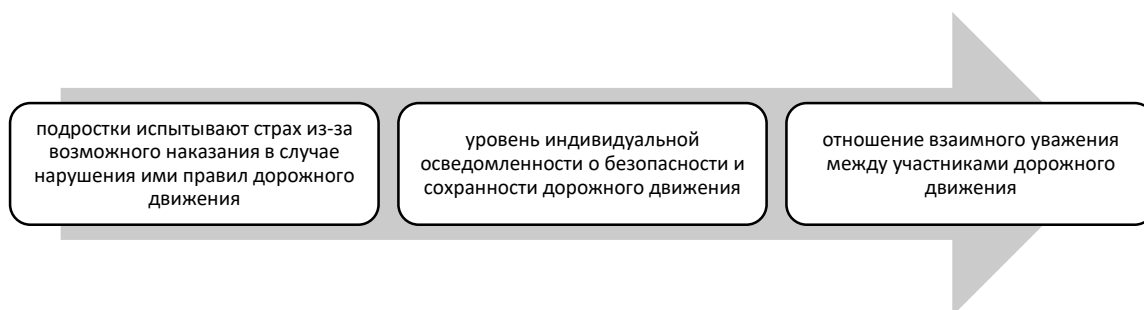


Рисунок 1 - Факторы, являющиеся фоном для уровня соблюдения правил дорожного движения

Если эти три фактора станут понятны участникам дорожного движения, то это может свести к минимуму уровень нарушений в дорожном движении. Водители, которые имеют дисциплинированное отношение к движению, могут быть видны по их соблюдению правил вождения. Личные знания и опыт в движении – это одна из форм дисциплины движения, люди, управляющие транспортными средствами, могут соблюдать правила, чтобы отдавать приоритет безопасности и сохранности.

Например, существует поведение соответствия установленным правилам. Правила содержат элементы приказов или запретов, которые содержат то, что должно быть сделано, и то, что запрещено делать, и содержат принуждение, что сталкивается с сопротивлением подростков, которым присущ правовой нигилизм. Соответствие или послушное поведение — это приспособление к тому, что подросток должен сделать для достижения цели, которая глубоко укоренена в его поведенческих тенденциях. Го и др. [Goh, Leong, Cheah, 2020] объясняют измерения соответствия, а именно, доверие, принятие и выполнение чего-либо по просьбе или приказу других. Доверие и принятие — это измерения соответствия, связанные с

индивидуальными установками. В то время, как выполнение или действие — это измерение соответствия, связанное с послушным поведением человека. По словам Замани-Алавидже и др. [Zamani-Alavijeh, Bazargan, Shafiei, Bazargan-Hejazi, 2011], существует три фактора, которые влияют на уровень соответствия человека: личность, убеждения и окружающая среда.

В то же время, Тан и др. утверждают, что внутренние элементы — это то, что влияет на подростка, его самоконтроль, эмоциональное состояние и адаптацию к требованиям окружающей среды — правилам дорожного движения [Tang, Guo, Zhou, Labi, Zhu, 2021]. Другие факторы — это внешние факторы, включая семью, отношения со сверстниками, соблюдение школьных требований, школьную среду, демографические данные (возраст, этническая принадлежность, пол), учителей и систему наказаний и поощрений, применяемую учителями. Низкий самоконтроль при соблюдении правил также может привести к тому, что люди будут нарушать или не подчиняться правилам.

Факторами, влияющими на соблюдение правил, согласно С. Кумару [Kumar, 2023], являются поддержка сверстников, положение авторитетных лиц, легитимность тех, кто находится на руководящих должностях, близость тех, кто находится у власти, статус тех, кто находится у власти, и индивидуальная ответственность. Согласно Брауну с соавт. [Brown, 2018], самоадаптация, эмоциональное состояние и самоконтроль являются частью из социально-психологических факторов, которые влияют на соблюдение подростками правил. Внешние факторы также играют роль в этом отношении: боязнь наказания, мнение семьи, сверстников, авторитетных лиц.

Самоконтроль — еще один элемент, влияющий на соблюдение правил. Согласно Русли с соавт. [Rusli, 2020], самоконтроль — это способность человека регулировать желаемую и нежелательную информацию, способность человека выбирать одно действие на основе того, во что он верит, и способность изменять поведение. Самоконтроль — это состояние, при котором человек способен контролировать себя, чтобы не вести себя таким образом, который считается нарушением правил [Ridder, 2019]. Это согласуется с исследованием [Lajunen, 2004], в котором объясняется, что существует значительная положительная связь между самоконтролем и соблюдением правил. Чем лучше самоконтроль человека, тем более послушным он будет в отношении правил дорожного движения. Кроме того, для подростков-мальчиков поведение с бравадой на дороге может выступить в качестве «опоры мужской идентичности», тем самым, увеличивая риск возникновения аварий.

Заключение

Таким образом, на поведение подростков на проезжей части и при ее пересечении оказывают влияние многие факторы, часть из которых относятся к психологическим особенностям возраста. Понимание тех чувств, которые испытывают подростки, выступая в качестве пешеходов, либо используя двухколесные средства передвижения (самокаты, электросамокаты, велосипеды, роликовые коньки) позволит выработать современную систему профилактических мер, позволяющих предупредить ситуацию или, по крайней мере, снизить ее последствия в том случае, если она неизбежна в силу сочетания ряда факторов. Недостаточное внимание, пренебрежение мерами предосторожности при выходе на проезжую часть, потеря самоконтроля, желание покрасоваться перед сверстниками, дать понять окружающим, что подросток ничего не боится, приводит к тому, что реальная опасность игнорируется. Также имеет место пропаганда превышения скорости, трюков в киноиндустрии, что имеет мало

общего с реальностью, тем не менее, может сподвигнуть подростков на повторение ситуации.

Библиография

1. Андрищенко С.И. Психологические аспекты профилактики дорожно-транспортного травматизма среди детей и подростков // Вестник научных конференций.- 2020.- № 10-4(62). – С. 13-14.
2. Позднышов А. Н., Вертий О. Ю. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2021. № 3 (130). С. 127–131.
3. Шакирова З.В. Психолого-педагогические особенности поведения детей на дорогах // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 3. ; URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=13276> (дата обращения: 07.12.2024).
4. Афонина Е.Г. Меры, способствующие предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма совершенствование правового регулирования // Гуманитарные и юридические исследования. 2022. №1.
5. Пятунина В.М., Аджиева А.И. Психологические особенности подросткового возраста и проблема агрессивности личности // Проблемы современного педагогического образования. 2020. №67-2.
6. Юсупов П. Р., Мардасова Т. А., Кузьмина А. С. Агрессивное поведение несовершеннолетних правонарушителей в контексте акцентуаций характера и самоотношения личности // СибСкрипт. 2020. №2 (82).
7. National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine; Health and Medicine Division; Division of Behavioral and Social Sciences and Education; Board on Children, Youth, and Families; Committee on the Neurobiological and Socio-behavioral Science of Adolescent Development and Its Applications; Backes EP, Bonnie RJ, editors. The Promise of Adolescence: Realizing Opportunity for All Youth. Washington (DC): National Academies Press (US); 2019 May 16. 2, Adolescent Development. Available from: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK545476/>
8. Игнатов К.А. Эмоциональная сфера современных подростков // Психология. Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2023. Т. 12. № 11А. С. 40-51. DOI: 10.34670/AR.2023.74.89.007
9. Susilo, Y. O., Joewono, T. B., & Vandebona, U. (2015). Reasons underlying behaviour of motorcyclists disregarding traffic regulations in urban areas of Indonesia. Accident Analysis & Prevention, 75, 272-284.
10. Wang, C., Xu, C., Xia, J., & Qian, Z. (2018). The effects of safety knowledge and psychological factors on self-reported risky driving behaviors including group violations for e-bike riders in China. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 56, 344-353
11. P.S. Broughton *et al.* Conditions for speeding behaviour: A comparison of car drivers and powered two wheeled rider Transportation Research Part F (2009)
12. Twisk, D. A., Commandeur, J. J., Vlakveld, W. P., Shope, J. T., & Kok, G. (2015). Relationships amongst psychological determinants, risk behaviour, and road crashes of young adolescent pedestrians and cyclists: Implications for road safety education programmes. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 30, 45-56.
13. Goh, W. C., Leong, L. V., & Cheah, R. J. X. (2020). Assessing significant factors affecting risky riding behaviors of motorcyclists. Applied Sciences, 10(18), 6608.
14. Zamani-Alavijeh, F., Bazargan, M., Shafiei, A., & Bazargan-Hejazi, S. (2011). The frequency and predictors of helmet use among Iranian motorcyclists: A quantitative and qualitative study. Accident Analysis & Prevention, 43(4), 1562-1569.
15. Tang, T., Guo, Y., Zhou, X., Labi, S., & Zhu, S. (2021). Understanding electric bike riders' intention to violate traffic rules and accident proneness in China. Travel behaviour and society, 23, 25-38.
16. Kumar, S. (2023). Explaining risky driving behaviour among the young motor riders in Manipal, Karnataka, India: a psychosocial study on objectives for educational interventions.
17. Brown, J., Schonstein, L., Ivers, R., & Keay, L. (2018). Children and motorcycles: a systematic review of risk factors and interventions. Injury prevention, 24(2), 166-175.
18. Rusli, R., Oviedo-Trespalacios, O., & Abd Salam, S. A. (2020). Risky riding behaviours among motorcyclists in Malaysia: A roadside survey. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 74, 446-457.
19. Ridder, Denise & Weiden, Anouk & Gillebaart, Marleen & Benjamins, Jeroen & Ybema, Jan. (2019). Just Do It: Engaging in Self-Control on a Daily Basis Improves the Capacity for Self-Control. Motivation Science. 6. 10.1037/mot0000158.
20. Lajunen, T., & Räsänen, M. (2004). Can social psychological models be used to promote bicycle helmet use among teenagers? A comparison of the Health Belief Model, Theory of Planned Behavior and the Locus of Control. Journal of safety research, 35(1), 115-123

The influence of psychological characteristics of adolescence on the behavior of adolescents on the road

Lyubov' I. Il'yukova

Postgraduate student,
Pskov State University,
180000, 2, Lenin Square, Pskov, Russian Federation;
e-mail: ilukov2005@gmail.com

Abstract

The article analyzes specific features of the developing psyche of teenagers who often become participants in road traffic accidents. It notes the insufficient level of preventive measures that would take into account the features of the psychology of teenagers, their attitude to behavior on the roads, the main basic motives that cause emergency situations involving vehicles. It is noted that it is advisable to use foreign experience, where the system of behavior of participants in the process of traffic on the roads is carefully regulated, regular educational activities are held in schools. In connection with the above, it is necessary to study all the main motives for the participation of teenagers in road traffic, to study the possibilities of how to convey to them the need for extremely careful and cautious participation, to avoid using scooters, bicycles on the roadway. Understanding the feelings that teenagers experience when walking or using two-wheeled vehicles (scooters, electric scooters, bicycles, roller skates) will allow us to develop a modern system of preventive measures that will help prevent a situation or at least reduce its consequences if it is inevitable due to a combination of factors. It is indicated that self-adaptation, emotional state and self-control are socio-psychological factors that influence teenagers' compliance with rules.

For citation

Il'yukova L.I. (2024) Vliyaniye psikhologicheskikh osobennostey podrostkovogo vozrasta na povedeniye podrostkov na doroge [The influence of psychological characteristics of adolescence on the behavior of adolescents on the road]. *Psikhologiya. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennyye issledovaniya* [Psychology. Historical-critical Reviews and Current Researches], 13 (8A), pp. 46-54.

Keywords

Teenager, road accident, parent, bicycle, scooter, pedestrian crossing, features of the psychological development of a teenager.

References

1. ANDRYUSHCHENKO S.I. PSYCHOLOGICAL ASPECTS OF PREVENTION OF ROAD TRAFFIC INJURIES AMONG CHILDREN AND ADOLESCENTS // Bulletin of scientific conferences.- 2020.- No. 10-4 (62). – P. 13-14.
2. Pozdnyshov A.N., Vertiy O.Yu. Prevention of child road traffic injuries. // Science and education: economy and economics; entrepreneurship; law and management. 2021. No. 3 (130). P. 127–131.
3. Shakirova Z.V. PSYCHOLOGICAL AND PEDAGOGICAL FEATURES OF CHILDREN'S BEHAVIOR ON THE ROADS // Modern problems of science and education. – 2014. – No. 3. ; URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=13276> (date accessed: 07.12.2024).
4. Afonina E.G. MEASURES TO CONTRIBUTE TO THE PREVENTION OF CHILD ROAD TRAFFIC INJURIES

- IMPROVEMENT OF LEGAL REGULATION // Humanitarian and legal studies. 2022. No. 1.
5. Pyatunina V.M., Adzhieva A.I. PSYCHOLOGICAL CHARACTERISTICS OF ADOLESCENCE AND THE PROBLEM OF PERSONAL AGGRESSIVENESS // Problems of modern pedagogical education. 2020. No. 67-2.
 6. Yusupov P. R., Mardasova T. A., Kuzmina A. S. AGGRESSIVE BEHAVIOR OF JUVENILE OFFENDERS IN THE CONTEXT OF ACCENTUATIONS OF CHARACTER AND SELF-ATTITUDE OF THE PERSON // SibScript. 2020. No. 2 (82).
 7. National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine; Health and Medicine Division; Division of Behavioral and Social Sciences and Education; Board on Children, Youth, and Families; Committee on the Neurobiological and Socio-behavioral Science of Adolescent Development and Its Applications; Backes E. P., Bonnie R. J., editors. *The Promise of Adolescence: Realizing Opportunity for All Youth*. Washington (DC): National Academies Press (US); 2019 May 16. 2, Adolescent Development. Available from: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK545476/>
 8. Ignatov K. A. Emotional sphere of modern teenagers // Psychology. Psychology. Historical and critical reviews and modern research. 2023. Vol. 12. No. 11A. P. 40-51. DOI: 10.34670/AR.2023.74.89.007
 9. Susilo, Y. O., Joewono, T. B., & Vandebona, U. (2015). Reasons underlying behaviour of motorcyclists disregarding traffic regulations in urban areas of Indonesia. *Accident Analysis & Prevention*, 75, 272-284.
 10. Wang, C., Xu, C., Xia, J., & Qian, Z. (2018). The effects of safety knowledge and psychological factors on self-reported risky driving behaviors including group violations for e-bike riders in China. *Transportation research part F: traffic psychology and behavior*, 56, 344-353
 11. P.S. Broughton et al. Conditions for speeding behavior: A comparison of car drivers and powered two wheeled rider *Transportation Research Part F* (2009)
 12. Twisk, D. A., Commandeur, J. J., Vlakveld, W. P., Shope, J. T., & Kok, G. (2015). Relationships among psychological determinants, risk behavior, and road crashes of young adolescent pedestrians and cyclists: Implications for road safety education programs. *Transportation research part F: traffic psychology and behavior*, 30, 45-56.
 13. Goh, W. C., Leong, L. V., & Cheah, R. J. X. (2020). Assessing significant factors affecting risky riding behaviors of motorcyclists. *Applied Sciences*, 10(18), 6608.
 14. Zamani-Alavijeh, F., Bazargan, M., Shafiei, A., & Bazargan-Hejazi, S. (2011). The frequency and predictors of helmet use among Iranian motorcyclists: A quantitative and qualitative study. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1562-1569.
 15. Tang, T., Guo, Y., Zhou, X., Labi, S., & Zhu, S. (2021). Understanding electric bike riders' intention to violate traffic rules and accident proneness in China. *Travel behavior and society*, 23, 25-38.
 16. Kumar, S. (2023). Explaining risky driving behavior among the young motor riders in Manipal, Karnataka, India: a psychosocial study on objectives for educational interventions.
 17. Brown, J., Schonstein, L., Ivers, R., & Keay, L. (2018). Children and motorcycles: a systematic review of risk factors and interventions. *Injury prevention*, 24(2), 166-175.
 18. Rusli, R., Oviedo-Trespalacios, O., & Abd Salam, S. A. (2020). Risky riding behaviors among motorcyclists in Malaysia: A roadside survey. *Transportation research part F: traffic psychology and behavior*, 74, 446-457.
 19. Ridder, Denise & Weiden, Anouk & Gillebaart, Marleen & Benjamins, Jeroen & Ybema, Jan. (2019). Just Do It: Engaging in Self-Control on a Daily Basis Improves the Capacity for Self-Control. *Motivation Science*. 6. 10.1037/mot0000158.
 20. Lajunen, T., & Räsänen, M. (2004). Can social psychological models be used to promote bicycle helmet use among teenagers? A comparison of the Health Belief Model, Theory of Planned Behavior and the Locus of Control. *Journal of safety research*, 35(1), 115-123.