

**Функциональность и перспективы расширения проекта «Автотрезвость» на основе исследований по проблеме ВНС в Смоленской области в 2014 году. (из материалов конференции МАДИ, 3 февраля 2015 г)**

*В.П. Мартынов, руководитель исследовательской группы проекта.*

В программе проекта *Автотрезвость* есть пункт: мониторинг и оценка результатов реализации проекта. Как дать такую оценку? Это непростой вопрос. Спросите у любого: разве человек садится пьяным за руль, потому что его плохо учат? А чему еще здесь можно учить? Или, еще пример: по статистике аварийность по ВНС в Смоленской области снизилась. А если бы возросла? Что, тогда не надо было бы заниматься этим проектом? Но число погибших в ДТП, связанным с ВНС, возросло почти на половину. Разве в этом виноват проект?



Статистики нужна обязательно. Но в таком проекте, как *Автотрезвость*, она не может служить единственным или главным критерием. А что тогда?

В этой связи год назад в рамках проекта мы предусмотрели четыре вида исследований, которые проводили вместе с отслеживанием общей статистики ГИБДД по ДТП и травматизму на дорогах.

- 1) тестирование курсантов на предмет усвоения тем нового модуля
- 2) опрос населения (А есть ли вообще ниша для этого проекта? как народ смотрит на проблему?)
- 3) фокус группы или глубинные групповые интервью для выявления особого мнения целевых групп (преподавателей, курсантов и специалистов) – то, что через формализованную анкету не узнаешь.

Я начну с результатов по изучению общественного мнения. Я обрабатывал собранные анкеты. С благодарностью тем людям, которые этим трудом занимались. К маю 2014 года было собрано 360 анкет из 37 населенных пунктов Смоленской области. По любой методике это достаточно репрезентативная выборка.

Результаты коротко:

- половина опрошенных считают, что есть серьезная проблема ВНС, и она угрожает безопасности населения в области. Значит, с этими людьми можно и нужно работать по решению проблемы. Однако, вторая половина населения вообще не считает ВНС проблемой – с ними надо работать еще больше!
- 25 % имеющих водительские права из числа опрошенных имеют опыт ВНС (анкета анонимная, можно доверять этой информации), значит каждый четвертый садился за руль нетрезвым. Нужно ли с ними работать, чтобы на этапе обучения они получали знания о потенциальных рисках? Конечно, нужно.
- среди 360 респондентов было 87 человек, которых мы отнесли к специалистам (руководители, преподаватели, сотрудники ГИБДД, департамента транспорта). Из 87 только 10 человек сказали, что мы правильно, хорошо и эффективно преподаем проблемы и риски ВНС в автошколах. Остальные (87 %) считают, что ниша для такой работы очевидная и большая. И осваивать ее необходимо.

Тестирование курсантов, о котором уже упоминал Анатолий Андреевич Полежаев. По всем пунктам знания, которые должны появиться у студентов, возрастают на 10-20%. Можно сделать вывод, что результат от тренинга как от методики преподавания этой темы – положительный. Можно и нужно этот модуль совершенствовать с приобретением практического опыта.

В качестве главного результата этого проекта я бы выделил следующее. До занятия по теме «Алкоголь и вождение» практически все курсанты на вопрос «Можешь ли ты точно определить свое состояние после принятия алкоголя?» отвечают положительно. После 90-минутного тренинга число тех, кто говорит «Не могу» возрастает на 10%. Как известно, алкоголизм можно лечить лишь тогда, когда человек осознает, что он стал зависим от алкоголя и проявляет желание это делать. Почему люди, выпивая, садятся за руль? Да, потому что, уверены, что все смогут. 10% нашего исследования (а в пересчете на масштаб выпускников автошкол всей страны – это 200 000 человек) начинают

понимать на стадии обучения, что сами себя после выпивки они адекватно оценить не могут. Это большой результат, ради которого нужно было браться за этот проект.

Фокус группы. Их было три: курсанты, преподаватели и специалисты

**Курсанты.** Из результатов по методике преподавания: пока остается путаница относительно нормы в 0.3 промилле. В методике необходимо усилить послание о том, что безопасной нормы нет. Здесь проявляется путаница в ответах и явно требуется доработка в разъяснении понятий: безопасная норма и порог, когда тебя начинают наказывать. Это две разные нормы.

**Преподаватели.** Здесь шла речь о подготовке преподавателей. Все прошли один и тот же семинар, получили одинаковый набор методических материалов. Но кто и как этим воспользовался? Учить учителей надо и нужно. Это проблема наших автошкол. Как показали интервью, подготовка преподавателей, включая тех, кто принимает экзамены - хорошая ниша для дальнейших действий. Практически все высказались за целесообразность и полезность введения такого модуля. Это люди, которые вживую преподают новый модуль, или курс, в своих автошколах. Я бы придал этому факту самое большое значение и определил как важный результат нашего проекта.

**Группа экспертов** в области БДД и транспорта. Многие отметили, что население в целом стало меньше пить. Однозначно поддерживается необходимость введения такого модуля в автошколах, проведение информационной программы для населения и поддержание партнерских связей.

Полный отчет по исследованиям написан на 180 страницах с таблицами и графиками, и резюме.

**Теперь о том, что не сделано и что надо бы сделать.**

**Во-первых,** надо продолжать собирать информацию и подтверждать эти результаты по времени и по регионам. Пока есть данные только по Смоленску за 10 месяцев. Необходимо хотя бы 3-5 регионов и 2-3 года, тогда можно говорить об устойчивых результатах. Это особенно важно в связи с тем, что плохое прививается быстро. Стоит только ослабить усилия – и все покатится назад. Поэтому важно проводить мониторинг не только в ходе проекта, но и после. А также расширять его. Нельзя останавливаться.

**Во-вторых,** необходимо выходить на какие-то, возможно, экономические показатели. Сам факт знаний еще не означает, что человек будет правильно себя вести на дороге. А то, что он сел нетрезвым за руль, еще не значит, что он совершит ДТП. Возьмите те же 25% смолян, которым удалось сесть пьяными за руль и избежать наказания. Нетрезвыми за руль сели, но ДТП не совершили. Поэтому переход от знания к поведению и от поведения к авариям – это предмет дальнейшего анализа и изучения взаимозависимости.

**Третье.** Результат снижения аварийности по Смоленской области на 20% есть. Он, совершенно очевидно, не мог сложиться из-за того, что кандидатам в водители провели дополнительный курс обучения. Многие из них в этом году еще за руль сесть не успели. Как все это совместить и связать? Дело в том, что в таких социальных явлениях есть большая взаимозависимость.

Приведу примеры. Есть необычный пример из Сингапура, когда местные власти добились того, что люди перестали плевать жевательную резинку на пляжах и в поездах, введя наказание за такие действия на тротуарах. Мои знакомые водители, врачи, учителя... Я замечаю, что в воскресенье с полудня люди перестают пить. Что это значит? В понедельник человек не пришел с большого похмелья - это влияет на производительность. А как это влияет на воспитание детей? на поведение других? Проект *Автотрезвость* стал как спусковой крючок, как катализатор, а дальше многое потянулось одно за другим.

Как мы будем оценивать проект? Если по тому, сколько обучили человек, из них половина изменили поведение и стало меньше ДТП - то результат будет слабый. А если мы будем знать, как такой проект влияет на прессу, на подготовку, на поведение, на взаимоотношения, хотя бы приблизительно, насколько это распространяется на поведение в разных ситуациях. Я думаю, здесь результат будет. □