

УДК 159.9**Социально-психологические особенности подросткового возраста как фактор дорожно-транспортных происшествий****Ильюкова Любовь Ивановна**

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

Аннотация

Во всем мире, по-прежнему остается крайне высокая детская и подростковая травматичность в результате дорожно-транспортных происшествий. Необходимо подвергнуть тщательному анализу современные условия совершения подростками правонарушений, связанных с участием в дорожно-транспортном движении. Подростки могут выступать как пешеходы, а также могут использовать разнообразные средства при перемещении, которые законодательно не запрещены, но не предназначены для пересечения на них дороги. Происходящие правонарушения связаны с недостаточной информированностью подростков о высокой опасности такого поведения. В подростковом возрасте происходит смещенное восприятие опасности, высока потребность в адреналине, высокий уровень гормонов требует совершения активных поступков, которые ограничены рамками конгломератов. Жилое пространство редко содержит приспособления, в которых подростки могли бы проявить свои потребности в стремительных движениях. В случае сдерживания порывов – физических и эмоциональных происходит искаженное формирование новых личностных черт подростка, недостаточная социализация, сдерживание потребности в двигательной активности приводит к нарушениям в психике, повышенной агрессии, уходу в себя, замещению обоснованного движения игрой в компьютеры, просиживанию в социальных сетях. Также имеет место нацеленность родителей на зарабатывание денег, повышенные стандарты проживания, социальная соревновательность в обладании статусными предметами, указывающими на успешность. Тогда как многие подростки нуждаются именно в ощущении мышечной радости, в том, чтобы чувствовать свое тело и знакомиться с его возросшими возможностями. В ряде случаев, их потребности не удовлетворены, и находят выражение в использовании самокатов, велосипедов в непредназначенных для этого местах, сопряженных с проезжей частью. В ряде случаев подростки специально провоцируют опасные ситуации, в которых они могли бы показать свою ловкость, маневренность, что зачастую приводит к травмам или более серьезным последствиям. Делается вывод, что совокупность психофизиологических особенностей подросткового возраста является детерминантой возникновения ряда дорожно-транспортных происшествий. Необходима система мероприятий, позволяющих снизить показатели. Это возможно в случае изучения всех возможных особенностей данного возраста, позволяющих разработать целенаправленную систему мероприятий по предупреждению нарушений и повышению культуры поведения подростков на дорогах.

Для цитирования в научных исследованиях

Ильюкова Л.И. Социально-психологические особенности подросткового возраста как фактор дорожно-транспортных происшествий // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2024. Т. 13. № 9А. С. 60-67.

Ключевые слова

Дорожно-транспортный травматизм, подросток, дорожно-транспортное происшествие, самокат, проезжая часть.

Введение

Во всем мире дорожно-транспортный травматизм (ДТП) является основной причиной смерти детей старше пяти лет [WHO, www...] (ВОЗ, 2018 г.), а травмы пешеходов являются наиболее распространенным типом детской смертности в ДТП. Согласно оценкам данных о глобальном бремени болезней, в 2017 г. в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 34 000 детей в возрасте от 5 до 14 лет; 25 000 (74%) из этих смертей были детьми-пешеходами. Травмы в результате дорожно-транспортных происшествий являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет.

Транспортные системы должны реагировать на потребности пользователей и прощать человеческие ошибки. Системный подход к безопасности дорожного движения направлен на обеспечение безопасной транспортной системы для всех участников дорожного движения. Этот подход учитывает уязвимость людей к серьезным травмам и признает, что система должна быть спроектирована с учетом человеческих ошибок. Краеугольными камнями этого подхода являются безопасные дороги и обочины, безопасные скорости, безопасные транспортные средства и безопасные участники дорожного движения, все из которых должны быть учтены для того, чтобы исключить смертельные аварии и сократить серьезные травмы.

Увеличение средней скорости напрямую связано как с вероятностью возникновения аварии, так и с тяжестью последствий аварии. Например, каждое увеличение средней скорости на 1% приводит к увеличению риска смертельной аварии на 4% и увеличению риска серьезной аварии на 3%. Риск смерти пешеходов, сбитых передними частями автомобилей, быстро возрастает (в 4,5 раза с 50 км/ч до 65 км/ч). При боковом столкновении автомобилей риск гибели пассажиров составляет 85% на скорости 65 км/ч [Albert, 2010].

В Китае, например, 68% детей в возрасте от 5 до 14 лет, погибших в ДТП, являются пешеходами. Учитывая эти данные, ученые-биехвиористы изучили факторы, которые взаимосвязаны с риском детского травматизма среди пешеходов [Amfofo-Boateng, 1991].

Основное содержание

Одним из важных факторов риска являются когнитивно-перцептивные навыки детей. Поскольку когнитивно-перцептивные навыки детей естественным образом развиваются в раннем и среднем детстве, они демонстрируют недостаточные знания о правилах и практиках безопасности дорожного движения [Koeckemoer, 2017], неправильно воспринимают риск от встречного транспорта [Demetre, 1997] и демонстрируют неадекватное внимание и способности визуального поиска среди движущихся объектов [Twisk, 2013], низкую обработку поступающей информации о расстоянии до приближающихся объектов, переоценку собственной скорости

реакции, отсутствие учета возможных неровностей тротуара, наличие помех на дорожном покрытии, присутствие других пешеходов и подростков, которые могут помешать проявлению правильной и спасающей жизнь и здоровье реакции, паника окружающих [Породенко, 2014; Якунин, 2007].

Дефицит этих когнитивно-перцептивных навыков увеличивает риск получения травм, связанных с дорожным движением [Kovesdi, 2013]. Детям предлагались ситуации, которые были либо безопасными, либо явно опасными, и их просили правильно идентифицировать их. В других случаях их просили самостоятельно выбирать маршруты через дорогу, которые, по их мнению, были бы безопасными. Задания предоставлялись разными способами: с помощью настольной симуляции, на которой были придуманы сценарии дорожного движения; с помощью фотографий дорожных ситуаций; и путем отвода детей в реальные места на улицах около их школ. Все эксперименты показали схожую картину результатов.

Пяти- и семилетние дети продемонстрировали очень плохие навыки определения опасных мест для перехода дороги. Их суждения основывались исключительно на видимом присутствии автомобилей поблизости. Другие факторы, такие как слепые вершины, скрывающие препятствия или сложные перекрестки, никогда не распознавались как угрожающие ситуации. Они также демонстрировали нежелание делать объезды при планировании собственных маршрутов, даже когда прямой маршрут был явно опасным.

Девятилетние дети продемонстрировали более высокий уровень способностей, а 11-летние продемонстрировали довольно хорошие навыки в этих суждениях. Никаких половых различий не было заметно. Эти результаты показывают, что маленькие дети до 9 лет часто должны подвергаться значительному риску, поскольку они не способны распознавать место как опасное. Таким образом, по мере увеличения возраста детей имеет место снижение опасного поведения на дорогах. Тем не менее, при вступлении детей в подростковый возраст появляются новые факторы, влияющие на опасное поведение подростков на дорогах.

Однако ученые, работающие над профилактикой детского и подросткового травматизма, предположили, что эмоциональное состояние имеет отношение к риску получения травм детьми на дорогах [Кешишян, 2010], а также когнитивные навыки [Morrongiello, 2004]. В пешеходных зонах роль эмоций страха в принятии решений или поведении детей в дорожном движении плохо изучена.

Основные принципы социального обучения предполагают, что дети, которые сталкиваются, наблюдают или узнают о том, что другие люди получают травмы или находятся в опасности при переходе улицы, могут развить эмоции страха, связанные с переходом улицы, что заставляет детей избегать или проявлять осторожность при переходе улицы [Barton, 2007; Bandura, 1977; Ильюкова, 2024]. Результаты обширной литературы по детскому травматизму подтверждают эту гипотезу, как и результаты литературы по вождению. Однако другие данные по безопасности дорожного движения противоречат таким моделям, предполагая, что пугливые люди — обычно концептуализируемые с точки зрения темперамента или личности, а не эмоционального состояния страха — могут идти на больший риск в дорожных ситуациях [Wang, 2021].

Шен с соавт. выявили корреляцию между темпераментным страхом и рискованным поведением пешеходов у детей в условиях виртуальной реальности дорожного движения [Shen, 2015]. Пугливые дети с большей вероятностью колебались перед переходом, и, таким образом, въезжали и пересекали дорогу в меньших зазорах между транспортными средствами и имели повышенный риск виртуальных столкновений.

Аналогичным образом, некоторые исследования вождения взрослых подтверждают, что

страх влияет на более рискованное поведение на дороге [Rosenbloom, 2008]. Тейлор, Дин и Подд [Taylor, 2007] выявили, например, что пугливые водители допускали значительно больше ошибок во время оценки вождения на дороге, чем непугливые.

В исследовании [Wang, 2021] использовалась настольная модель дороги для манипулирования скоростью движения, расстоянием и светофорами и изучения восприятия страха детьми в различных дорожных ситуациях и в разных возрастных группах. Мы предположили, что дети будут сообщать о разной степени страха в различных дорожных ситуациях, с большим восприятием страха в более сложных или угрожающих дорожных ситуациях (на основе скорости транспортного средства и расстояния, а также красного вместо зеленого светофора).

Также в литературе рассматривалось, повлияют ли оценки страха на решения о переходе, факторы, влияющие на развитие восприятия подростками ситуации при движении транспортных средства. Прогнозируется, что подростки старшей возрастной группы будут принимать более безопасные решения и испытывать меньше страха в пешеходных зонах.

Роль эмоций в поведении и безопасности пешеходов у детей изучена недостаточно глубоко. Некоторые результаты показывают, что при проведении опроса подростки сообщают о чувствах страха, соответствующих рискам, связанным с дорожными ситуациями. Выявлена связь между восприятием страха и безопасностью решений пешеходов. В более сложных дорожных ситуациях страх детей был связан с более безопасными решениями пешеходов. В менее сложных ситуациях страх был связан с ошибками при переходе улицы.

К основным проблемам высокого уровня ДТП с детьми можно отнести следующее:

- недопонимание родителями повышенного уровня опасности детей на дорогах и, как следствие, низкая культура дорожного поведения и тех и других.
- отсутствие правильных навыков дорожного поведения детей в силу их возрастных психологических особенностей.
- недостаточный уровень компетентности детей в области правил дорожного движения, как способности применять знания.
- низкий уровень интеграции семьи, образовательных учреждений, государственных структур в области безопасности детей на дорогах.
- недостаточное научно-методическое обеспечения процесса воспитания безопасности детей.

Детский травматизм в Российской Федерации значительно превышает травматизм в других странах, поэтому необходимо изменить отношение к обучению безопасному поведению ребенка на дорогах как второстепенному предмету, осознать это всем взрослым – родителям, воспитателям, учителям, усилить воспитательные меры и мероприятия. Обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах в период раннего детства может в разы уменьшить отягчающие обстоятельства и возможность попадания его в дорожно-транспортное происшествие.

Установлено, что «дорожное движение представляет собой процесс специфических коммуникаций, обуславливающих существование дорожного сообщества». Современные статистические данные свидетельствуют об устрашающих факторах повышения детского дорожно-транспортного травматизма, несмотря на провозглашаемые лозунги об ответственности взрослых и повышении их культуры безопасности на дорогах.

В обществе XXI века родители чаще всего озадачены материальным благополучием семьи и не уделяют внимания воспитательным мерам, оставляя без должной заинтересованности

факторы безопасного поведения детей на дорогах. Защищая своего ребенка от опасностей окружающей среды, очень немногие родители (зачастую и сами обладающие низкой культурой безопасности), не в полной мере, осознают психологические и физиологические особенности поведения детей на дорогах, неполноценность житейских навыков, высокий уровень детской любознательности, потенциальные сомнения, страх и панические действия детей в чрезвычайных ситуациях.

Дети являются самой чувствительной категорией участников дорожного движения. Очевидно, что безопасность детей - одна из основных и первых задач взрослых, а обеспечение их максимальной защиты от возникновения непредвиденной ситуации - долг родителей и педагогов. Подготовка детей к безопасному поведению на дорогах должна содержать:

- Системный анализ безопасности на дорогах, требующий применения данных из многих отраслей знания. В настоящее время отсутствуют инженерные методы идентификации опасностей и оценки риска детей как участников дорожного движения.
- Комплекс непрерывного, поэтапного формирования знаний, умений и навыков безопасного поведения на дорогах с учетом психофизиологического развития ребенка
- Организация воспитательного процесса в детских и молодежных структурах во взаимодействии с образовательными учреждениями и семьей, обеспечивающих дисциплинированность, организованность, а также культуру безопасного поведения на дороге и в транспортном средстве.
- Формирование структур осуществляющих педагогическую поддержку, научное, психологическое, нормативно-правовое, методическое обеспечение процесса воспитания безопасного детей на дорогах.

Заключение

Дорожно-транспортные происшествия затрагивают молодежь во всем мире. ДТП считаются одной из основных причин заболеваемости и смертности во всем мире. Молодежь является основной жертвой аварий. Это станет глобальным бременем в ближайшие годы, если проблема не будет решена в ближайшее время. Алкоголь, отсутствие знаний, склонность к авантюрам и хвастовству являются основными ведущими причинами аварий среди подростков [Rakhi, 2011].

Это влияет на мир в целом, но на людей, в частности. Это приводит к болезненным переживаниям среди жертв, семьи и родственников. Эти последствия могут быть физическими, психологическими и экономическими потерями. Безопасность дорожного движения является неотъемлемой частью общественного здравоохранения и профилактики несчастных случаев. Большинство людей не знают о крайней важности и необходимости мер безопасности дорожного движения среди подростков. Безопасность дорожного движения является одним из жизненно важных компонентов вмешательства, связанных со здоровой и процветающей нацией.

Необходимо внедрять и обучать подростков осторожным и адекватным действиям для предотвращения дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, ряд организаций играет важную роль в просвещении общественности о положениях и методах безопасности дорожного движения среди молодого поколения. Наши административные органы совершенствуют и открывают более эффективные правила и положения, чтобы уменьшить количество аварий и смертей среди подростков, поскольку они являются более подверженной частью населения.

Необходимо провести дальнейшие исследования в области безопасности дорожного движения, чтобы планировать, осуществлять вмешательства и оценивать эффективность вмешательств. Результаты исследования будут выступать в качестве активной поддержки для

формирования лучшего комплекса мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения.

Библиография

1. Road traffic injuries. [Электронный ресурс]. –Режим доступа: <https://www.who.int/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries> (дата обращения 23.12.2024)
2. R.R. Albert *et al.* Lasting effects of short-term training on preschoolers' street-crossing behavior *Accident Analysis and Prevention* (2010)
3. K. Ampofo-Boateng *et al.* Children's perception of safety and danger on the road // *British Journal of Psychology* (1991)
4. K. Koekemoer *et al.* Child pedestrian safety knowledge, behaviour and road injury in CapeTown, South Africa *Accident Analysis and Prevention* (2017)
5. J.D. Demetre Applying developmental psychology to children's road safety: Problems and prospects *Journal of Applied Developmental Psychology* (1997)
6. D. Twisk *et al.* Inexperience and risky decisions of young adolescents, as pedestrians and cyclists, in interactions with lorries, and the effects of competency versus awareness education *Accident Analysis and Prevention* (2013)
7. В. А. ПОРОДЕНКО, С. А. АНУПРИЕНКО ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ В г. КРАСНОДАРЕ // *Кубанский научный медицинский вестник.* - 2014. – № 7 (149). – С. 61-64.
8. Якунин С. Я. Эпидемиологические особенности автомобильного травматизма в России и за рубежом // *Суд.-мед. эксперт.* – 2007. – № 4. – С. 8–13.
9. C.R. Kovesdi *et al.* The role of non-verbal working memory in pedestrian visual search *Transportation Research Part* (2013)
10. Кешишян Р.А. Дорожно-транспортный травматизм у детей: медико-организационные аспекты проблемы : автореф.дис. ... д-ра мед. наук : 14.01.19, 14.02.03 / Кешишян Размик Арамович.- М.а, 2010.- 40 с.
11. В.А. Morrongiello *et al.* Determinants of children's risk-taking in different-situational contexts: The role of cognitions and emotions in predicting children's decisions *Applied Developmental Psychology* (2004)
12. В.К. Barton *et al.* The influences of demographics and individual differences on children's selection of risky pedestrian routes *Journal of Pediatric Psychology* (2007)
13. A. Bandura Social learning theory (1977)
14. Ильюкова Л. И. Влияние психологических особенностей подросткового возраста на поведение // *Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования.* – 2024. – № 9.
15. Huarong Wang, Casie Morgan, Dongqian Li, Rong Huang, David C. Schwebel, Children's fear in traffic and its association with pedestrian decisions, *Journal of Safety Research*, Volume 76, 2021, Pages 56-63.
16. J. Shen *et al.* Relations between temperamental fear and risky pedestrian behavior. // *Accident Analysis and Prevention* (2015)
17. T. Rosenbloom *et al.* Fear and danger appraisals of a road-crossing scenario: A developmental perspective *Accident Analysis and Prevention* (2008)
18. J.E. Taylor *et al.* Driving fear and driving skills: Comparison between fearful and control samples using standardised on-road assessment *Behaviour Research and Therapy* (2007)
19. Huarong Wang, Casie Morgan, Dongqian Li, Rong Huang, David C. Schwebel, Children's fear in traffic and its association with pedestrian decisions, *Journal of Safety Research*, Volume 76, 2021, Pages 56-63, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2020.11.010>.
20. Dadona Rakhi *et al.* Road Use Pattern and Risk Factors for Non Fatal Road Injuries among Children in Urban India. *ИТ* 2011; 42:97-103.

Social and psychological characteristics of adolescence as a factor in road accidents

Lyubov' I. Il'yukova

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

Abstract

All over the world, there is still an extremely high rate of child and adolescent trauma as a result of road traffic accidents. It is necessary to thoroughly analyze the current conditions for committing offenses by adolescents related to participation in road traffic. Teenagers can act as pedestrians, and can also use various means of transportation that are not prohibited by law, but are not intended for crossing the road on them. The offenses that occur are associated with insufficient awareness of adolescents about the high danger of such behavior. In adolescence, there is a shifted perception of danger, a high need for adrenaline, a high level of hormones requires active knocks, which are limited by the framework of conglomerates. Living space rarely contains devices in which adolescents could show their need for rapid movements. In case of restraint of impulses - physical and emotional - there is a distorted formation of new personality traits of the teenager, insufficient socialization, restraint of the need for motor activity leads to mental disorders, increased aggression, withdrawal into oneself, substitution of reasonable movement with playing on computers, sitting in social networks. There is also a focus of parents on earning money, increased standards of living, social competition in the possession of status items indicating success. While many teenagers need precisely the feeling of muscular joy, to feel their body and get acquainted with its increased capabilities. In some cases, their needs are not met, and finds expression in the use of scooters, bicycles in places not intended for this, associated with the roadway. In some cases, teenagers deliberately provoke dangerous situations in which they could show their dexterity, maneuverability, which often leads to injuries or more serious consequences. It is concluded that the set of psycho-physiological characteristics of adolescence is a determinant of the occurrence of a number of road accidents. A system of measures is needed to reduce the indicators. This is possible in the case of studying all possible characteristics of this age, allowing to develop a targeted system of measures to prevent violations and improve the culture of behavior of adolescents on the roads.

For citation

Il'yukova L.I. (2024) Sotsial'no-psikhologicheskie osobennosti podrostkovogo vozrasta kak faktor dorozhno-transportnykh proisshestvii [Social and psychological characteristics of adolescence as a factor in road accidents]. *Psikhologiya. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennye issledovaniya* [Psychology. Historical-critical Reviews and Current Researches], 13 (9A), pp. 60-67.

Keywords

Road traffic injuries, teenager, road traffic accident, scooter, roadway

References

1. Road traffic injuries. [Electronic resource]. –Access mode: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (accessed 12/23/2024)
2. R.R. Albert et al. Lasting effects of short-term training on preschoolers' street-crossing behavior *Accident Analysis and Prevention* (2010)
3. K. Ampofo-Boateng et al. Children's perception of safety and danger on the road // *British Journal of Psychology* (1991)
4. K. Koekemoer et al. Child pedestrian safety knowledge, behavior and road injury in CapeTown, South Africa *Accident Analysis and Prevention* (2017)
5. J.D. Demeter Applying developmental psychology to children's road safety: Problems and prospects *Journal of Applied Developmental Psychology* (1997)
6. D. Twisk et al. Inexperience and risky decisions of young adolescents, as pedestrians and cyclists, in interactions with lorries, and the effects of competency versus awareness education *Accident Analysis and Prevention* (2013)

7. V. A. PORODENKO, S. A. ANUPRIENKO CHILDREN'S ROAD TRANSPORT TRAUMATISM IN KRASNODAR // Kuban Scientific Medical Bulletin. - 2014. - No. 7 (149). - P. 61-64.
8. Yakunin S. Ya. Epidemiological features of car injuries in Russia and abroad // Court. med. expert. – 2007. – No. 4. – P. 8–13.
9. C.R. Kovesdi et al. The role of non-verbal working memory in pedestrian visual search Transportation Research Part (2013)
10. Keshishyan R.A. Road traffic injuries in children: medical and organizational aspects of the problem: author's abstract. diss. ... doctor of medicine. sciences: 14.01.19, 14.02.03 / Keshishyan Razmik Aramovich. - M.a, 2010. - 40 p.
11. B.A. Morrongiello et al. Determinants of children's risk-taking in different-situational contexts: The role of cognitions and emotions in predicting children's decisions Applied Developmental Psychology (2004)
12. B.K. Barton et al. The influences of demographics and individual differences on children's selection of risky pedestrian routes Journal of Pediatric Psychology (2007)
13. A. Bandura Social learning theory (1977)
14. Ilyukova L. I. The influence of psychological characteristics of adolescence on behavior // Psychology. Historical and critical reviews and modern research. - 2024. - No. 9.
15. Huarong Wang, Casie Morgan, Dongqian Li, Rong Huang, David C. Schwebel, Children's fear in traffic and its association with pedestrian decisions, Journal of Safety Research, Volume 76, 2021, Pages 56-63.
16. J. Shen et al. Relations between temperamental fear and risky pedestrian behavior. // Accident Analysis and Prevention (2015)
17. T. Rosenbloom et al. Fear and danger appraisals of a road-crossing scenario: A developmental perspective Accident Analysis and Prevention (2008)
18. J.E. Taylor et al. Driving fear and driving skills: Comparison between fearful and control samples using standardized on-road assessment Behavior Research and Therapy (2007)
19. Huarong Wang, Casie Morgan, Dongqian Li, Rong Huang, David C. Schwebel, Children's fear in traffic and its association with pedestrian decisions, Journal of Safety Research, Volume 76, 2021, Pages 56-63, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2020.11.010>.
20. Dadona Rakhi et al. Road Use Pattern and Risk Factors for Non Fatal Road Injuries among Children in Urban India. IJT 2011; 42:97-103.