

Актуальность социального проекта «Автотрезвость»: вклад проекта в предотвращение нетрезвого вождения, результаты исследований 2015-2016 гг.

(Из материалов заседания «круглого стола» по итогам социального проекта «Автотрезвость» г. Москва, 31 января 2017 г)

Презентации по ссылке

<http://media.rspp.ru/document/1/a/6/a6cce434932175bf92214da56813dcf8.pdf>

Резолюция круглого стола -

<http://media.rspp.ru/document/1/2/b/2bc0f88936c9794a29cea0e8e47694e0.pdf>



МАРТЫНОВ ВЛАДИМИР ПЕТРОВИЧ, ведущий консультант проекта «Автотрезвость» по исследованиям:

Мониторинг реализации проекта ведется в течение трех лет двумя основными способами:

- тестирование курсантов - как изменяются их знания до и после обучения;
- анкетный опрос методом фокус групп специалистов и преподавателей автошкол.

Отчеты в полном объеме хранятся в ПЛОБД МАДИ.

В рамках проекта отслеживается официальная статистика аварийности ГИБДД. Хотя очевидно, что проект мобилизует общественность и СМИ в регионах, повышая осведомленность о проблеме, пока рано говорить о его влиянии на официальные показатели травматизма и смертности.

Проект рассматривается как составная часть федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения 2013-2020», в рамках которой проводятся мероприятия по снижению дорожно-транспортной аварийности.

Здесь надо учитывать одно обстоятельство, с которым столкнулись все развитые страны, достигшие успехов в области БДД: чем более высокий уровень безопасности достигается, тем труднее дается каждый следующий процент снижения. В количественном виде это можно выразить так: когда уровень автомобилизации достигает 500-600 автомобилей на 100 тысяч населения, а уровень безопасности снижается до 12-14 погибших на 100 тысяч населения за год, тогда обычные стандартные методы, на которые государство может влиять, перестают работать. И тогда приходится менять всю политику профилактической деятельности, выбирая до мелочей все возможные способы и подходы. Реализация ФЦП к 2020 году приведёт к показателям, когда будет 500 автомобилей на 100 тысяч населения и 14-15 погибших в ДТП на 100 тысяч населения (сегодня эта цифра по оценкам ВОЗ в России – 18.6). И мы столкнёмся с тем, что старые методы дальнейших результатов снижения аварийности за пределами 2020 года не дадут.

«Автотрезвость» – один из тех проектов, которые работают на опережение, то есть сейчас он фактически делает тот вклад в безопасность дорожного движения, который очень потребуется через

3-4 года. Если сейчас он не приобретет более широкую поддержку и массовость, то после 2020 года мы потеряем еще один фактор влияния. Именно такой подход к профилактике потребуется через 3-4 года.

Правительство РФ уделяет большое внимание не только пьянству за рулем. Социальную часть проекта «Автотрезвость» следует рассматривать гораздо шире, чем только профилактика пьянства за рулем и снижение аварийности. Когда человек будучи за рулем себя сдерживает и не выпивает, мы все знаем это по своим знакомым, когда люди в воскресенье не пьют, потому что в понедельник на работу - это значит, и производительность труда будет лучше, и многие другие аспекты.

Организаторы и участники проекта проводят большую работу по сбору анкет и занесению в таблицы исследовательских данных. Это большой труд. Только в 2016 году было собрано более 360 анкет.

Результаты и выводы этих исследований изложены в отчетах по каждому региону, и с ними можно ознакомиться, обратившись в ПЛОБД МАДИ.

В основном все результаты ожидаемы. По возрастному составу, по гендерному признаку, по роду занятий – общество реагирует на эти проблемы примерно одинаково. Но есть и интересные моменты.

Например, при самооценке собственных знаний, выяснилось, что те, кто уже имеют права, оценивают свои знания более критично, чем кандидаты в водители. Наверное, чтобы знать, чего ты не знаешь, надо что-то знать.

Некоторые примеры результатов даны на слайдах.

По мере развития проекта, мы заметили, что стали более однородными результаты обучения, что говорит о совершенствовании как материалов модуля, так и подготовки преподавателей. Если в первый год от группы к группе разброс уровня знаний был очень большой, то теперь мы видим более однородные результаты. Это значит методика и подготовка преподавателей выравниваются и мы видим снижение неверных ответов – в 1.5-2 раза, а где и в 5 раз. Ответы на ряд вопросов кажутся очевидными, тем не менее пока ошибки имеются и после занятий.

Особо нужно обратить внимание на разъяснение вопроса *Что есть безопасная концентрация алкоголя?* Вроде, и в законе написано, и на занятии говорим, что это ноль, а все равно пишут - 0.16 или более. Этот вопрос можно сравнить с ограничением скорости, когда на знаке 60, а штрафуют за 80. Здесь безопасная скорость остается 60, и если ты совершишь ДТП, то наказывать тебя будут за то, что ты превысил скорость 60 км/час, а не 80. Если ДТП не совершил, тогда штраф наложат только если превысишь допустимую на 19 км. Это очень важный вопрос и в отношении безопасной концентрации алкоголя в крови – нужно настойчиво разъяснять нашим гражданам, что она равна 0.

⇒ Как влияют очки «фатальное зрение» на оценку собственных знаний и поведения? У нас в анкете есть вопрос *Можешь ли ты оценить свое состояние для вождения автомобиля после принятия алкоголя?* До упражнения с очками много оптимистов, которые говорят «я себя хорошо контролирую». После упражнения на 20-40% снижается количество таких ответов.

Важный критерий для такого рода занятий – это мнение самих курсантов и преподавателей. Их много. Они все отражены в отчетах. Если даже просто взглядом пробежаться по этим откликам, возникает какое-то внутреннее убеждение, что это надо продолжать. Хотя и отрицательные отзывы тоже есть, но их мало.

Отзывы курсантов автошкол о новом модуле:

- *Материал для семинара иллюстративный и простой для усвоения.*
- *Очень интересно и познавательно, особенно о предотвращении ВНС.*
- *Отличное занятие. Поучительно почувствовать себя в роли нетрезвого водителя.*
- *Предложена полезная информация, которая может помочь предотвратить вождение в САО.*
- *Супер Отлично! Мне очень понравилось упражнение с очками. Спасибо огромное!*
- *Теперь я понимаю еще лучше, что чувствует и как ведет себя пьяный человек.*
- *Интересно, познавательно и образовательно, в целом занятие понравилось.*
- *Отличное занятие. Очень интересно и поучительно почувствовать себя в роли нетрезвого водителя.*

Прямая связь между знанием и поведением есть не всегда. Часто все знают, что нельзя, но многие все равно идут. И это касается не только ВНС. Возьмите Библейские заповеди или Уголовный кодекс, они тоже нарушаются. Тем не менее альтернативы более глубокого изучения, обучения и разъяснения нет. Это надо делать постоянно.

Есть некоторые результаты, которые для меня не очевидны. На вопрос *пьют у нас за рулем?* около 30% респондентов говорят, что это массовое явление. У меня лично такого впечатления нет. Возможно, тут потребуется помощь социальных психологов. Возможно, наши СМИ перебирают с нагнетанием ситуации, что с одной стороны нужно, нужно, чтобы страх был. С другой стороны – если 30% людей ездят в пьяном виде, и ничего страшно, то и мне не страшно. Возможно ли изменить здесь политику и пропаганду так, чтобы люди понимали, что тот, кто садится за руль пьяным становится отщепенцем в обществе, а не одним из многих? Такие результаты наших исследований есть, и их можно использовать.

Остаются люди, которые даже на простейший вопрос *При какой концентрации алкоголя в организме тебя лишат прав?* – не могут ответить. И количество этих людей стабильное - 2-3%. Уже много лет в статистике фигурируют цифры, что 70% происшествий совершают 2-3% водителей. Может быть, это они и есть? Может быть, их можно выявить уже на школьной скамье в автошколе и с ними работать потом целенаправленно? Я бы предложил продолжить этот эксперимент с 2-3% неспособных давать верные ответы, в первую очередь с ГИБДД и со страховщиками, и проследить за ними года 2-3, как они будут вести себя на дороге, или как те, кто попадает в пьяные (и не только) аварии учились в автошколе?

И еще одно важное предложение, которое выливается из массы анкет, заполненных преподавателями. Очевидно, что причиной ДТП становится не само нетрезвое состояние, а поведение нетрезвого водителя. Что-то он делает неправильно. Думаю, мы подошли к тому этапу, когда эти действия можно фиксировать (не с алкотестером) и выявлять вплоть до принудительной остановки, если водитель, будучи нетрезвым или нездоровым, ведет себя неправильно как водитель. Думаю постановка такой задачи правомерна, данные для этого есть. И ПЛОБД МАДИ может это сделать. В чем неправильность действий нетрезвого водителя? Можно ли это зафиксировать каким-то прибором и принудить его выйти из-за руля?

В заключении скажу, что все выводы исследований по этому проекту ведут к тому, что надо его продолжать.

ВЫВОДЫ

- ❑ Результаты тестирования показали качественное улучшение знаний у обучаемых по всем темам, затрагиваемым в ходе тренинга.
- ❑ Практически весь материал усваивается и повышает их знания по проблеме управления транспортом в нетрезвом состоянии.
- ❑ Занятия по выработанной методике проходят в очень хорошем ритме. Совмещены теория и практика.
- ❑ Число неправильных (ошибочных) ответов после прохождения тренинга снижается более чем в 2 раза, а в некоторых случаях в 10 раз.
- ❑ Участники исследования и курсанты в целом согласны с необходимостью и возможностью дальнейшего ужесточения наказаний за ВНС.
- ❑ Значительно строже должна наказываться повторность таких нарушений. В то же время отмечается разрыв между законодательными требованиями и фактическим их исполнением. Отмечается необходимость изменения деятельности государственных органов именно в этой части.
- ❑ Введение специализированного модуля однозначно поддерживается преподавателями и специалистами. При этом есть широкий круг предложений.
- ❑ Имеющиеся результаты подтверждают необходимость увеличения его продолжительности до 4-6 часов с акцентом на поведенческие навыки управления транспортным средством. В ходе развития данного тренинга могут быть выработаны «правила безопасной езды» которые наряду с ПДД могут стать основой теоретической части обучения будущих водителей.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

- ⇒ В ходе тестирования выявляется группа обучаемых (2-3%), которая не воспринимает материал по самым простым и актуальным вопросам. Необходимо дополнительное обследование этой группы для проверки того, что именно эта группа в дальнейшем начинает чаще участвовать в ДТП. Если гипотеза подтвердится, можно еще на стадии обучения выделить водителей, с которыми необходима персональная профессиональная и социально-психологическая подготовка.
- ⇒ Представляется целесообразным проведение НИР по выделению элементов, позволяющих выявить нетрезвое состояние водителя по его манере вождения и по созданию технических средств, которые будут фиксировать эти изменения и предотвращать движение транспортного средства вплоть до полной остановки.