

О возможностях применения зарубежного опыта оценки эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий

Григоренко А.А.,

*магистрант кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,
ms.anna.grig@gmail.com*

Турченкова Д.В.,

*магистрант кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,
sofion@yandex.ru*

Рассмотрены примеры зарубежного опыта организации и проведения массовых мероприятий и кампаний по профилактике дорожно-транспортных происшествий, представлены авторские данные опроса, проведенного в рамках учебно-производственной практики на базе Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Данные указанного опроса могут быть использованы при методологической разработке двух ключевых проблем: оценки эффективности проводимых массовых мероприятий в области профилактики дорожно-транспортных происшествий и поиска оптимальных мер снижения дорожно-транспортного травматизма.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, культура вождения, пропаганда, массовые мероприятия, профилактика, психологическая установка.

Для цитаты:

Григоренко А.А., Турченкова Д.В. О возможностях применения зарубежного опыта оценки эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 15—22. doi: 10.17759/jmfp. 2017060102

For citation:

Grigorenko A.A., Turchenkova D.V. About the opportunities for the application of foreign experience in evaluating the effectiveness of mass actions for prevention of road accidents [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017. Vol. 6, no. 1, pp. 15—22. doi: 10.17759/jmfp. 2017060102 (In Russ., Abstr. in Engl.).

Особое внимание к предупреждению и профилактике дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) в России связано с тем, что Россия продолжает занимать одну из верхних строчек в рейтинге стран по количеству погибших и пострадавших в результате аварий на дорогах.

Одной из главных причин ДТП является низкая культура поведения участников дорожного движения в транспортном потоке, их недисциплинированность на дорогах, и как следствие этого — возрастает актуальность проведения мероприятий по профилактике дорожных аварий среди широких масс населения.

В современной России деятельность по пропаганде безопасного дорожного движения входит в комплекс мер, направленных на снижение общей аварийности на дорогах.

Мероприятия по предупреждению ДТП проводятся в различных возрастных и профессиональных группах — это дошкольники, учащиеся образовательных учреждений разного уровня, работники транспортных предприятий, сотрудники органов внутренних дел, военнослужащие, пешеходы, водители личного автотранспорта и другие.

В этой связи, зарубежный опыт организации, проведения и оценки психологической эффективности перечисленных мероприятий представляет определенный интерес.

Постановка проблемы

В соответствии с материалами «Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма» [1] признано, что работа по контролю за исполнением законодательства более эффективна, когда она сопровождается различного рода пропагандистскими кампаниями мероприятиями, которые разворачиваются в средствах массовой информации и нацелены на то, чтобы сформировать психологическую установку аудитории на безопасное поведение в условиях дорожно-транспортной среды.

Такая установка базируется на следующих представлениях:

- о необратимости последствий ошибки в условиях дорожно-транспортной среды и привлечении внимания людей к тому, чтобы они «опасались» возможного задержания, ареста за нарушение ПДД, а также последствий штрафов и санкций в их отношении;
- о том, что управление автомобилем, например, в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, должно становиться все менее приемлемым фактом поведения в общественном сознании;
- о недопустимости управления транспортным средством в состоянии физической и психологической усталости [9];
- и, наконец, о том, что действия дорожной полиции и дорожных служб по пресечению различного рода

нарушений правил дорожного движения (например, несоблюдение скоростного режима, управление автомобилем без использования ремней безопасности, попытки уйти от преследования и др.) последуют незамедлительно по совершении нарушения.

Формирование у участников дорожного движения установки на безопасное поведение на дороге должно иметь обязательное реальное «подкрепление» действиями со стороны правоохранительных органов, направленных на соблюдение закона, правил дорожного движения и различных конвенциональных социальных норм [9].

На сегодняшний день накоплен достаточно богатый материал, касающийся организации и проведения мероприятий, включающих выборочную проверку водителей на наличие содержания в крови алкоголя. Такие мероприятия могут рассматриваться как профилактические и находят реальную поддержку среди населения различных стран [4].

Как показало изучение данного вопроса, кампании, развернутые в средствах массовой информации и тщательно спланированные, если даже они хорошо структурированы и способствуют привлечению широкой аудитории, становятся эффективными лишь в том случае, если подкрепляются реальными мероприятиями по предупреждению вождения автомобиля в нетрезвом состоянии, которые действуют не в краткосрочный период, а являются длительными и носят повторяющийся характер.

Иначе говоря, различные кампании в средствах массовой информации становятся эффективным средством по снижению случаев управления автомобилем в состоянии алкогольного опьянения только в сочетании с реальной деятельностью по профилактике дорожно-транспортных происшествий [4].

Примером может служить проведенная в Новой Зеландии оценка «дополнительного пакета» массовых мероприятий по безопасности дорожного движения, которая проводилась в течение пяти лет и сочетала в себе различные сенсационные материалы о правонарушениях с жестким контролем за исполнением антиалкогольного законодательства. По результатам оценки, такой комплексный подход сохранил от 285 до 516 жизней за пятилетний период [6].

Обобщая исследования, посвященные эффективности массовых мероприятий и кампаний по формированию психологической установки на безопасное поведение в условиях дорожно-транспортной среды, можно сказать, что накопленный зарубежный опыт в данной области позволяет выдвинуть на первый план вопрос об оценке этой эффективности и способах ее измерения [9].

Мероприятия и программы стимулирования и поощрения могут рассматриваться в качестве эффективных, когда они базируются на представлении о развитии мотивации на избегание нарушений при *положительном подкреплении*.

Так, например, для повышения эффективности усилий полиции по контролю за использованием води-

телями ремней безопасности в ряде стран были разработаны специальные программы стимулирования, которые поощряли водителей и пассажиров пользоваться ремнями. При проведении такого рода мероприятий также использовалась система контроля за применением ремней безопасности (с помощью камер слежения), и те, кто постоянно использовал ремни, могли получить «вознаграждение», которое и выступало в роли «положительного подкрепления». Вознаграждением могли служить билеты в кино или лотерейные билеты, а также бесплатные туристические путевки [12]. Такого рода программы «вознаграждений» могут являться эффективными и позитивно воспринимаются широкой общественностью.

Проведенный рядом авторов мета-анализ таких мероприятий по стимулированию и поощрения преследовал цель изучения последствий вознаграждения за использование ремней безопасности. Так, было продемонстрировано наличие корреляционных взаимосвязей между получением вознаграждения и такими переменными как социальное положение человека и начальный уровень использования ремней безопасности той социальной группой населения, к которой принадлежал индивид [7].

Роль массовых мероприятий в просвещении и пропаганде безопасного поведения в условиях дорожно-транспортной среды

Проводимые кампании в области предотвращения дорожно-транспортного травматизма могут включать в себя широкий перечень мероприятий, где в центре внимания стоит просветительская работа [10].

Так, специалисты, придерживающиеся системного подхода в планировании и проведении массовых мероприятий по предупреждению дорожно-транспортного травматизма, утверждают, что роль просветительской деятельности зачастую сводится к эффекту «плацебо», и реально очень трудно оценить эффективность данной деятельности в области профилактики [10; 16].

Логично предположить, что предоставляемая участникам дорожного движения информация в рамках просветительской и пропагандистской работы сможет улучшить их знания правил поведения на дороге, а также сформировать установки в отношении рисков дорожно-транспортной среды. Соответствующее обучение может помочь создать условия, способствующие сосредоточению внимания и готовности к восприятию информации и формированию представлений о необратимости последствий ошибок на дороге.

Так, по утверждению ряда авторов, случаи, когда пропагандистская и информационная работа используется как средство поддержки принятого законодательства и контроля за проведением его в жизнь, такие мероприятия могут привести к созданию разделяемых многими конвенциональных норм безопасности. Но если их использовать в отрыве от других общественных

процессов (например, изменения в области законодательства), то есть организовать обучение и просвещение «само по себе», то любая информация и пропаганда, как правило, не приводят к ощутимому и устойчивому снижению числа смертельных случаев и тяжелых травм [14; 16].

В целом, имеющийся практический материал позволяет утверждать, что внимание, которое уделяется снижению числа ошибок участников дорожного движения путем пропаганды правил безопасности дорожного движения дает положительные результаты.

Однако, несмотря на то, что такие усилия и могут эффективно влиять на изменение поведения и мышления участников дорожного движения [10], практически отсутствуют свидетельства, что именно они были эффективны в снижении уровня дорожно-транспортных происшествий [16].

Тем не менее обучение пешеходов тому, как справляться с обстановкой на дорогах, рассматривается в качестве важнейшего компонента деятельности, направленной на сокращение травматизма среди данной группы участников дорожно-транспортной среды, и поэтому такого рода просветительские мероприятия рекомендованы к проведению в различных странах. При этом основной акцент делается на то, чтобы охватить обучением две наиболее уязвимые категории пешеходов — детей и пожилых людей.

Конкретные подходы к подаче материала могут включать в себя беседы, использование печатной продукции, фильмы, видео-ролики, мультимедийные наборы, настольные модели, натурные макеты перекрестков и многое другое.

Обучение проводится или напрямую с конкретной возрастной группой населения, или же опосредованно с помощью родителей или учителей, и такие занятия могут проходить в различных местах: на дому, в классе, в специализированном центре или даже в реальной дорожной обстановке.

В большинстве исследований эффективности такого рода учебных программ авторы часто упоминают и о второстепенных сторонах результатов обучения, — формирование норм социального поведения и взаимодействия (наблюдаемого или о котором становится известно из других источников — например, социального окружения индивида).

Систематические проверки [10], проводившиеся в отобранных случайным методом контрольных группах, в ходе которых оценивалась эффективность программ обучения безопасности для пешеходов, показала, что в них:

- отсутствовали достоверные результаты в отношении обучения взрослых, в особенности пожилых людей;
- качество самих занятий было явно ниже необходимого, даже в отобранных случайным методом группах разного возраста и разного социального положения;

• высокая степень неоднозначности в моделях и методах измерения результатов обучения затрудняла проведение различных сопоставлений их результатов;

• не регистрировалась вся информация о первичных и второстепенных аспектах результатов учебы [3; 5; 15].

У детей, в отличие от пожилых людей, были выявлены изменения в поведении, но только в тех эпизодах, где на результаты изменений в поведении повлияли ситуационные факторы, а именно обстановка, в которой проводилось обучение. Так, было обнаружено, что на эффективность просветительской работы повлияло то обстоятельство, был ли в это время ребенок один или в составе группы других детей [3; 15].

В целом можно сказать, что влияние результатов обучения правилам безопасности пешеходов различных возрастных групп на их поведение в условиях дорожно-транспортной среды существенно различается.

Так, знание детьми правил безопасности пешехода может способствовать даже изменению их установок и даже конкретных приемов и способов социального поведения, но при этом остается неясным, насколько устойчивыми будут эти изменения во времени.

На сегодняшний день нет точных и достоверных свидетельств того, что наблюдаемые приемы и способы поведения имеют причинно-следственную связь с риском пешехода стать жертвой дорожно-транспортного происшествия.

Также практически отсутствует надежная информация в отношении того, в какой мере изменение поведения пешеходов влияет на частоту аварий, сопровождающихся телесными повреждениями, в которые они попадают.

Подводя итог вышесказанному, можно констатировать, что анализ зарубежного опыта в области оценки эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий дал основания для постановки вопроса об изучении отношения различных социо-возрастных групп к подобного рода мероприятиям, а именно: к пропагандистской и просветительской работе с целью профилактики ДТП и в нашей стране.

С этой целью нами был проведен опрос на выборке в 100 человек.

Основная цель опроса состояла в том, чтобы через выяснение отношения различных групп к массовым мероприятиям по профилактике ДТП выйти на научно-практическую проблему комплексного социально-психологического и психолого-акмеологического обеспечения оптимизации просветительских и пропагандистских массовых мероприятий в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах»¹.

Параметры выборки.

Состав респондентов: 52 женщины и 48 мужчин; 89 человек из Москвы и Московской области, 11 чело-

¹ Документы программы представлены на сайте: <http://www.fcp-pbdd.ru>

век — из регионов РФ; минимальный возраст 19 лет, максимальный возраст — 75 лет, средний возраст — 33,7 лет \pm SD 11,9 лет; минимальный стаж вождения — 1 год, максимальный — 54 года.

Также среди респондентов были выделены группы по признакам «социальное и профессиональное положение». Как видно (рис. 1), большинство респондентов относятся к следующим группам:

- служащий (руководитель, управленец, чиновник, госслужащий, банковский служащий)
- работник бюджетных (коммерческих) учреждений медицины, культуры, образования, социальной сферы, сферы услуг.

Варианты ответов «иное» (свой вариант):

- специалист офиса
- служащий в иностранной компании
- эколог (специалист и руководитель организации).

Далее участникам были заданы вопросы, касающиеся оценки значимости и важности массовых мероприятий в области профилактики дорожно-транспортных проис-

шествий, а также роли и собственного участия в таких мероприятиях и интереса самих респондентов к ним.

Ответы на эти вопросы приведены в диаграммах.

Так, на рис. 2. видно, что 95% респондентов считают проблему обеспечения безопасности дорожного движения значимой для себя.

Далее на рис. 3. можно заметить, что 71% респондентов никогда не участвовали в мероприятиях по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения, 14% респондентов участвовали по нескольку раз, 9% респондентов участвовали хотя бы 1 раз и 6% приглашались, но не участвовали. Этот рисунок иллюстрирует вовлеченность разных групп респондентов в социально значимую проблему.

Из рис. 4 видно, что интересуются массовыми мероприятиями по профилактике дорожно-транспортных происшествий 21% респондентов, ещё 20% знают о таких мероприятиях, но не считают их интересными для себя. Больше всего респондентов не интересуются подобными мероприятиями вообще —

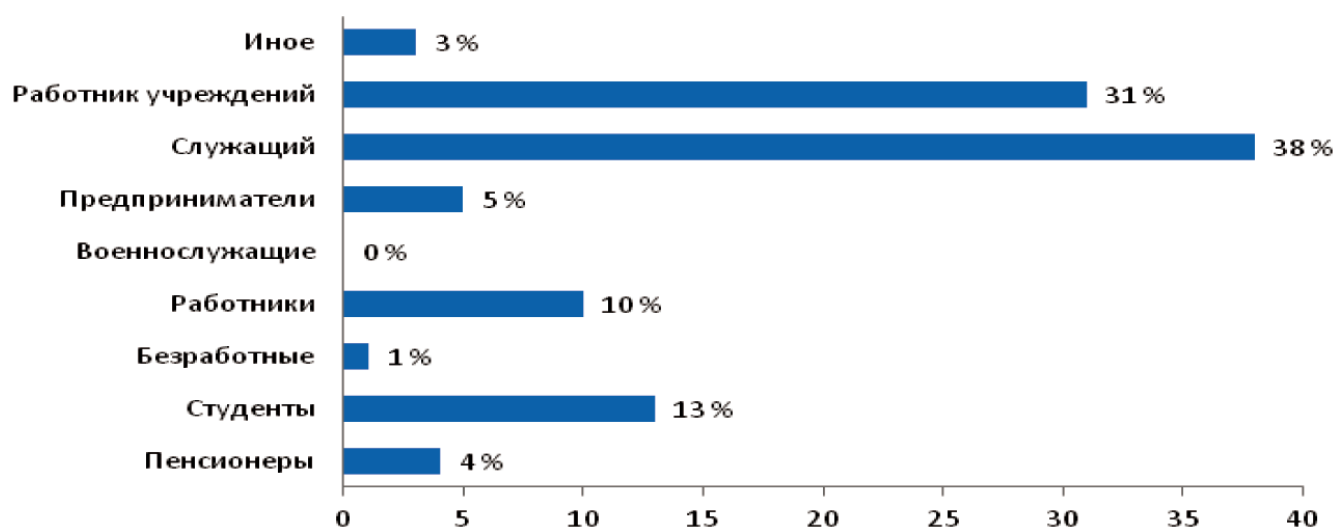


Рис. 1. Распределение респондентов по группам в соответствии с социальным и профессиональным положением



Рис. 2. Распределение ответов на вопрос по проблеме обеспечения безопасности дорожного движения

Участвовали Вы в массовых мероприятиях по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения?

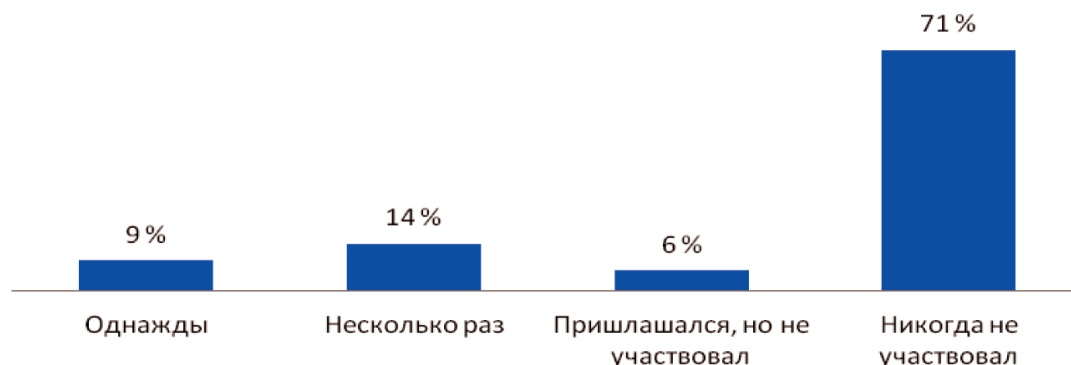


Рис. 3. Распределение ответов на вопрос, связанный с участием респондентов в мероприятиях по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения

Интересуетесь ли Вы массовыми мероприятиями по профилактике дорожно-транспортных происшествий?



Рис. 4. Распределение ответов на вопрос о наличии интереса к мероприятиям по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения

34% из всех опрошенных и, наконец, 25% затрудняются ответить на этот вопрос.

Среди заданных вопросов, на наш взгляд, особенно значим вопрос об эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий.

Результаты ответа на этот вопрос представлены на рис. 5, где четко видно: 39% респондентов считают, что на сегодняшний день в России массовые мероприятия по профилактике ДТП совсем не эффективны. 31% респондентов отметили, что в мероприятия можно считать эффективными, но в них имеются недоработки.

Почти 1/4 всех респондентов (23%) затрудняются оценить эффективность таких мероприятий, при этом и лишь 7% отмечают, что от таких мероприятий имеется определенный эффект.

Учитывая, что результаты настоящего опроса были нацелены на постановку задачи оптимизации уже реализуемых мероприятий, был задан также вопрос об их «дифференцировке», т.е. нацеленности на различные возрастные группы.

Ответы на вопрос: «На какую возрастную группу участников дорожного движения необходимо, прежде всего, ориентировать массовые мероприятия по профилактике ДТП» представлены в диаграмме на рис. 6.

Видно, что, по мнению респондентов, массовые мероприятия по профилактике ДТП должны быть в большей степени ориентированы на детей, подростков и молодежь, при этом лиц зрелого возраста охватывать подобного рода мероприятиями не следует.

Учитывая, что средний возраст всех опрошенных респондентов составил 33,7 года, логично предположить,

Эффективны ли, на Ваш взгляд, сегодня в России массовые мероприятия по профилактике дорожно-транспортных происшествий?

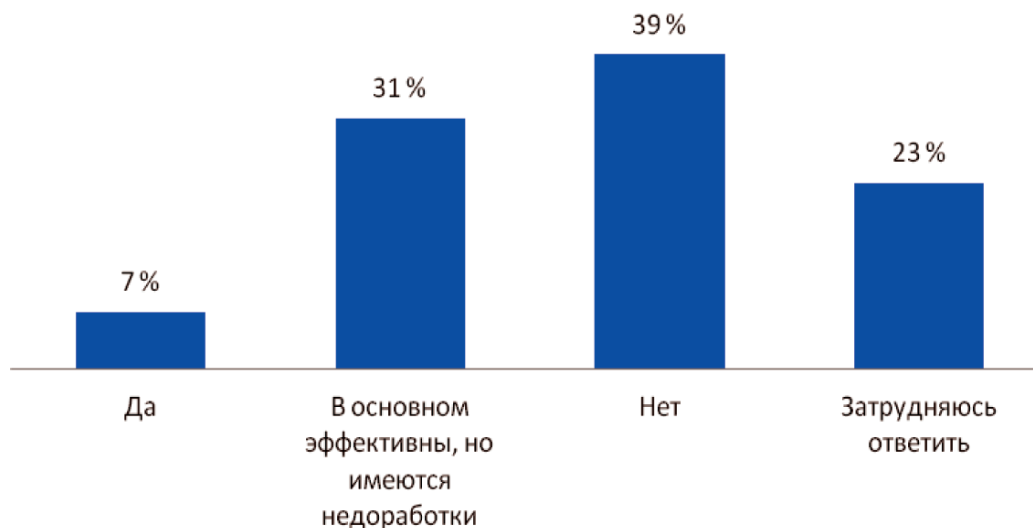


Рис. 5. Распределение ответов на вопрос об эффективности мероприятий по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения

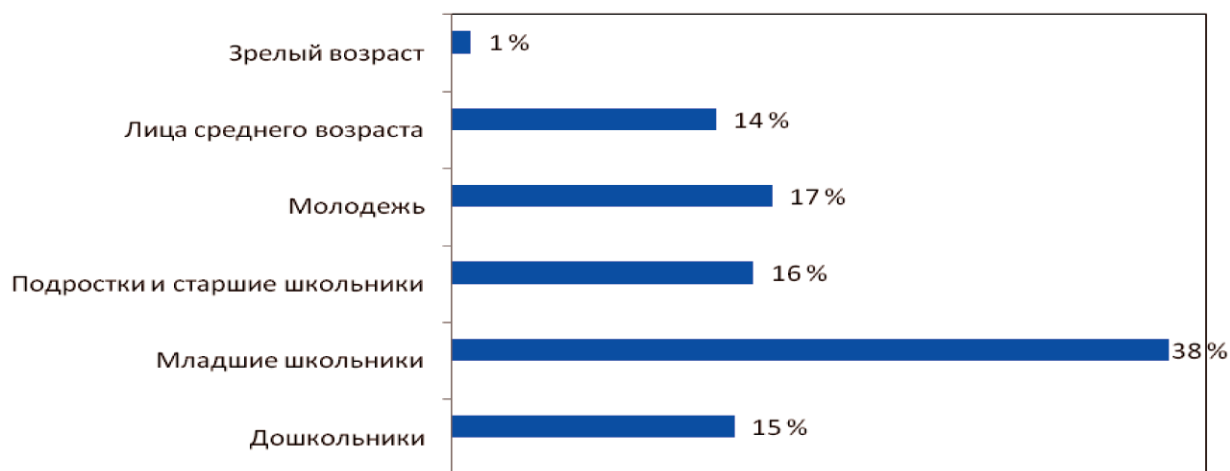


Рис. 6. Распределение ответов на вопрос: «На какую возрастную группу участников дорожного движения необходимо, прежде всего, ориентировать массовые мероприятия по профилактике ДТП»

что существенная доля выборки респондентов не считает данные мероприятия важными и значимыми для себя лично и не видит необходимости в их организации.

Итак, можно констатировать, что в современных условиях поиска эффективных приемов и способов, позволяющих снизить число дорожно-транспортных происшествий полномасштабный анализ и учет существующих представлений об организации и проведении массовых мероприятий является жизненно необходимым.

В мировой практике уже сложились устойчивые направления прикладных социально-психологических исследований, которые связаны с поиском адекватных профилактических мероприятий в области безопасности

дорожного движения, а также обеспечивающих эффективность их психологических механизмов, служащих основой для их восприятия и понимания гражданами.

Необходимо подчеркнуть, что специфика подобного рода исследований состоит не столько в анализе формата мероприятия, сколько в оценке его эффективности не в краткосрочной, а в долгосрочной перспективе [6].

Опираясь на анализ результатов современных зарубежных психологических исследований в данной области и учитывая результаты проведенного опроса, мы можем выделить некоторые линии социально-психологических исследований, которые должны включать в себя следующие содержательные направления:

- изучение психологических (социальных и ролевых) установок субъектов-участников дорожно-транспортной среды (подобного рода исследование позволит более адресно подходить к разработке профилактических мероприятий, как для водителей, так и для пешеходов);

- рассмотрение возрастных аспектов участников дорожно-транспортной среды, выделение «групп риска», например, молодые и пожилые водители в качестве особой «целевой аудитории», для которой могут быть разработаны специальные профилактические мероприятия;

- исследование социальных представлений различных этнических групп и выявление этнокультурных особенностей участников дорожно-транспортной среды. Результаты подобного рода исследований могли бы

служить основой для ряда мероприятий по безопасности дорожного движения для особой категории граждан — мигрантов— и способствовать их интеграции в общество;

- формирование в долгосрочной перспективе социального доверия к различным мероприятиям по профилактике дорожно-транспортного травматизма через социально-психологическое сопровождение организационных решений по обеспечению безопасности дорожного движения с учетом оценки психологической эффективности этих мероприятий [2].

- Представляется логичным, что такие исследования могут служить основой для планирования и проведения массовых мероприятий в сфере профилактики дорожно-транспортных происшествий.

Благодарности

Авторы благодарят Научно-исследовательский центр по проблеме безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации за возможность участия в организации и проведении данного опроса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма [Электронный ресурс] / Н.В. Заборин, А.С. Первушин, Н.Г. Пшеницина, Г.М. Северская URL: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42871/4/5777701582_rus.pdf (дата обращения: 22.05.16).
2. Кочетова Т.В. «Traffic Psychology»: от фрагментарных исследований к комплексным решениям прикладных задач транспортных проблем // Социальная психология и общество. 2011. № 2. С. 89—99.
3. Bryan-Brown K. The effects of a children's traffic club. London: Her majesty's stationery office, 1995. 61 p. (Road accidents great britain 1994: the casualty report).
4. Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol involved crashes: a systematic review / R.W. Elder [et al.] // American Journal of Preventive Medicine. 2004. Vol. 27. № 1. P. 57—65. doi:10.1016/j.amepre.2004.03.002
5. Experimental field test of proposed pedestrian safety messages. Volume I. Methods and materials development / R.D. Blomberg [et al.]. Washington: National Highway Traffic Safety Administration. 1983. 55 p.
6. Guria J., Leung J. An evaluation of a supplementary road safety package // Accident Analysis & Prevention. 2004. Vol. 36. № 5. P. 893—904. doi:10.1016/j.aap.2003.09.005
7. Hagenzieker M. Effects of incentives on safety belt use: a meta-analysis // Accident Analysis & Prevention. 1997. Vol. 29. № 6. P. 759—777. doi:10.1016/S0001-4575(97)00045-6
8. Hoekstra A.T.G., Twisk D. De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar: Rapport. Rapportnummer R-2010-19 / SWOV Institute for Road Safety Research. Leidschendam: SWOV, 2010. 35 p.
9. Hoekstra T., Wegman F. Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices // IATSS Research. 2011. Vol. 34. № 2. P. 80—86. doi:10.1016/j.iatssr.2011.01.003
10. Johnston I. Traffic safety education: panacea, prophylactic or placebo? // World Journal of Surgery. 1992. Vol. 17. № 3. P. 374—378. doi:10.1007/BF02104434
11. Kahneman D. New challenges to the rationality assumption [Электронный ресурс] // Journal of Institutional and Theoretical Economics. 1994. Vol. 150. № 1. P. 18—36. URL: <http://www.jstor.org/stable/40753012> (дата обращения: 22.05.16).
12. Morrison D.S., Petticrew M., Thomson H. What are the most effective ways of improving population health through transport interventions? // Journal of epidemiology and community health. 2003. Vol. 57. № 5. P. 327—333. doi:10.1136/jech.57.5.327
13. Philips R., Vaa T. Effects of Road Safety Campaigns. Deliverable 1.3. Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST) / Directorate-General for Transport and Energy, European Commission. Brussels, 2009. 151 p.
14. Reviews of evidence regarding interventions to increase use of child safety seats / S. Zaza [et al.] // American Journal of Preventive Medicine. 2001. Vol. 21. № 4. P. 48—65. doi:10.1016/S0749-3797(01)00378-6
15. Schioldborg P. Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club. // The Voice of the Pedestrian. 1976. Vol. 6. P. 12—19.
16. The World Bank's Global Road Safety and Partnership / B. O'Neill [et al.] // Traffic Injury Prevention. 2002. Vol. 3. № 3. P. 190—194. doi:10.1080/15389580213648

About the opportunities for the application of foreign experience in evaluating the effectiveness of mass actions for prevention of road accidents

Grigorenko A.A.,

master degree student, Department of psychology of Management, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia, ms.anna.grig@gmail.com

Turchenkova D.V.,

master degree student, Department of psychology of Management, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia, sofion@yandex.ru

This article discusses some aspects of foreign experience in organizing and conducting various kinds of mass events and campaigns for the prevention of accidents, as well as some survey data, which was held within the framework of the field practice by Master degree students of the Department of psychology of management housed by Scientific Investigation Center of Traffic Safety in the Ministry of Internal Affairs of Russia. Data obtained in the course of interviews, can be used in methodological elaboration of two key issues: assessing the efficiency of mass actions in the prevention of road accidents and searching for the best measures aimed at reduction of road traffic injuries.

Keywords: traffic accident, driving culture, advocacy, mass events, prophylaxis, psychological setting.

REFERENCES

1. Vsemirnyi doklad o preduprezhdenii dorozhno-transportnogo travmatizma [Elektronnyi resurs] [World report on the prevention of road traffic injuries] / N.V. Zaborin, A.S. Pervushin, N.G. Pshenitsina, G.M. Severskaya Available at: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42871/4/5777701582_rus.pdf (Accessed: 22.05.16). (In Russ.).
2. Kochetova T.V. «Traffic Psychology»: ot fragmentarnykh issledovaniy k kompleksnym resheniyam prikladnykh zadach transportnykh problem [«Traffic Psychology»: from fragmented research to complex applied tasks solutions of transport problems]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo [Social psychology and society]*, 2011, no. 2, pp. 89—99. (In Russ.)
3. Bryan-Brown K. The effects of a children's traffic club. London: Her majesty's stationery office, 1995. 61 p. Road accidents great britain 1994: the casualty report.
4. Elder R.W. et al. Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol involved crashes: a systematic review. *American Journal of Preventive Medicine*, 2004. Vol. 27, no. 1, pp. 57—65. doi:10.1016/j.amepre.2004.03.002
5. Blomberg R.D. et al. Experimental field test of proposed pedestrian safety messages. Volume I: Methods and materials development. Washington. National Highway Traffic Safety Administration, 1983. 55 p.
6. Guria J., Leung J. An evaluation of a supplementary road safety package. *Accident Analysis & Prevention*, 2004. Vol. 36, no. 5, pp. 893—904. doi:10.1016/j.aap.2003.09.005
7. Hagenzieker M. Effects of incentives on safety belt use: a meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 1997. Vol. 29, no. 6, pp. 759—777. doi:10.1016/S0001-4575(97)00045-6
8. Hoekstra A.T.G., Twisk D. De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar: Rapport. Rapportnummer R-2010-19 / SWOV Institute for Road Safety Research. Leidschendam: SWOV, 2010. 35 p.
9. Hoekstra T., Wegman F. Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices. *IATSS Research*, 2011. Vol. 34, no. 2, pp. 80—86. doi:10.1016/j.iatssr.2011.01.003
10. Johnston I. Traffic safety education: panacea, prophylactic or placebo? *World Journal of Surgery*, 1992. Vol. 17, no. 3, pp. 374—378. doi:10.1007/BF02104434
11. Kahneman D. New challenges to the rationality assumption [Elektronnyi resurs]. *Journal of Institutional and Theoretical Economics*, 1994. Vol. 150, no. 1, pp. 18—36. Available at: <http://www.jstor.org/stable/40753012> (Accessed: 22.05.16).
12. Morrison D.S., Petticrew M., Thomson H. What are the most effective ways of improving population health through transport interventions? *Journal of epidemiology and community health*, 2003. Vol. 57, no. 5, pp. 327—333. doi:10.1136/jech.57.5.327
13. Philips R., Vaa T. Effects of Road Safety Campaigns; Deliverable 1.3 of Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST), Directorate-General for Transport and Energy, European Commission. Brussels, 2009. 151 p.
14. Zaza S. et al. Reviews of evidence regarding interventions to increase use of child safety seats. *American Journal of Preventive Medicine*, 2001. Vol. 21, no. 4, pp. 48—65. doi:10.1016/S0749-3797(01)00378-6
15. Schioldborg P. Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club. *The Voice of the Pedestrian*, 1976. Vol. 6, pp. 12—19.
16. O'Neill B. et al. The World Bank's Global Road Safety and Partnership. *Traffic Injury Prevention*, 2002. Vol. 3, no. 3, pp. 190—194. doi:10.1080/15389580213648