

Декабрь 2014

Итоговый отчет по результатам исследований социального проекта «Автотрезвость» 2013-2014



Смоленская область

Россия

Декабрь 2014

1	Анализ статистической информации	3
1.1	Требования к технологии сбора и учета показателей БДД в РФ	3
1.1	Анализ состояния аварийности в Смоленской области за 10 месяцев 2014 ..	5
1.2	Условия совершения дорожно-транспортных происшествий	7
2	Оценка и мониторинг общественного мнения	9
2.1	Методика сбора исходных данных.	9
2.2	Оценка репрезентативности выборки.....	12
2.3	Оценка необходимой численности выборки.....	13
2.4	Характеристика респондентов	14
2.4.1	<i>Место проживания.</i>	14
2.4.2	<i>Возраст.</i>	14
2.4.3	<i>Водительский стаж</i>	15
2.4.4	<i>Гендерный состав.</i>	15
2.4.5	<i>Наличие детей.</i>	15
2.4.6	<i>Род занятий..</i>	15
2.5	Оценка общего состояния проблемы с управлением автомобилем в нетрезвом состоянии в городе (в регионе).	16
2.6	Оценка законодательных мер по наказанию водителей, управляющих транспортном в нетрезвом состоянии.	19
2.7	Оценка деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии.	22
2.8	Личный практический опыт общения с правоохранительными органами. ..	25
2.9	Самооценка знаний законодательства об ответственности за управление транспортом нетрезвом состоянии.....	27
2.10	Самооценка знаний о влиянии алкоголя на безопасное вождение.....	29
2.11	Оценка качества и содержания обучения в автошколах по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение.....	30
2.12	Оценка деятельности средств массовой информации по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение.	32
3	Оценка проблемной ситуации методом фокус-групп.....	34
3.1	Методика проведения исследования методом фокус-групп (ФГ).....	34
3.1	<i>Задачи и особенности исследования</i>	34
3.2	Состав фокус групп и сценарии интервьюирования.....	35
3.2.1	<i>Состав фокус-групп</i>	35
3.2.2	<i>Сценарий интервьюирования курсантов.</i>	35
3.2.3	<i>Сценарий интервьюирования преподавателей.</i>	36
3.2.4	<i>Сценарий интервьюирования специалистов</i>	37

3.3	Результаты интервьюирования в фокус-группе «Курсанты».....	37
3.4	Результаты интервьюирования в фокус-группе «Преподаватели»	38
3.5	Результаты интервьюирования в фокус-группе «Специалисты»	39
4	Результаты тестирования знаний кандидатов на получение права управления транспортными средствами по проблеме вождения в нетрезвом состоянии.	40
4.1	Методика проведения тестирования.....	40
4.2	Оценка результативности обучения по вопросу о гибели в ДТП различных категорий участников дорожного движения.	40
4.3	Оценка результативности обучения по вопросу о числе погибших в дорожно-транспортных происшествиях на территории Смоленской области по вине нетрезвых водителей.	41
4.4	Оценка результативности обучения по вопросу о частоте «сплошных» проверок дорожной полицией Смоленской области.	43
4.5	Оценка результативности обучения по вопросу о безопасной концентрации алкоголя для вождения автомобиля.	44
4.6	Оценка результативности обучения по вопросу о том, в какие части тела попадает больше всего алкоголя.	45
4.7	Оценка результативности обучения по вопросу о том, каким образом выводится из организма большая часть алкоголя.	46
4.8	Оценка результативности обучения по вопросу о том, через какое время после принятия алкоголя его концентрация в крови достигает максимума.	47
4.9	Оценка результативности обучения по вопросу о времени выведения алкоголя из организма.	48
4.10	Оценка результативности обучения по вопросу о рисках возникновения ДТП при управлении в нетрезвом состоянии.	49
4.11	Оценка результативности обучения по вопросу об административном наказании за управление в нетрезвом состоянии.	50
4.12	Оценка результативности обучения по вопросу об административном наказании за отказ пройти медицинское освидетельствование на наличие алкоголя в крови.	51
4.13	Оценка результативности обучения по вопросу о способностях по личным ощущениям оценить свое состояние (внимание, реакция, координация и пр.) после употребления алкоголя.	52
4.14	Оценка результативности обучения по вопросу о мерах, которые помогут ускорить выведение алкоголя из крови.	53
4.15	Выводы по результатам тестирования	54

1 Анализ статистической информации

1.1 Требования к технологии сбора и учета показателей безопасности дорожного движения в Российской Федерации (в сокращении)

Требования к технологии сбора и учета показателей безопасности дорожного движения, прежде всего, регламентируются Федеральным Законом о безопасности дорожного движения. Статья 9 этого закона гласит:

«1. На территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения. Такими показателями являются количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

2. Система государственного учета обеспечивает организацию и проведение федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации.»

Более подробно совокупность показателей безопасности дорожного движения детализируется в подзаконных нормативных актах. В частности, Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. N 647 предписывается учитывать следующие показатели безопасности дорожного движения:

Министерству внутренних дел РФ

1. Количество ДТП
2. Количество нарушителей правил дорожного движения
3. Количество административных правонарушений
4. Количество преступлений против безопасности дорожного движения
5. Количество преступлений против эксплуатации автотранспорта
6. Количество граждан, получивших удостоверение на право управления автотранспортом

Медицинские учреждения (независимо от формы собственности) и

Министерство внутренних дел

1. Количество пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях

Министерство юстиции

1. Количество осужденных за преступления против безопасности дорожного движения
2. Количество осужденных за преступления против эксплуатации автотранспорта

Органы управления автомобильными дорогами общего пользования, органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся автомобильные дороги

1. Протяженность и техническое состояние автомобильных дорог
2. Наличие объектов сервиса

В Постановлении Правительства РФ перечень показателей безопасности дорожного движения расширен по сравнению с Федеральным законом. В целом можно сказать, что в настоящее время учет показателей состояния БДД ведется:

- по дорожно-транспортным происшествиям (ДТП);
- по административным правонарушениям;
- по уголовным преступлениям в области дорожного движения;
- по техническим средствам и системам регулирования дорожного движения;
- по количеству и техническому состоянию транспортных средств (ТС);
- по подготовке и учету водительских кадров.

При этом периодически готовятся следующие документы:

- 1.Справка о дорожно-транспортном происшествии
- 2.Справка по дорожно-транспортному происшествию
- 3.Журнал учета дорожно-транспортных происшествий
- 4.Карточка учета дорожно-транспортного происшествия
- 5.Форма №1-БДД «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения»
- 6.Форма №57 «Сведения о травмах, отравлениях и некоторых других последствиях воздействия внешних причин»
- 7.Руководство по оценке уровня содержания автомобильных дорог

Сведения о ведомственной и региональной информации по показателям безопасности дорожного движения сводятся в специальные таблицы, где каждый раздел (МВД, МЧС и т.д.) разбит на три столбца, отражающих 1) показатели профилактической работы, т.е. наличие в нормативных документах данного ведомства (региона) показателей, характеризующих профилактическую работу, 2) показатели, относящиеся непосредственно к ДТП и 3) показатели эффективности работы по ликвидации последствий дорожно-транспортного происшествия. См. *Таблица 1.1*

Нарушение порядка представления статистической информации, а равно представление недостоверной статистической информации влечет ответственность, установленную статьей 13.19 КоАП РФ от 30.12.2001 № 195-ФЗ, а также статьей 3 Закона РФ от 13.05.92 г. № 2761-1 «Об ответственности за нарушение порядка представления государственной статистической отчетности».

Наиболее полная информация собирается в структуре МВД РФ о дорожно-транспортных происшествиях. См. *Таблица 1.2*

Сведения о состоянии безопасности дорожного движения обобщаются и анализируются по форме, утвержденной приказом Росстата от 26.12.2012 № 660 и введенной в действие приказом МВД России от 8.05.2013 года №252 (Приложение 1)

На основании анализа содержания данных, представленных в этих формах, можно сказать, что количество показателей достаточно для целей настоящего исследования, однако следует отметить следующее.

1. Количество показателей по профилактике безопасности дорожного движения очень малы и они не носят систематизированного характера. Лучше всего этот вопрос затронут в отношении дорожно-транспортной инфраструктуры. Требований получения и систематизации данных по профилактике безопасности дорожного движения не содержится

нигде, в том числе и в Федеральном законе по безопасности дорожного движения. Можно поэтому сказать, что вопросам профилактики безопасности дорожного движения внимание практически не уделяется, хотя эта сфера деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения является чрезвычайно важной. Более того, отсутствие систематизированных и стандартизированных показателей в этом разделе значительно затрудняет оценку эффективности деятельности органов исполнительной власти по обеспечению безопасности дорожного движения.

2. По вопросам ДТП наиболее полная информация собирается в структуре МВД РФ. Однако здесь просматривается недостаточная коррелированность данных, регистрируемых в различных нормативно определенных формах, что видно из Таблицы 2.

3. Уделяется мало вниманию ликвидации последствий ДТП, только в Журнале учета ДТП отмечаются меры, принятые для ликвидации ДТП.

4. Как видно, недостаточное внимание уделяется социальным вопросам, связанным с безопасностью дорожного движения. Очевидно, что здесь проявляется отсутствие образовательной политики в этой сфере. Ясно, что без такой политики, направленной на надлежащее воспитание не только водителей, но любого гражданина РФ, причем на воспитание, осуществляемое с самого раннего детства, добиться серьезных успехов в повышении безопасности дорожного движения в стране мало реально.

5. Трудно определить наличие единой системы показателей дорожной безопасности. Вопросы системного решения проблемы повышения уровня безопасности дорожного движения и, в частности, создания единой системы показателей безопасности дорожного движения, являющихся инструментарием в управлении безопасностью БДД, могло бы иметь большое значение для разработки и реализации программ повышения безопасности.

1.1 Анализ состояния аварийности в Смоленской области за 10 месяцев 2014 года (по открытым данным с сайта ГИБДД МВД России)

За 10 месяцев 2014 года на территории Смоленской области зарегистрировано 1038 (за аналогичный период прошлого года - АППГ - 1171) дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 202 человека (АППГ - 206) и 1268 получили ранения (АППГ - 1419).

В сравнении с аналогичным периодом прошлого года число дорожно-транспортных происшествий сократилось на 11,4%, также сократилось количество погибших (-1,9%) и раненых (-10,6%).

Тяжесть последствий ДТП (число погибших на 100 пострадавших) составила 13,7 погибших на 100 пострадавших (за АППГ - 12,7). Сведения о ДТП приведены в таблице 1.3

Таблица 1.3. Состояние аварийности на территории Смоленской области за 10 мес. 2014 года

Показатель	Всего за 10 мес. 2014 года	% к 2013 году
ДТП	1038	-11,4
Погибло	202	-1,9
Ранено	1208	-10,9
Тяжесть последствий	13,7	

В текущем году *по вине водителей* на территории Смоленской области произошло **860** ДТП или 82,9% от общего количества ДТП, в которых 175 человек погибло (+8,7%) и 1100 получили ранения различной степени тяжести (-6,8%). Тяжесть последствий составила **13,7**. Рост числа таких ДТП отмечается на территории обслуживания МО МВД России «Вяземский» (с 63 до 83), МО МВД России «Дорогобужский» (с 21 до 29), МО МВД России «Сафоновский» (с 41 до 56), МО МВД России «Ярцевский» (с 55 до 94) и городе Десногорске (с 5 до 10). Сведения о ДТП по вине водителей приведены в таблице 1.4

Таблица 1.4. Состояние аварийности по вине водителей на территории Смоленской области за 10 мес. 2014 года

Показатель	Всего за 10 мес. 2014 года	% к 2013 году
ДТП	946	-9,7
Погибло	166	+4,5
Ранено	1186	-10,2
Без права управления (ДТП)	86	+17,8
Водители автобусов (ДТП)	19	+5,9

В текущем году количество дорожно-транспортных происшествий по вине нетрезвых водителей сократилось на 16,2% (с 80 до 67), но количество погибших в ДТП возросло почти в 2 раза (с 13 до 23). Тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий по вине водителей в состоянии опьянения возросла с 9,9 до 20,9 погибших на 100 пострадавших. Сведения о ДТП по вине нетрезвых водителей приведены в таблице 1.5

Таблица 1.5 – Состояние аварийности по вине нетрезвых водителей на территории Смоленской области за 10 мес. 2014 года

Показатель	Всего за 10 мес. 2014 года	% к 2013 году
ДТП	67	-17,3
Погибло	23	+76,9
Ранено	89	-25,2

Наиболее критическая ситуация сложилась в **городе Смоленске**, где с 2011 по 2014 год количество «пьяных» ДТП увеличилось с 3 до 16, а число пострадавших возросло с 9 до 24 из которых 3 человека погибло.

Руководством ГУОБДД МВД России и УГИБДД по Смоленской области особое внимание обращается на увеличение числа дорожно-транспортных происшествий по вине водителей транспортных средств, отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

На территории Смоленской области количество таких ДТП возросло в 1,5 раза (с 25 до 33), а число погибших в них людей в 5 раз (с 1 до 5). Тяжесть последствий возросла в 3 раза (с 3,2 до 9,8 погибших на 100 пострадавших). Сведения о ДТП по вине водителей, отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования, приведены в таблице 1.6

Таблица 1.6 – Состояние аварийности по вине водителей, отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на территории Смоленской области за 10 мес. 2014 года

Показатель	Всего за 10 мес. 2014 года	% к 2013 году
ДТП	33	+32,0
Погибло	5	В 5 раз
Ранено	46	+53,3

Наиболее критическая ситуация сложилась в городе Смоленске где в 10 дорожно-транспортных происшествиях по вине таких «горе» водителей один человек погиб и 16 получили ранение, в том числе двое детей.

[...]

Силами ГИБДД УМВД России по городу Смоленску выявлено 513 лиц, отказавшихся проходить медицинское освидетельствования на состояние опьянения (+3,8%). В МО МВД России «Рославльский» прирост данного показателя составил всего 1,9% (со 155 до 158), а сотрудники ОГИБДД МО МВД России «Ярцевский» допустили снижение числа выявленных административных нарушений предусмотренных статьей 12.26 КоАП РФ (с 82 до 65; -20,7%).

1.2 Условия совершения дорожно-транспортных происшествий

Основная доля ДТП приходится на города и населенные пункты: 53,1%. Сведения о ДТП по местам совершения приведены в таблице 1.7

Таблица 1.7 – Состояние аварийности по местам совершения на территории Смоленской области за 10 мес. 2014 года

Место совершения	Всего за 10 мес. 2014 года	Удельный вес (%)	Тяжесть последствий
Города и населенные пункты	551	53,1	7,6
Дороги	479	46,1	19,4
в т.ч. федеральные	221	21,3	24,5
Другие места	8	0,8	10,0

Сведения о видах ДТП приведены в таблице 1.8

Таблица 1.8. Виды ДТП на территории Смоленской области за 10 месяцев 2014 года

Виды происшествий	Всего за 10 мес. 2014 года	Удельный вес (%)	Тяжесть последствий
Столкновение	411	39,6	14,7
Опрокидывание	199	19,2	10,6
Наезды на стоящее ТС	20	1,9	9,1
Наезды на препятствие	71	6,8	13,8
Наезды на пешехода	249	23,4	16,3

Сведения о видах нарушений ПДД водителями, которые привели к дорожно-транспортным происшествиям, приведены в таблице 1.9

Таблица 1.9 – Виды нарушений ПДД водителями, которые привели к ДТП на территории Смоленской области за 10 мес. 2014 года

Виды нарушений ПДД	Всего за 10 мес. 2014 года	% к 2013 году	Удельный вес (%)
Превышение скорости	90	+210,3	9,5
Неправильный выбор скорости в конкретных условиях	99	-72,8	10,5
Выезд на полосу встречного движения	116	-10,8	12,3
Несоблюдение очередности проезда на перекрестке	133	0	14,1

Сведения о видах нарушений ПДД пешеходами, которые привели к дорожно-транспортным происшествиям, приведены в таблице 1.10

Таблица 1.10 – Виды нарушений ПДД пешеходами, которые привели к ДТП на территории Смоленской области за 10 мес. 2014 года

Виды нарушений ПДД	Всего за 10 мес. 2014 года	% к 2013 году	Удельный вес (%)
Переход проезжей части в неустановленном месте	73	+20,3	68,2
Неожиданный выход на проезжую часть	5	-54,5	4,7

2 Оценка и мониторинг общественного мнения

2.1 Методика сбора исходных данных.

В соответствии с планом работ по Проекту оценка и мониторинг общественного мнения проводились методом анкетирования. Ставилась задача оценки общественного мнения по следующим основным проблемам:

- оценка общего состояния проблемы с управлением автомобилем в нетрезвом состоянии в городе (в регионе);
- оценка законодательных мер по наказанию водителей, управляющих транспортном в нетрезвом состоянии;
- оценка деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии;
- личный практический опыт общения с правоохранительными органами;
- оценка знаний законодательства об ответственности за управление в нетрезвом состоянии и о влиянии алкоголя на безопасное вождение;
- оценка качества и содержания обучения в автошколах по проблеме влиянии алкоголя на безопасное вождение;
- оценка деятельности средств массовой информации по проблеме влиянии алкоголя на безопасное вождение.

Анкета для изучения общественного мнения по проблеме употребления алкоголя и управления автомобилем в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области приведена на рисунке 2.1. **Всего по данной анкете опрошено 360 респондентов.**

Кроме того, оценка по перечисленным выше проблемам проводилась методом интервьюирования фокус групп. Сценарий интервьюирования приведен на рисунке 2.2.



**СОЦИОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ
по проблеме употребления алкоголя и управления автомобилем в нетрезвом состоянии**

Ваше место жительства (город, населенный пункт): _____

1. Управление автомобилем в нетрезвом состоянии в вашей области:
/имеет массовый и регулярный характер /имеет единственный характер /большинство водителей не садятся выпивши за руль /не знаю
2. Законодательные меры по наказанию за вождение в нетрезвом состоянии:
/достаточны для эффективного влияния /недостаточны для эффективного влияния /Затрудняюсь ответить
3. Деятельность по выявлению водителей в нетрезвом состоянии:
/эффективная и достаточная /требуется усиления и совершенствования /недостаточная и неэффективная /не знаю
4. Наказывали ли Вас или Ваших родных (знакомых) за управление в нетрезвом состоянии:
да / нет
5. Известны ли Вам случаи, когда Вы, Ваши родные или знакомые избегали ответственности за управление в нетрезвом состоянии: да / нет
6. Ваши знания законодательства об ответственности за управление в нетрезвом состоянии:
/хорошие и полные /хорошие, но неполные /недостаточные /отсутствуют
7. Ваши знания о влиянии алкоголя на безопасное вождение:
/хорошие и полные /хорошие, но неполные /недостаточные /отсутствуют
8. Обучение в автошколах по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение:
/эффективное и достаточное /требуется совершенствования /недостаточное и неэффективное /не знаю
9. Деятельность средств массовой информации по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение и вождения в нетрезвом состоянии:
/эффективная и достаточная /требуется совершенствования и усиления /недостаточная и неэффективная /не знаю

Ваш возраст	Водительский стаж	Род занятий	Образование	Пол	Наличие детей
18-23	не имею	- специалист в сфере транспорта		муж	имею
24-30	до 3 лет	- сотрудник правоохранительных органов		жен	не имею
> 30 лет	4-10 лет	- специалист в сфере образования			
	> 10 лет	- преподаватель в автошколе			
		- водитель по найму			
		- учащийся (студент)			
		- другое _____			

Комментарии и пожелания пишите на обороте. СПАСИБО ЗА УЧАСТИЕ!

Рис. 2.1 – анкета для изучения общественного мнения по проблеме употребления алкоголя и управления автомобилем в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области



Фокус группа проекта «Автотрезвость» (Специалисты)

Вопросы к интервью

Оценка массовости управления автомобилем в нетрезвом состоянии:

- носит массовый и регулярный характер,
- основная масса водителей не злоупотребляет алкоголем,
- управление в нетрезвом состоянии имеет единичный характер;
- не знаю.

Оценка законодательных мер по наказанию:

- достаточны для эффективного влияния;
- недостаточны для эффективного влияния;
- не знаю.

Оценка деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии:

- эффективная и достаточная;
- требует совершенствования и усиления;
- недостаточная и неэффективная;
- не знаю.

Оценка международного проекта ICAP в России «АВТОТРЕЗВОСТЬ»

Подготовка проекта, состав запланированных мероприятий.

Масштаб и популяризация проекта, возможное влияние на показатели аварийности и на состояние проблемы.

Использование возможностей средств массовой информации и общественных организаций

Оценка программы и методики тренинга. Возможности и необходимость продолжения тренинга. Включение в программы обучения водителей.

Рис. 2.2 Сценарий изучения общественного мнения по проблеме обучения опасности употребления алкоголя и управления автомобилем в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области методом интервьюирования в фокус группах (специалисты, преподаватели, курсанты).

2.2 Оценка репрезентативности выборки

Предельные теоремы теории вероятностей позволяют определять размер случайных выборки. *Предельной ошибкой* выборки принято считать максимально возможное расхождение, т.е. максимум ошибки при заданной вероятности ее появления. В математической теории выборочного метода сравниваются средние характеристики признаков выборочной и генеральной совокупностей и доказывается, что с увеличением объема выборки вероятность появления больших ошибок и пределы максимально возможной ошибки уменьшаются. Чем больше обследуется единиц, тем меньше будет величина расхождений выборочных и генеральных характеристик. На основании теоремы, доказанной П.Л. Чебышевым, величину стандартной ошибки простой случайной выборки при достаточно большом объеме выборки (n) можно определить по формуле

$$\mu_x = \sqrt{\frac{\sigma^2}{n}} = \frac{\sigma}{\sqrt{n}},$$

Вероятность появления случайной ошибки выборки при достаточно большом ее объеме подчиняется закону нормального распределения. Эта вероятность определяется по формуле

$$F(t) = \frac{2}{\sqrt{2\pi}} \int_0^t e^{-\frac{t^2}{2}} dt.$$

В математической статистике употребляют коэффициент доверия t , значения функции $F(t)$ табулированы при разных его значениях, при этом получают соответствующие уровни доверительной вероятности

t	1,00	1,96	2,00	2,58	3,00
$F(t)$	0,683	0,950	0,954	0,990	0,997

Коэффициент доверия позволяет вычислить предельную ошибку выборки, Δ_x^- , вычисляемую по формуле

$$\Delta_x^- = t\mu_x^-,$$

т. е. предельная ошибка выборки равна t -кратному числу средних ошибок выборки. Таким образом, величина предельной ошибки выборки может быть установлена с определенной вероятностью. Как видно из последней графы приведенной выше таблицы вероятность появления ошибки равной или большей утроенной средней ошибки выборки, т.е.

$$\Delta_x^- / 3\mu_x^-,$$

крайне мала и равна 0,003(1–0,997). Такие маловероятные события считаются практически невозможными, а потому величину

$$\Delta_x^- = 3\mu_x^-$$

можно принять за предел возможной ошибки выборки. Чаще всего доверительную вероятность принимают равной 0,95 или 0,99, тогда коэффициент доверия t равен соответственно 1,96 и 2,58. Это означает, что доверительный интервал с заданной вероятностью включает в себе генеральную среднюю. Наряду с абсолютной величиной предельной ошибки выборки рассчитывается и *относительная ошибка* выборки, которая определяется как процентное отношение предельной ошибки

$$\Delta_{\%} = \frac{\Delta}{y_0} \cdot 100\%.$$

Чем больше величина предельной ошибки выборки, тем больше величина доверительного интервала и тем, следовательно, ниже точность оценки. Средняя (стандартная) ошибка выборки зависит от объема выборки и степени вариации признака в генеральной совокупности.

2.3 Оценка необходимой численности выборки

Одним из научных принципов в теории выборочного метода является обеспечение достаточного числа отобранных единиц. Теоретически необходимость соблюдения этого принципа представлена в доказательствах предельных теорем теории вероятностей, которые позволяют установить, какой объем единиц следует выбрать из генеральной совокупности, чтобы он был достаточным и обеспечивал репрезентативность выборки.

Уменьшение стандартной ошибки выборки, а следовательно, увеличение точности оценки всегда связано с увеличением объема выборки, поэтому уже на стадии организации выборочного наблюдения приходится решать вопрос о том, каков должен быть объем выборочной совокупности, чтобы была обеспечена требуемая точность результатов наблюдений. Расчет необходимого объема выборки строится с помощью формул, выведенных из формул предельных ошибок выборки (Δ), соответствующих тому или иному виду и способу отбора. Так, для случайного повторного объема выборки (n) имеем:

$$\Delta = t\mu = t\sqrt{\frac{\sigma^2}{n}};$$
$$\text{откуда } n = \frac{t^2\sigma^2}{\Delta^2}.$$

Суть этой формулы – в том, что при случайном повторном отборе необходимой численности объем выборки прямо пропорционален квадрату коэффициента доверия (t^2) и дисперсии вариационного признака (σ^2) и обратно пропорционален квадрату предельной ошибки выборки (Δ^2). В частности, с увеличением предельной ошибки в два раза необходимая численность выборки может быть уменьшена в четыре раза. Из трех параметров два (t и σ) задаются исследователем. При этом исследователь исходя из цели и задач выборочного обследования должен решить вопрос: в каком количественном сочетании лучше включить эти параметры для обеспечения оптимального варианта? В одном случае его может больше устраивать надежность полученных результатов (t), нежели мера точности (σ), в другом – наоборот. Сложнее решить вопрос в отношении величины предельной ошибки выборки, так как этим показателем исследователь на стадии проектировки выборочного наблюдения не располагает, поэтому в практике принято задавать величину предельной ошибки выборки, как правило, в пределах до 10 % предполагаемого среднего уровня признака. К установлению предполагаемого среднего уровня можно подходить по разному: использовать данные подобных ранее проведенных обследований или же воспользоваться данными основы выборки и произвести небольшую пробную выборку.

Наиболее сложно установить при проектировании выборочного наблюдения третий параметр – дисперсию выборочной совокупности. В этом случае необходимо использовать всю информацию, имеющуюся в распоряжении исследователя, полученную в ранее проведенных подобных и пробных обследованиях.

Вопрос об определении необходимой численности выборки усложняется, если выборочное обследование предполагает изучение нескольких признаков единиц отбора. В этом случае средние уровни каждого из признаков и их вариация, как правило, различны, и поэтому решить вопрос о том, дисперсии какого из признаков отдать предпочтение, возможно лишь с учетом цели и задач обследования.

При проектировании выборочного наблюдения предполагаются заранее заданная величина допустимой ошибки выборки в соответствии с задачами конкретного исследования и вероятность выводов по результатам наблюдения.

В целом формула предельной ошибки выборочной средней величины позволяет определять:

- величину возможных отклонений показателей генеральной совокупности от показателей выборочной совокупности;
- необходимую численность выборки, обеспечивающую требуемую точность, при которой пределы возможной ошибки не превысят некоторой заданной величины;
- вероятность того, что в проведенной выборке ошибка будет иметь заданный предел.

Исходя из изложенного выше наибольший объем выборки (порядка 250-280 при доверительной вероятности 0,97) необходим для получения достоверной оценки по показателю «род занятий». Для остальных показателей необходимый объем выборки меньше.

В проведенном исследовании получены и используются данные от 360 респондентов, что достаточно для достоверной оценки результатов.

2.4 Характеристика респондентов

2.4.1 Место проживания.

Респонденты представляют 37 населенных пунктов Смоленской области. Основная доля респондентов из областного центра (город Смоленск) – 273 чел.

2.4.2 Возраст.

Сведения о возрастном составе респондентов представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – сведения о возрастном составе респондентов.

Возраст (лет)	Количество респондентов
18-23	228
24-30	49
более 30	83
Всего	360

Основную долю (77%) составляют молодые люди в возрасте до 24 лет (рис. 2.3).

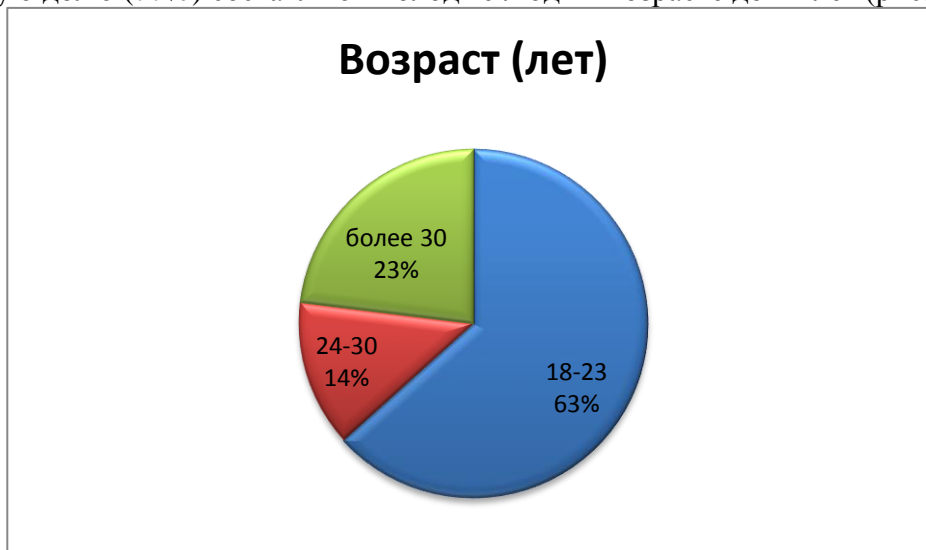


Рис. 2.3 – распределение респондентов по возрастным группам.

2.4.3 Водительский стаж – см. таблицу 2.2

Таблица 2.2 – сведения о водительском стаже респондентов.

Водительский стаж (лет)	Количество респондентов
отсутствует	205
до 3 лет	82
От 4 до 10	27
более 10 лет	46
Всего	360

Основная доля респондентов (57%) не имеет водительского стажа на рис. 2.4.



Рис. 2.4 - распределение респондентов по водительскому стажу

2.4.4 *Гендерный состав.* Основная доля респондентов – мужчины (231 человек, 64 %). Женщины составляют более 1/3 респондентов (129 человек).

2.4.5 *Наличие детей.* Детей имеют 86 респондентов (26 %).

2.4.6 *Род занятий.* Наибольшее число опрошенных составляют учащиеся и студенты - 209 человек. Специалисты, преподаватели и работники правоохранительных органов – 91 чел.

Таблица 2.3 - распределение респондентов по роду занятий

Род занятий	Количество респондентов
Специалист в сфере транспорта	24
Сотрудник правоохранит. органов	13
Специалист в сфере образования	43
Преподаватель в автошколе	7
Водитель по найму	6
Учащийся (студент)	209
Другое	58
Всего	360

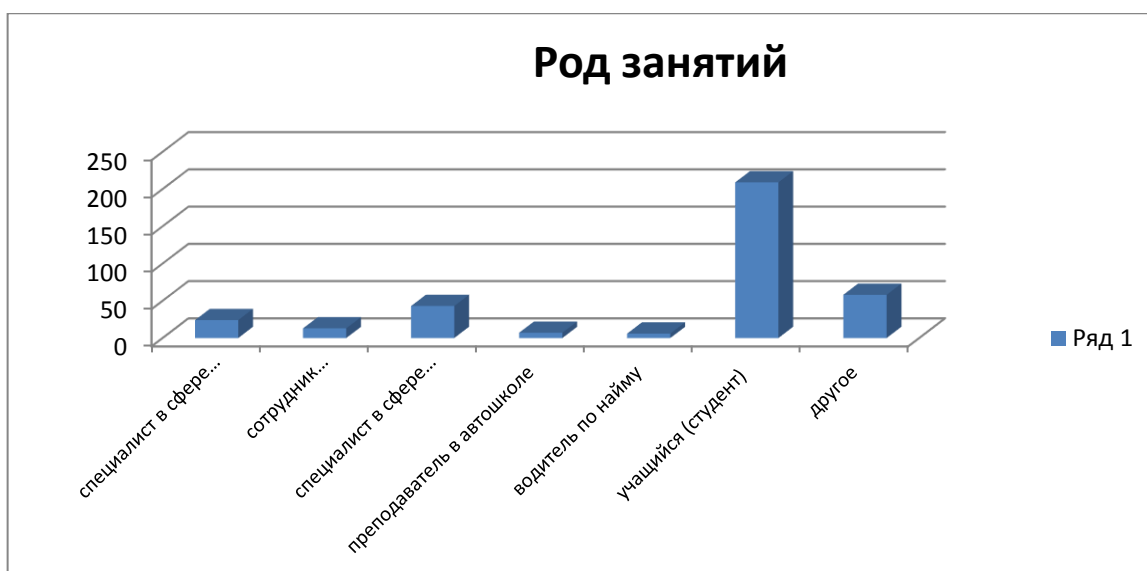


Рис. 2.5 - Распределение респондентов по роду занятий

2.5 Оценка общего состояния проблемы с управлением автомобилем в нетрезвом состоянии в городе (в регионе).

Для оценки общего состояния проблемы с управлением автомобилем в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области респондентам задавался вопрос о степени распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии. Опрос направлен на выяснение отношения водителей и кандидатов в водители к проблеме управления автомобилем в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области. Если основная доля этой категории населения не считает это проблемой, то сложно ожидать положительных результатов от реализации Проекта. И наоборот – оценка распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии создает основу для проведения запланированных мероприятий. Результаты представлены в таблице 2.4.

Таблица 2.4 - распространенность случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии в Смоленской области

Управление в нетрезвом состоянии	Кол-во респондентов
имеет массовый и регулярный характер	80
имеет единичный характер	113
большинство водителей не садятся за руль в нетрезвом состоянии	85
не знаю	82
Всего	360

Как следует из результатов, только четверть респондентов (85 человек) считает, что большинство водителей не садятся за руль в нетрезвом состоянии и это не является серьезной проблемой для обеспечения безопасности дорожного движения.

В то же время почти половина опрошенных считают, что управление в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области имеет массовый и регулярный характер или не могут дать оценку, т.е. не менее чем для половины водителей и кандидатов в водители проблема управления автомобилем в нетрезвом состоянии оценивается как актуальная.

Из этого можно сделать однозначный вывод об ожидаемой результативности мероприятий, предусмотренных проектом. Распределение ответов респондентов по оценке проблемной ситуации представлено на рисунке 2.6.



Рис. 2.6 - распределение ответов респондентов по оценке проблемной ситуации на территории Смоленской области.

Интересно, что респонденты, профессионально работающие в сфере транспорта, дают более критическую оценку, чем учащиеся. В таблицах 2.5 и 2.6 приведены результаты опроса среди профессионалов и учащихся соответственно. К профессионалам в данных таблицах отнесены специалисты в сфере транспорта, сотрудники правоохранительных органов, специалисты в сфере образования, преподаватели в автошколе и водители по найму (всего 93 человека). К учащимся – все другие (всего 267 человек).

Таблица 2.5 – Оценка распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии в Смоленской области профессионалами

Управление в нетрезвом состоянии	Кол-во респондентов (профессионалы)
имеет массовый и регулярный характер	21
имеет единичный характер	29
большинство водителей не садятся за руль в нетрезвом состоянии	21
не знаю	22
Всего	93

Таблица 2.6 – Оценка распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии в Смоленской области учащимися

Управление в нетрезвом состоянии	Кол-во респондентов (учащиеся)
имеет массовый и регулярный характер	59
имеет единичный характер	85
большинство водителей не садятся за руль в нетрезвом состоянии	64
не знаю	59
Всего	267

Сопоставительное распределение ответов респондентов по оценке распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области профессионалами и учащимися приведено на рис. 2.7.

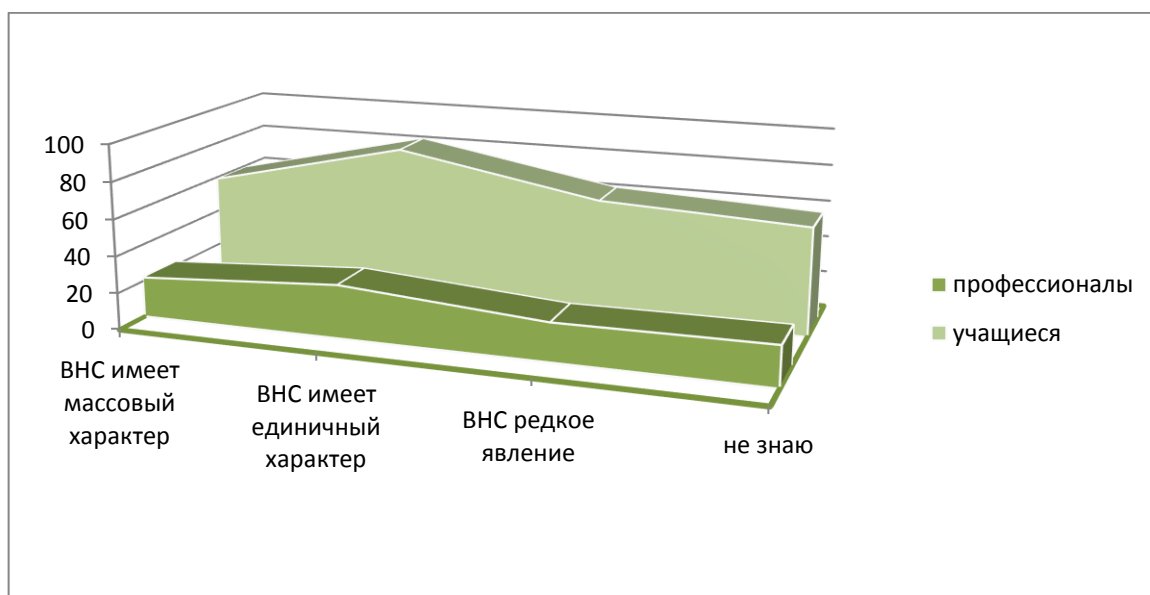


Рис. 2.7 – Сопоставительное распределение ответов респондентов по оценке распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области профессионалами и учащимися.

Данный факт является дополнительным аргументом в пользу введения отдельного тренинга по проблеме вождения в нетрезвом состоянии в программу подготовки водителей.

Значительная разница в оценке распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии имеется между респондентами мужского и женского пола (рис. 2.8).

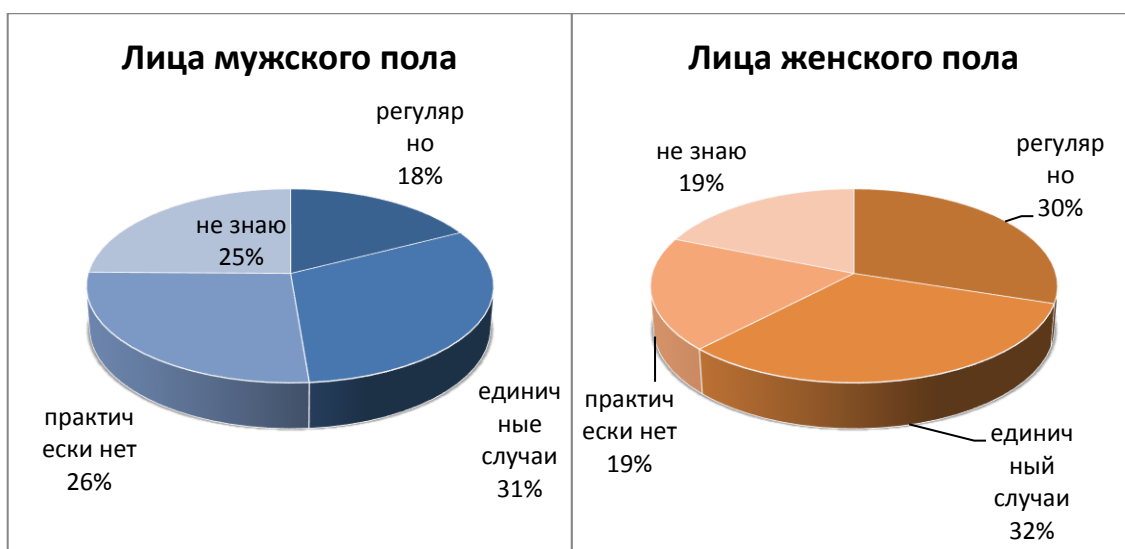


Рис. 2.8 – Сопоставительное распределение ответов респондентов по оценке распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области профессионалами и учащимися.

Одна треть опрошенных женщин считает, что управление транспортом в нетрезвом состоянии носит регулярный характер, а среди мужчин эта доля составляет всего 18%.

2.6 Оценка законодательных мер по наказанию водителей, управляющих транспортном в нетрезвом состоянии.

Для оценки законодательных мер по наказанию водителей, управляющих транспортном в нетрезвом состоянии респондентам, задавался вопрос об установленных мерах наказания за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии.

Опрос направлен на выяснение возможностей ужесточения наказаний за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии.

Таблица 2.7 – Оценка действующего законодательства об ответственности за управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии

Меры наказания, предусмотренные законодательством	Количество респондентов
Достаточны	143
Недостаточны	158
Не могу оценить	59
Всего	360

Если исключить относительно небольшую часть опрошенных, которые не могут дать оценку действующему законодательству, то примерно одинаковое количество респондентов считает предусмотренные меры достаточными, и такое же количество имеют противоположную точку зрения.

Такие результаты говорят о необходимости более глубокого исследования этой проблемы. В частности, это может быть связано с недостаточным знанием самого законодательства или со сложившейся правоприменительной практикой.

Распределение ответов респондентов по оценке действующего законодательства представлено на рис. 2.9.

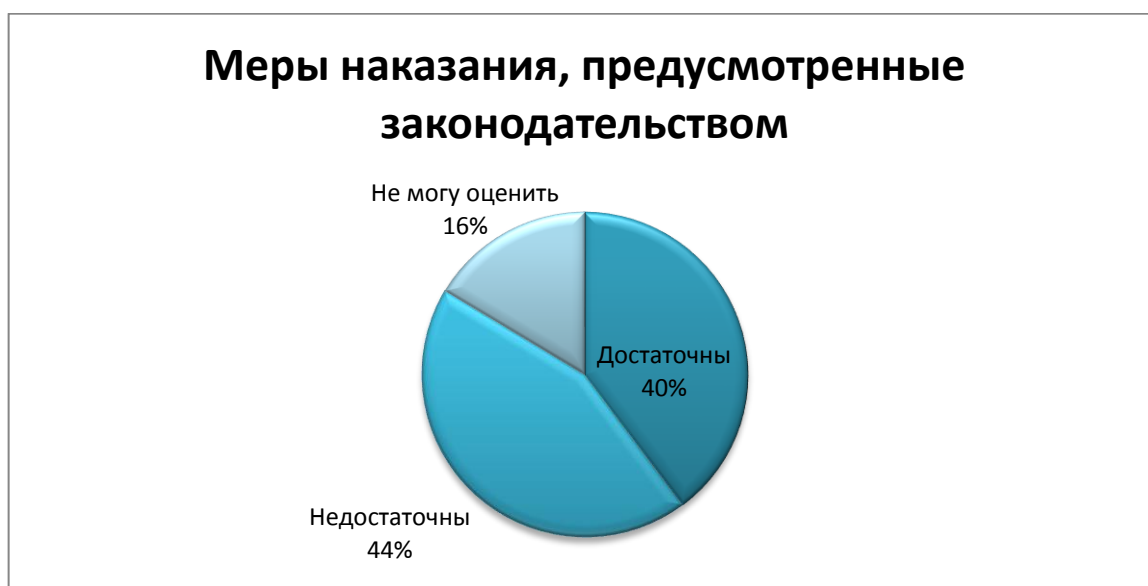


Рис. 2.9 - Распределение ответов респондентов по оценке действующего законодательства.

Оценка действующего законодательства за управление в нетрезвом состоянии примерно одинаково как среди профессионалов, так и среди учащихся. В таблицах 2.8 и 2.9 приведены результаты опроса среди профессионалов и учащихся соответственно. К профессионалам в данных таблицах отнесены специалисты в сфере транспорта, сотрудники правоохранительных органов, специалисты в сфере образования, преподаватели в автошколе и водители по найму (всего 93 человека). К учащимся – все другие (всего 267 человек).

Таблица 2.8 – Оценка действующего законодательства об ответственности за управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии профессионалами

Меры наказания, предусмотренные законодательством	Количество респондентов
Достаточно	34
Недостаточно	37
Не могу оценить	20
Всего	93

Таблица 2.9 – Оценка действующего законодательства об ответственности за управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии учащимися

Меры наказания, предусмотренные законодательством	Количество респондентов
Достаточно	107
Недостаточно	120
Не могу оценить	40
Всего	267

Сопоставительное распределение ответов респондентов по оценке распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области профессионалами и учащимися приведено на рисунке 2.10 .

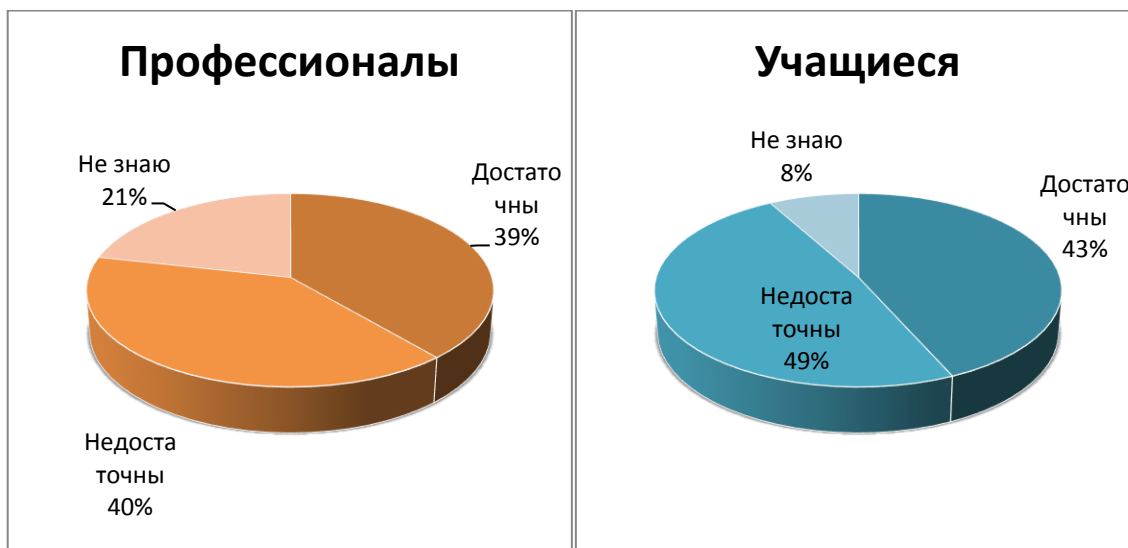


Рис. 2.10 - Сопоставительное распределение ответов респондентов по оценке действующего законодательства о наказаниях за ВНС.

Обращает на себя внимание тот факт, что среди профессионалов доля тех, кто не может оценить свои знания, в 2 с лишним раза выше, чем среди учащихся. Это говорит, с одной стороны, о необходимости проведения специального тренинга не только с учащимися, но и с профессионалами. В то же время это свидетельствует о том, что учащиеся не могут объективно оценить свое знание/незнание и данные опроса следует сопоставлять с данными объективного контроля.

Значительная разница в оценке действующего законодательства о наказаниях за ВНС имеется между респондентами мужского и женского пола (рисунок 2.11).



Рис. 2.11 - Сопоставительное распределение ответов респондентов по оценке действующего законодательства о наказаниях за ВНС.

Данное обстоятельство следует учитывать в деятельности средств массовой информации и в процессе обучения.

Фактор наличия детей фактически не оказывает влияния на оценку действующего законодательства о наказаниях за ВНС (рис. 2.12)

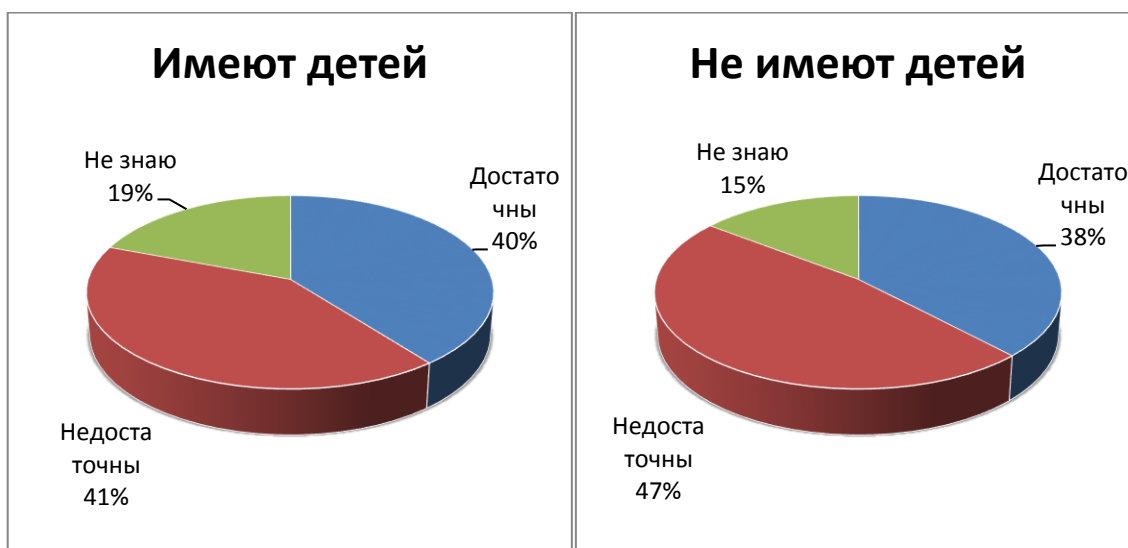


Рис. 2.12 - Сравнительное распределение ответов респондентов по оценке действующего законодательства о наказаниях за ВНС в зависимости от наличия детей.

2.7 Оценка деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии.

Для оценки деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии респондентам задавался вопрос с 4 вариантами ответов:

- эффективная и достаточная*
- требует усиления и совершенствования*
- недостаточная и неэффективная*
- не знаю.*

Опрос направлен на выяснение возможностей усиления деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей, управляющих транспортными средствами в нетрезвом состоянии. Результаты представлены в таблице 2.10.

Таблица 2.10 – Оценка деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии

Деятельность по выявлению водителей в н/с	Количество респондентов
эффективная и достаточная	86
требует усиления и совершенствования	178
недостаточная и неэффективная	34
не знаю	62
Всего	360

Менее четверти опрошенных считают деятельность правоохранительных органов по выявлению водителей, управляющих транспортными средствами в нетрезвом состоянии, *эффективной и достаточной.*

Эти результаты свидетельствуют, с одной стороны, о готовности водителей и кандидатов в водители воспринимать необходимость расширения мер по выявлению случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии, и, с другой стороны, о необходимости предьявления более решительных действий в оперативно- служебной деятельности правоохранительных органов на территории Смоленской области.



Рис. 2.13 - Распределение ответов респондентов оценке деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии.

В таблицах 2.11 и 2.12 приведены результаты опроса среди профессионалов и учащихся соответственно. К профессионалам в данных таблицах отнесены специалисты в сфере транспорта, сотрудники правоохранительных органов, специалисты в сфере образования, преподаватели в автошколе и водители по найму (всего 93 человека). К учащимся – все другие (всего 267 человек).

Таблица 2.11 – Оценка деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии среди профессионалов

Деятельность по выявлению водителей в н/с	Количество респондентов
эффективная и достаточная	13
требуется усиления и совершенствования	57
недостаточная и неэффективная	6
не знаю	17
Всего	93

Таблица 2.12 – Оценка деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии учащимися

Деятельность по выявлению водителей в н/с	Количество респондентов
эффективная и достаточная	73
требуется усиления и совершенствования	121
недостаточная и неэффективная	28
не знаю	45
Всего	267

На рис. 2.14 приведено сопоставительное распределение ответов респондентов по оценке действующего законодательства о наказаниях за ВНС. Среди учащихся 30% считают предусмотренные меры эффективными и достаточными. Среди профессионалов доля таких людей в 2 раза ниже. Такой разброс мнений объясняется, скорее всего, недостаточным знанием фактических данных о состоянии аварийности по вине ВНС и о статистике по выявляемым случаям управления ВНС.

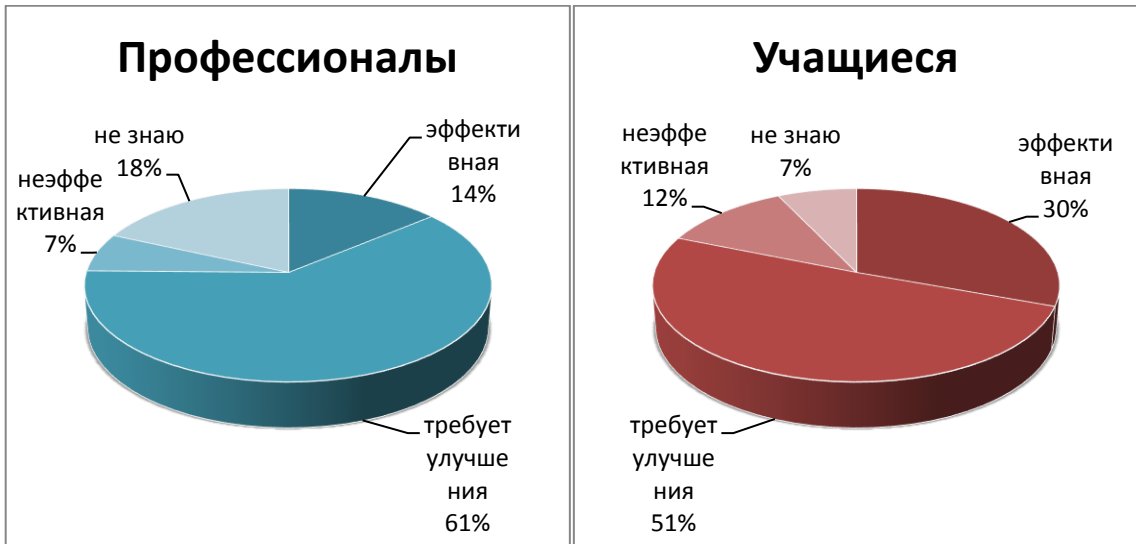


Рис. 2.14 - Сопоставительное распределение ответов респондентов по оценке деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии.

Существенная разница в оценках деятельности правоохранительных органов фиксируется среди водителей, уже имевших административные наказания за ВНС и тех, кто их не имел.



Рис. 2.15 - Распределение ответов респондентов по оценке деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии.

Более глубоких исследований требует прежде всего то, что водителями, имевшими административное наказание за ВНС, более чем в 2 раза реже дается положительная оценка этой деятельности и, соответственно, в такой же пропорции увеличивается число негативных оценок.

2.8 Личный практический опыт общения с правоохранительными органами.

При подготовке исследования в качестве гипотезы рассматривалось, что на поведение водителей в значительной мере может влиять личный опыт общения с правоохранительными органами.

Для исследования этого возможного влияния в анкете были предусмотрены вопросы о том, имели ли опрошиваемые административные наказания за управление в нетрезвом состоянии и избегали ли опрошиваемые административного наказания за управление в нетрезвом состоянии.

Среди респондентов, уже имеющих водительские права (155 человек), такой опыт имеют практически половина опрошенных.

Таблица 2.13 – Количество респондентов, имевших административные наказания за управление в нетрезвом состоянии

Имеют наказания за управление в н/с	Количество респондентов
Да	79
Нет	76
Всего	155

Распределение количества респондентов по стажу, в т.ч. избегавших административного наказания за управление в нетрезвом состоянии, представлены в таблице 2.14.

Таблица 2.14 – Количество респондентов, избегавших административного наказания за управление в нетрезвом состоянии.

Водительский стаж (лет)	Количество респондентов	Имели административное наказание	Избегали административного наказания
до 3 лет	82	18	10
от 4 до 10	27	5	5
более 10 лет	46	18	10
Всего	155	41	25

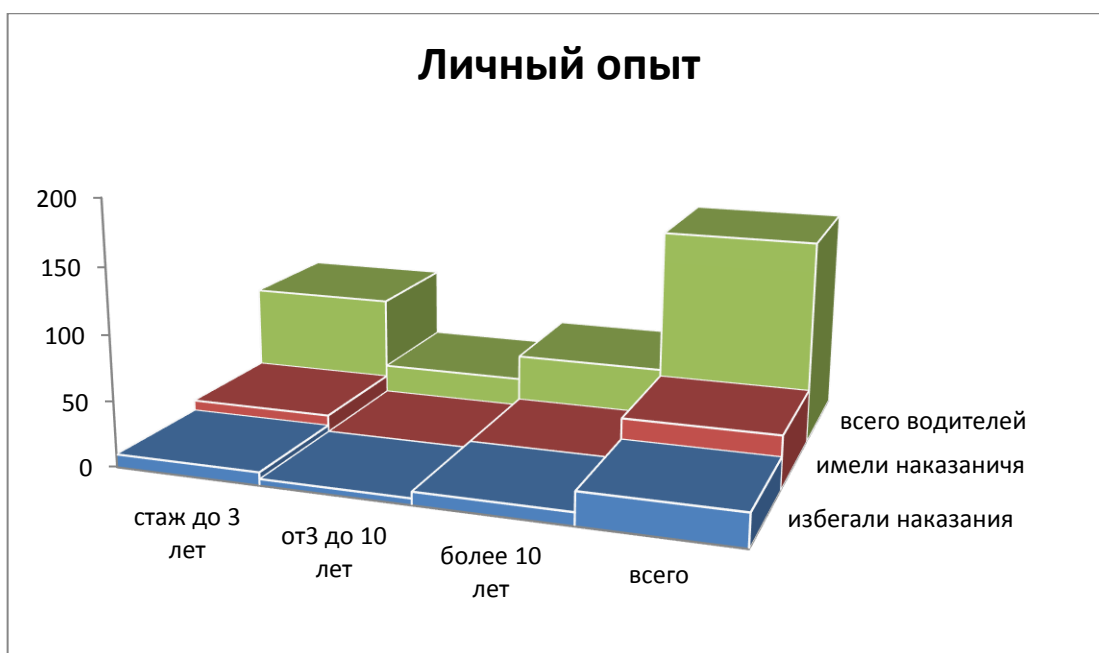


Рис. 2.16 - Распределение ответов респондентов по личному опыту.

Наряду с респондентами, уже имеющими право управления транспортным средством, аналогичный вопрос задавался и кандидатам в водители, имея в виду опыт родственников и близких знакомых. Из 205 опрошенных 41 (20%) подтвердили, что их родственники или близкие знакомые наказывались за управление транспортом в нетрезвом состоянии, в том числе 21 – избежали от ответственности.

Таким образом, можно сделать достаточно обоснованный вывод о том, что 20-25% водителей на территории Смоленской области уже имеют административные наказания за управление в нетрезвом состоянии, причем более чем половине из них (каждому 10-му от общего числа), удавалось избежать наказания.

Наличие или отсутствие административных наказаний, ранее наложенных на респондентов, имеющих право управления транспортными средствами, практически не влияет на оценку степени распространенности случаев ВНС (рис. 2.17). Косвенно это подтверждает справедливость ранее сделанных заключений по результатам опроса.

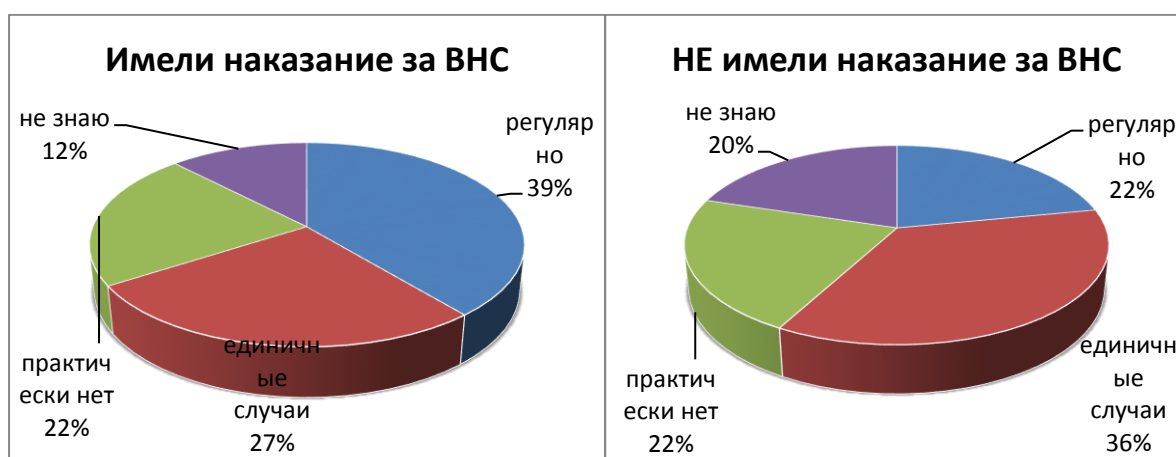


Рис. 2.17 – Сопоставительное распределение ответов респондентов по оценке распространенности случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии на территории Смоленской области лицами, ранее имевшими (и не имевшими) административные наказания за ВНС.

2.9 Самооценка знаний законодательства об ответственности за управление в нетрезвом состоянии.

Опрос направлен на выяснение актуальности введения отдельного тренинга по проблеме управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии.

Таблица 2.15 – Самооценка знаний законодательства об ответственности за управление в нетрезвом состоянии.

Знания законов	Количество респондентов (всего)	Из них не имеющих права управления ТС	Имеющие право управления
хорошие и полные	170	75	95
хорошие, но неполные	119	77	42
недостаточные	56	43	13
отсутствуют	15	10	5
Всего	360	205	155

Распределение данных по самооценке среди респондентов, не имеющих права управления ТС, представлено на Рисунке 2.18. Как видно из диаграммы, не менее ¼ обучаемых на право управления транспортными средствами оценивают свои знания по проблеме вождения в нетрезвом состоянии как недостаточные или полностью отсутствующие. Сопоставление этих данных с результатами объективного тестирования приведено в разделе 3 настоящего отчета.



Рис. 2.18 - Распределение данных по самооценке знаний законодательства об ответственности за управление в нетрезвом состоянии среди респондентов не имеющих право управления транспортными средствами.

Распределение данных по самооценке среди респондентов, уже имеющих права управления ТС, представлено на Рисунке 2.19. Как видно из диаграммы, не менее ¼ обучаемых на право управления транспортными средствами оценивают свои знания по проблеме вождения в нетрезвом состоянии как недостаточные или полностью отсутствующие.



Рис. 2.19 - Распределение данных по самооценке знаний законодательства об ответственности за управление в нетрезвом состоянии среди респондентов имеющих право управления транспортными средствами.

Из диаграммы видно, что среди водителей, уже имеющих право управления ТС, я тех, кто оценивает свои знания как недостаточные или отсутствующие, в 2 раза меньше, чем среди кандидатов в водители.

Однако и эту величину (12%) следует признать недопустимо высокой, что предопределяет необходимость проведения специального тренинга по проблеме вождения в нетрезвом состоянии при переподготовке и повышении квалификации водителей.

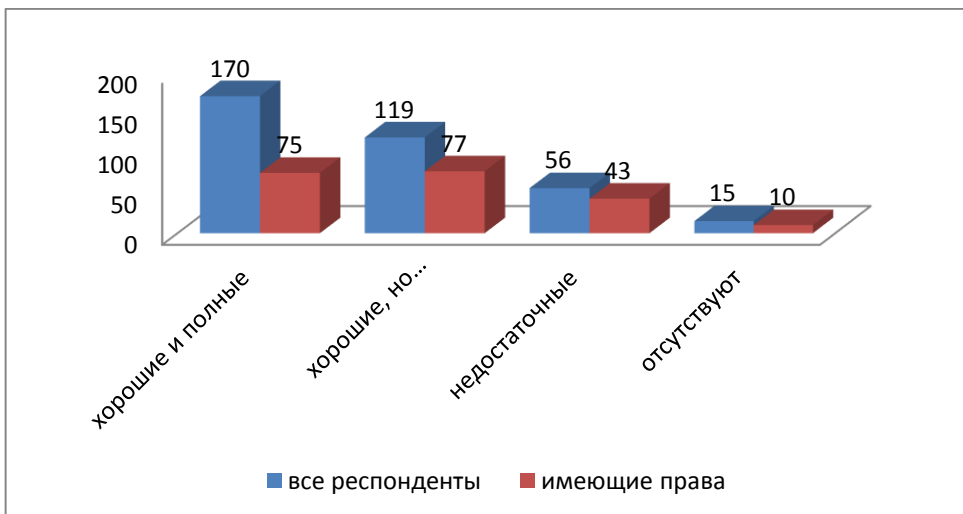


Рис. 2.20 - Сопоставительная диаграмма распределения ответов среди имеющих и не имеющих права управления транспортными средствами.

2.10 Самооценка знаний о влиянии алкоголя на безопасное вождение.

Опрос проводился для последующего сопоставления с данными объективного контроля по тестированию этих знаний для кандидатов на получение права управления транспортными средствами.

Таблица 2.16 – Самооценка знаний законодательства об ответственности за управление в нетрезвом состоянии.

Влияние алкоголя	Количество респондентов	Из них не имеющих права управления ТС	Имеющие право управления
хорошие и полные	232	128	104
хорошие, но неполные	96	55	41
недостаточные	25	20	5
отсутствуют	7	2	5
Всего	360	205	155

Распределение данных по самооценке знаний о влиянии алкоголя на безопасное вождение среди кандидатов в водители и среди водителей со стажем представлено на рисунках 2.21 и 2.22 соответственно.

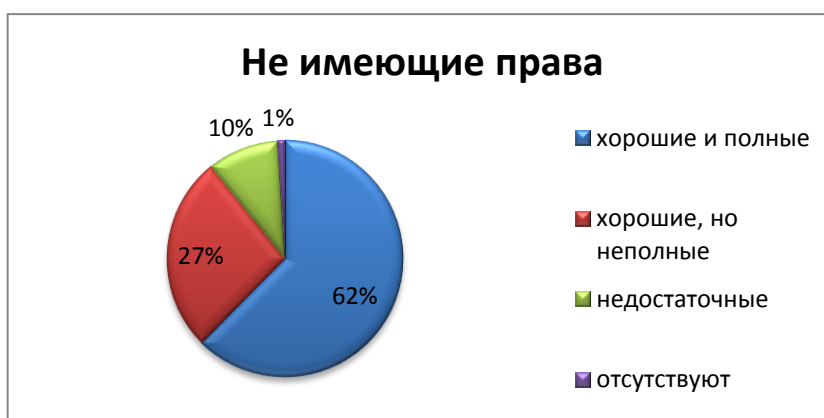


Рис. 2.21 - Распределение данных по самооценке знаний о влиянии алкоголя на безопасное вождение среди респондентов, не имеющих право управления транспортными средствами.



Рис. 2.22 - Распределение данных по самооценке знаний о влиянии алкоголя на безопасное вождение среди респондентов, уже имеющих право управления транспортными средствами.

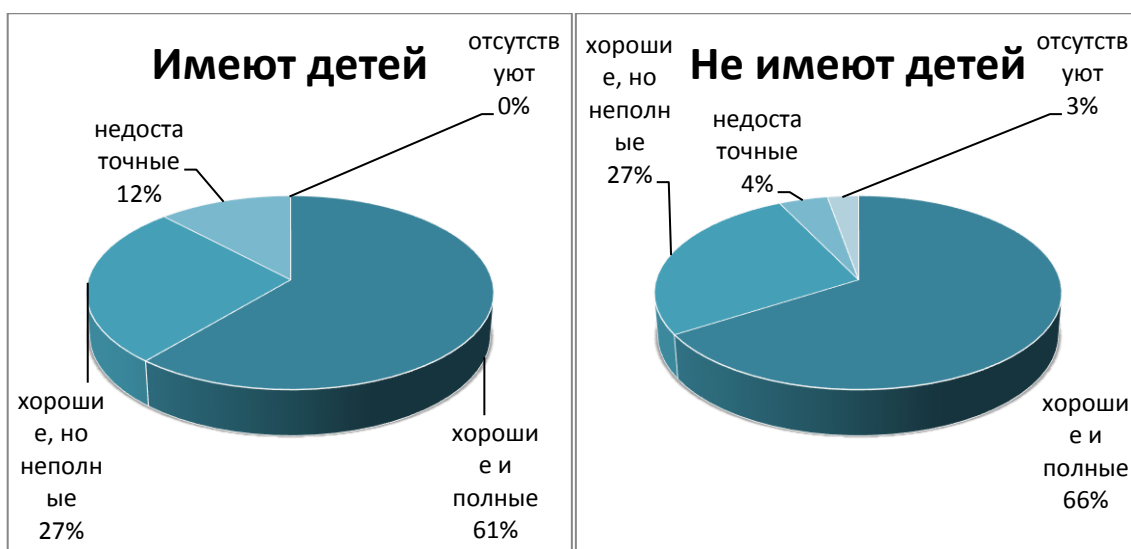


Рис. 2.23 - Распределение данных по самооценке знаний о влиянии алкоголя на безопасное вождение среди респондентов имеющих и не имеющих детей.

Результаты показывают, что фактор наличия детей несущественно влияет на оценку знаний о влиянии алкоголя на безопасное вождение.

2.11 Оценка качества и содержания обучения в автошколах по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение.

Результаты опроса представлены в Таблице 2.17. Из результатов видно, что только 1/3 опрошенных оценивает качество и содержание обучения в автошколах по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение как эффективное и достаточное. Причем это соотношение сохраняется как для респондентов, еще не имеющих права управления транспортными средствами (обучаемых), так и для водителей со стажем.

Таблица 2.17 – Оценка качества и содержания обучения в автошколах по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение.

Обучение	Количество респондентов	Не имеют право управления	Имеют право управления
эффективное и достаточное	121	79	42
требует совершенствования	125	49	76
недостаточное и неэффективное	25	10	15
не знаю	89	67	22
Всего	360	205	155

Соотношение оценок между лицами, имеющими право управления и не имеющими право управления транспортными средствами, представлено на рисунке 2.24.

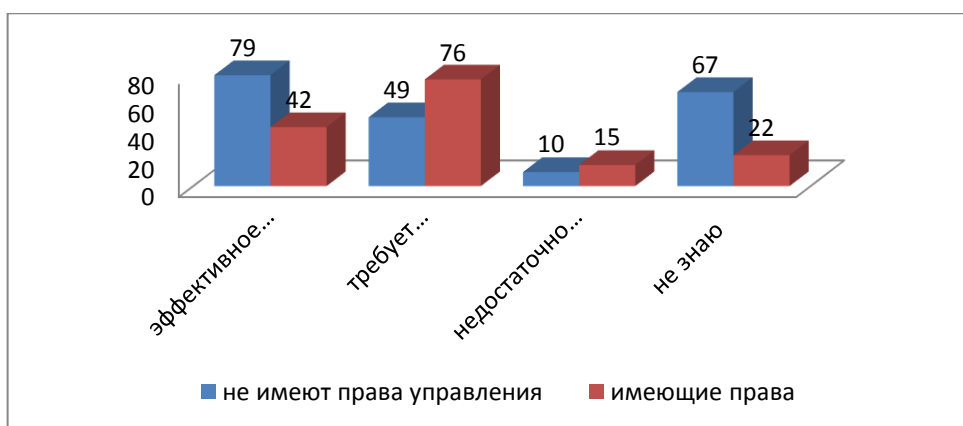


Рис. 2.24 - Соотношение оценок качества и содержания обучения в автошколах по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение между лицами, имеющими и не имеющими право управления ТС..

Обращает на себя внимание тот факт, что лица, не имеющие водительского стажа (обучаемые), дают более высокую оценку, чем водители со стажем. Это является основанием для более глубокого исследования – какие конкретно знания (разделы из программы обучения) опытные водители считают недостаточными.

Как и следовало ожидать, оценка качества и содержания обучения в автошколах по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение существенно зависит от рода занятий респондентов. Распределение ответов респондентов в зависимости от рода их занятий представлено в Таблице 2.18.

Таблица 2.18 - распределение ответов респондентов по оценке качества и содержания обучения в автошколах по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение в зависимости от рода занятий.

Род занятий	Всего респондентов	Считают обучение эффективным	Считают недостаточно эффективным
специалист в сфере транспорта	24	1	23
сотрудник правоохранительных органов	13	1	12
специалист в сфере образования	43	8	35
преподаватель в автошколе	7	0	7
водитель по найму	6	0	6
учащийся (студент)	209	97	112
другое	58	22	36
Всего	360	129	231

Примечательно, что только 10 человек из 87 опрошенных, которых можно отнести к специалистам в сфере транспорта, оценивают качество обучения в автошколах по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение как эффективное и достаточное.

Распределение количества ответов, которые в той или иной мере оценивают качество обучения как недостаточное, приведено на рисунке 2.25.

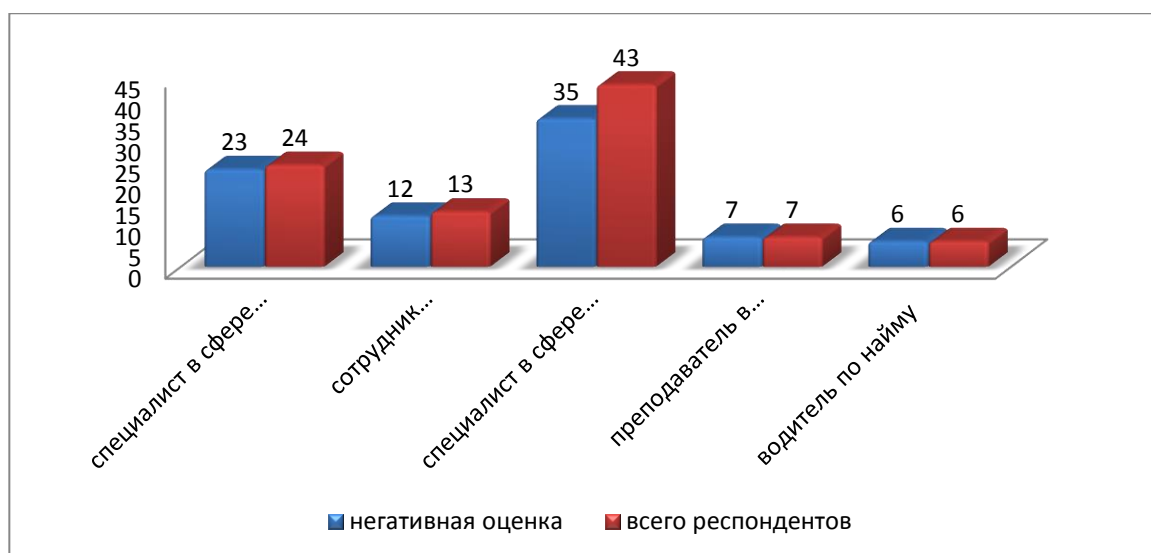


Рис. 2.25 - Распределение количества ответов специалистов, которые в той или иной мере оценивают качество обучения как недостаточное, в зависимости от рода занятий респондентов.

2.12 Оценка деятельности средств массовой информации по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение.

Всего 51 человек из 360 опрошенных (15%) считают деятельность СМИ по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение эффективной и достаточной.

Таблица 2.19 - распределение ответов респондентов по оценке деятельности средств массовой информации по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение.

Деятельность СМИ	Количество респондентов	Не имеют право управления	Имеют право управления
эффективное и достаточное	79	51	28
требует совершенствования	176	93	83
недостаточное и неэффект.	72	41	31
не знаю	33	20	13
Всего	360	205	155

Еще более однозначные оценки этой деятельности даются специалистами в сфере транспорта. Фактически положительные оценки приведены только работниками образования. Такая оценка может быть обусловлена завышенными ожиданиями и отсутствием самих работников СМИ среди опрашиваемых.

Однако в любом случае такие результаты опроса являются, как минимум, основанием для поиска путей повышения эффективности деятельности средств массовой информации.

Распределение ответов респондентов по оценке по оценке деятельности средств массовой информации по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение в зависимости от рода занятий представлено в таблице 2.20.

Таблица 2.20 - распределение ответов респондентов по оценке деятельности средств массовой информации по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение в зависимости от рода занятий.

Род занятий	Всего респондентов	Считают эффективной	Считают недостаточно эффективной
специалист в сфере транспорта	24	0	24
сотрудник правоохранит органов	13	0	13
специалист в сфере образования	43	13	30
преподаватель в автошколе	7	0	7
водитель по найму	6	0	6
учащийся (студент)	209	54	155
другое	58	12	46
Всего	360	79	281

Любопытные результаты дает опрос по оценке деятельности СМИ по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение среди лиц мужского и женского пола (рис. 2.26).

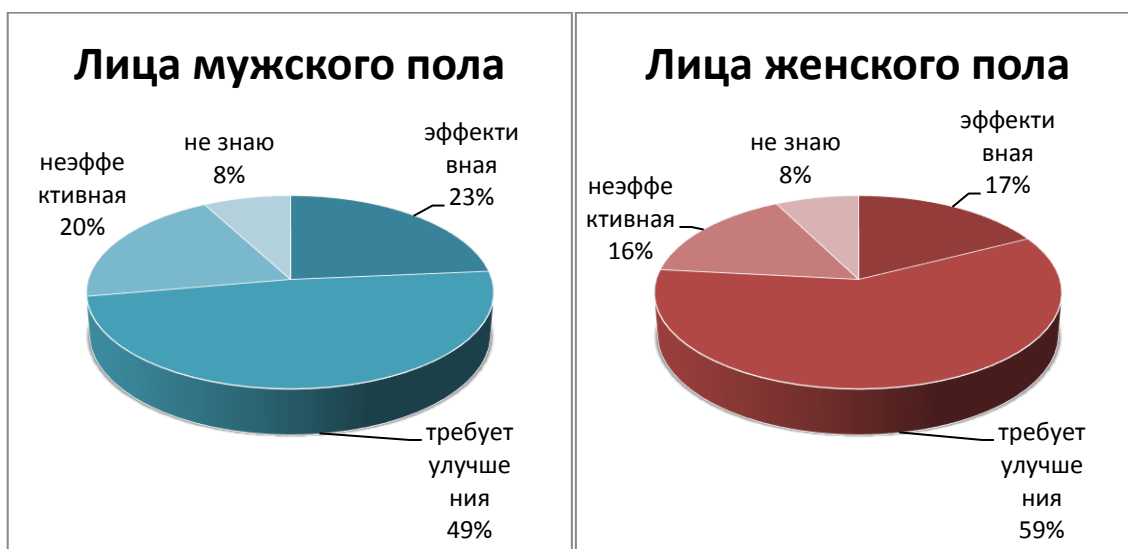


Рис. 2.26 - распределение ответов респондентов по оценке деятельности средств массовой информации по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение среди лиц мужского и женского пола.

Вопреки распространенному мнению деятельность средств массовой информации не имеет ярко выраженного гендерного признака.

3 Оценка проблемной ситуации методом фокус-групп.

3.1 Методика проведения исследования методом фокус-групп (ФГ)

3.1.1 Задачи и особенности исследования¹

Исследование методом ФГ является самым распространенным качественным методом сбора информации. Исследования этого типа включают четыре общих элемента:

- Вовлечение нескольких респондентов, собранных в одном месте.
- Взаимодействие участников. Если во многих других типах исследований считается, что любая дискуссия между участниками искажает чистоту ответов, то на заседаниях фокус-групп субъекты поощряются к взаимодействию друг с другом.
- Весь ход обсуждения осуществляется профессионалом-модератором. Он направляет течение групповой дискуссии в соответствии с целями, поставленными на предварительной стадии.

Фокус-группы предназначены для выявления спектра мнений по изучаемой проблеме, поиск объяснения поведения людей в тех или иных сферах. Эффективность фокус-групп определяется тем, что большинство людей ощущает себя комфортно, если вовлечены в дискуссию как часть группы. При правильном осуществлении метода появляются лучшие возможности для получения углубленной информации, чем при индивидуальных интервью. По мере сбора информации, овладения проблемой исследовательские предположения приобретают законченный характер. Одновременно групповая динамика позволяет определить значимость такого явления, как групповое влияние.

Подготовка фокус-групп включает программу с формулировкой и обоснованием проблемы, определением целей и задач, объекта и предмета исследования, которые определили и состав групп.

При формировании фокус-групп учитываются социально-демографические характеристики и социальные типы, являющиеся перспективными для целей исследования, а также обеспечивается их однородность и гомогенность состава. Численность фокус групп не должна превышать 10 человек.

Ключевым элементом в подготовке фокус-групп является составление вопросника и сценария заседания, который содержит в себе 7 основных составляющих:

- Изложение целей данного заседания.
- Определение состава группы.
- Сценарий обеспечивается текстом краткого вступительного слова, темы дискуссии, регламента проведения, инструкции участникам и т.п.
- Начальная стадия фокус группы включает знакомство с каждым респондентом и указания на общие контуры проблемы.

¹ Текст данного раздела подготовлен на основе материалов книги «Прикладная социология», автор Ю.С. Колесников. Ростов-на Дону, 2001

- Обсуждение основного предмета и вопросов, предлагается по плану модератором, начиная с общего обсуждения проблемы и затем приходя к конкретным вопросам по содержанию проекта.
- Конкретное обсуждение состоит из обсуждения перечня конкретных вопросов и аспектов, о которых требуется получить детализированную информацию.
- Финальная часть - обзор высказанных позиций, дополнительный зондаж мнений по каким-то темам. Выражение благодарности за работу.

Задача модератора - способствовать ходу дискуссии в обозначенном направлении и обеспечивать групповую динамику, создать атмосферу, в которой каждый участник может свободно и спонтанно высказаться.

Оформление результатов заседаний фокус-групп включает на первой стадии расшифровку аудиозаписи и подготовку стенограммы. Далее систематизируется собранный материал и выбираются наиболее значимые категории, характеризующие ход обсуждения во всех проведенных дискуссиях по проблеме. И, наконец, интерпретируются и обобщаются полученные результаты, делаются выводы и рекомендации. Основная схема анализа: первичные данные — формирование утверждений — объяснение.

3.2 Состав фокус групп и сценарии интервьюирования

3.2.1 Состав фокус-групп

В соответствии с требованиями к методике проведения исследований методом фокус-групп, изложенными выше, сформированы 3 фокус группы:

- курсанты, приступившие к занятиям для получения права управления ТС;
- преподаватели, ведущие занятия в автошколах;
- специалисты в сфере транспорта и транспортной безопасности.

В качестве модератора на всех фокус группах выступал специалист Смоленского гуманитарного университета, социальный психолог, имеющий опыт групповой работы с работниками с фокус группами.

Во всех случаях производилась аудиозапись дискуссии и писалась стенограмма.

Для оценки динамики изменения мнений собеседования с каждой из фокус-групп проводились в феврале-марте и в октябре –ноябре 2014 года.

Все фокус группы проводились в г. Смоленске.

3.2.2 Сценарий интервьюирования курсантов.

Сценарий интервьюирования **курсантов** по проблеме обучения опасности употребления алкоголя и управления автомобилем в нетрезвом состоянии включает фиксацию следующих объективных данных: возраст, место жительства, пол, длительность обучения.

В процессе интервьюирования проводилось обсуждение и фиксация мнений по следующим проблемным вопросам:

- **Оценка курсантами массовости управления автомобилем в нетрезвом состоянии:** носит массовый и регулярный характер; основная масса водителей не злоупотребляет алкоголем; управление в нетрезвом состоянии имеет единичный

- характер; не знаю)
- **Оценка курсантами законодательных мер по наказанию:** достаточны для эффективного влияния; недостаточны для эффективного влияния; не знаю.
 - **Оценка курсантами деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии:** эффективная и достаточная; требует совершенствования и усиления; недостаточная и неэффективная; не знаю.
 - **Оценка курсантами собственных знаний законодательства:** хорошие и полные; хорошие, но отрывочные (неполные); плохие (недостаточные); отсутствуют.
 - **Оценка курсантами собственных знаний о влиянии алкоголя на безопасное вождение:** хорошие и полные; хорошие, но неполные; плохие (недостаточные); отсутствуют.
 - **Обсуждение масштаба проблемы ВНС как фактора риска на дорогах.**
 - **Предложения по совершенствованию содержания тренинга по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение (оценка значимости и содержания тем нового модуля: *общие сведения по проблеме, механизм возникновения ДТП, влияние алкоголя на организм человека, влияние алкоголя на поведение водителя, административная ответственность, правоприменительные действия полиции, инициативы по предупреждению ВНС*).**
 - **Имеющаяся информация о международном проекте *Автотрезвость*.**

3.2.3 Сценарий интервьюирования преподавателей.

Сценарий интервьюирования *преподавателей* по проблеме обучения опасности употребления алкоголя и управления автомобилем в нетрезвом состоянии включает фиксацию следующих объективных данных: стаж работы преподавателем (лет): до 3 лет, 4-10, более 10; место жительства (город, населенный пункт); пол: мужской, женский; стаж работы.

В процессе интервьюирования проводилось обсуждение и фиксация мнений по следующим проблемным вопросам:

- **Оценка массовости управления автомобилем в нетрезвом состоянии:** носит массовый и регулярный характер, основная масса водителей не злоупотребляет алкоголем, управление в нетрезвом состоянии имеет единичный характер; не знаю.
- **Оценка законодательных мер по наказанию:** достаточны для эффективного влияния; - недостаточны для эффективного влияния; не знаю.
- **Оценка деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии:** эффективная и достаточная; требует совершенствования и усиления; недостаточная и неэффективная; не знаю.
- **Оценка знаний законодательства курсантами:** хорошие и полные; хорошие, но отрывочные (неполные); плохие (недостаточные); отсутствуют.
- **Оценка знаний курсантами влияния алкоголя на безопасное вождение:** хорошие и полные; хорошие, но отрывочные (неполные); плохие (недостаточные); отсутствуют.
- **Предложения по совершенствованию содержания и методики проведения тренинга по проблеме влияния алкоголя на безопасное вождение (по темам нового модуля: *общие сведения по проблеме, механизм возникновения ДТП, влияние алкоголя на организм человека, влияние алкоголя на поведение водителя, административная ответственность, правоприменительные действия полиции, инициативы по предупреждению ВНС; наглядные материалы*).**
- **Оценка программы и методики тренинга. Возможности и необходимость продолжения тренинга. Включение в программы обучения водителей.**

3.2.4 Сценарий интервьюирования *специалистов*

Сценарий интервьюирования *специалистов* по проблеме обучения опасности употребления алкоголя и управления автомобилем в нетрезвом состоянии включает фиксацию следующих объективных данных: возраст, водительский стаж, род занятий, пол, место жительства)

В процессе интервьюирования проводится обсуждение и фиксация мнений по следующим проблемным вопросам:

- **Оценка массовости управления автомобилем в нетрезвом состоянии:** носит массовый и регулярный характер; основная масса водителей не злоупотребляет алкоголем; управление в нетрезвом состоянии имеет единичный характер; не знаю.
- **Оценка законодательных мер по наказанию:** достаточны для эффективного влияния; недостаточны для эффективного влияния; не знаю.
- **Оценка деятельности правоохранительных органов по выявлению водителей в нетрезвом состоянии:** эффективная и достаточная; требует совершенствования и усиления; недостаточная и неэффективная; не знаю.
- **Оценка международного проекта ICAP в России «Автотрезвость»:**
 - Подготовка проекта, состав запланированных мероприятий.
 - Масштаб и популяризация проекта, возможное влияние на показатели аварийности и на состояние проблемы.
 - Использование возможностей средств массовой информации и общественных организаций
 - Оценка программы и методики тренинга. Возможности и необходимость продолжения тренинга. Включение в программы обучения водителей.

3.3 Результаты интервьюирования в фокус-группе «Курсанты»

Фокус-группа «Курсанты» включает 6 чел в возрасте 18-23 года, проходивших обучение в автотранспортном колледже г. Смоленска. Интервью проводилось в июне 2014 года – до начала обучения, и в ноябре 2014 года – по завершению обучения.

Основные выводы по проведенным интервью сводятся к следующему:

1. У кандидатов на получение права управления транспортными средствами имеются в целом адекватные знания о проблеме управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии. Знания получаются из средств массовой информации, Интернет и из общения в быту. Население в городе Смоленск стало меньше пить, потому что больше понимают значение автомобиля в сегодняшней жизни, боятся остаться без автомобиля.
2. Положительно оценивается деятельность правоохранительных органов, прежде всего ГИБДД. Проверять стали всех, независимо от рангов и постов. Личный состав стал более порядочным.
3. Курсанты в целом согласны с необходимостью и возможностью дальнейшего ужесточения наказаний за управление в нетрезвом состоянии.
4. Проведенный тренинг заметно расширил знания по риску управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии и о Международном проекте по профилактике вождения в нетрезвом состоянии, проходящем

Более подробные сведения интервьюирования приведены в Приложениях Таблица 3.1

3.4 Результаты интервьюирования в фокус-группе «Преподаватели»

Фокус-группа «Преподаватели» включает 4 чел с водительским стажем от 10 до 38 лет.

Основные выводы по проведенным интервью сводятся к следующему:

1. Основная масса водителей не употребляет алкоголя при управлении транспортными средствами. Но те, которые садятся за руль пьяными и неоднократно – представляют самую серьезную опасность. Повторность таких нарушений должна наказываться значительно строже.
2. Население в городе стало меньше пить, потому что больше понимают значение автомобиля в сегодняшней жизни, боятся остаться без авто. У молодежи меняется система ценностей, повышается ценность семьи, ценность карьеры. В их подсознании заметно неприятие грубых нарушений. Сотрудники ГИБДД: проверять стали всех, независимо от рангов и постов. Личный состав стал более порядочным. Сами сотрудники не остаются безнаказанными за нарушения и проступки». Что любопытно, оценки сотрудникам ГИБДД выше, чем работникам судов и прокуратуры.
3. Введение специализированного модуля однозначно поддерживается преподавателями. При этом есть широкий круг предложений как по содержанию модуля, так и по методике изложения и оценке. Наиболее частыми предложениями являются изложение зарубежного опыта, увеличение доли наглядной информации, примеры тяжких последствий.

Более подробные сведения интервьюирования приведены в Приложениях Таблице 3.2

3.5 Результаты интервьюирования в фокус-группе «Специалисты»

Фокус-группа «Специалисты» включает 4 чел со водительским стажем от 10 до 38 лет. Основные выводы по проведенным интервью сводятся к следующему:

1. Согласно выводам студенческого анкетирования по всей России – у молодежи меняется система ценностей, повышается ценность семьи, ценность карьеры. Сегодня очень многие молодые водители занимаются видеоблогингом и размещают видео с нарушениями в интернете, показывая тем самым что им не все равно. В их подсознании заметно неприятие грубых нарушений. В это число могут попадать и пьяные водители.
2. Подготовка проекта прошла на очень высоком уровне. Если бы ее не было, нельзя было бы рассмотреть и увидеть цели и задачи проекта, и область вряд ли согласилась бы на его проведение. Со стороны международных организаций и координатора по России была проделана очень большая работа. По мероприятиям – все они отвечают задачам и цели проекта. Мероприятия были более амбициозными, чем позволяли реалии сегодняшней ситуации, поэтому от ряда из них пришлось отказаться. Пример этого проекта уникален по организации, по взаимосвязям, по привлечению и подключению партнеров и их участию.
3. Чтобы пресса обратила внимание на проект, надо больше включать в состав проекта яркие мероприятия - например, автомарафоны. Чем больше ярких мероприятий – тем привлекательнее для прессы. Чем ярче и разнообразнее, тем больше будут обращать внимание.
4. Занятия по программе проходят в очень хорошем ритме. Совмещены теория и практика, отрабатываются навыки. Проводятся интересные интерактивные упражнения. Очки выступают как технология, которая позволяет оценить опасности вождения с наличием алкоголя в крови, не принимая алкоголь.
5. Существует проблема личности преподавателя. Всем дана одна и та же методика, но звучит она на уроках по разному. Есть преподаватели, которые блестяще справляются с интерактивным уроком. А есть такие, которые ориентированы на теоретические, лекционные методы. К ним можно было бы приглашать преподавателя из других школ на проведение этого занятия. Необходимо определить наиболее успешных преподавателей, и там, где преподаватель не может правильно применять методик, рассмотреть возможность приходящего преподавателя из числа успешных. Это нужно, чтобы мы не потеряли такую методику и ее эффективность на стадии урока, чтобы ее правильно доносили и правильно проводили урок.

Более подробные сведения интервьюирования приведены в Приложениях Таблица 3.3

4 Результаты тестирования знаний кандидатов на получение права управления ТС по проблеме вождения в нетрезвом состоянии.

4.1 Методика проведения тестирования

Тестирования знаний кандидатов на получение права управления ТС по проблеме вождения в нетрезвом состоянии проводилось методом тестирования.

Контрольные вопросы, заданные кандидатам на получение права управления транспортными средствами ДО и ПОСЛЕ проведения занятий идентичны.

Форма и содержание тестового опроса приведена в Приложении к настоящему отчету.

В тестировании ДО проведения занятий приняли участие 95, а ПОСЛЕ – 133 кандидата на получение права управления транспортными средствами.

4.2 Оценка результативности обучения по вопросу о гибели в ДТП различных категорий участников дорожного движения.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос о том, кто чаще погибает в ДТП на территории Смоленской области:

водители / пешеходы / пассажиры

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1 - Результаты тестирования знаний о частоте гибели в дорожно-транспортных происшествиях различных категорий участников дорожного движения

	водители	пешеходы	пассажиры	всего
ДО обучения	12	40	43	95
ПОСЛЕ обучения	10	117	6	133

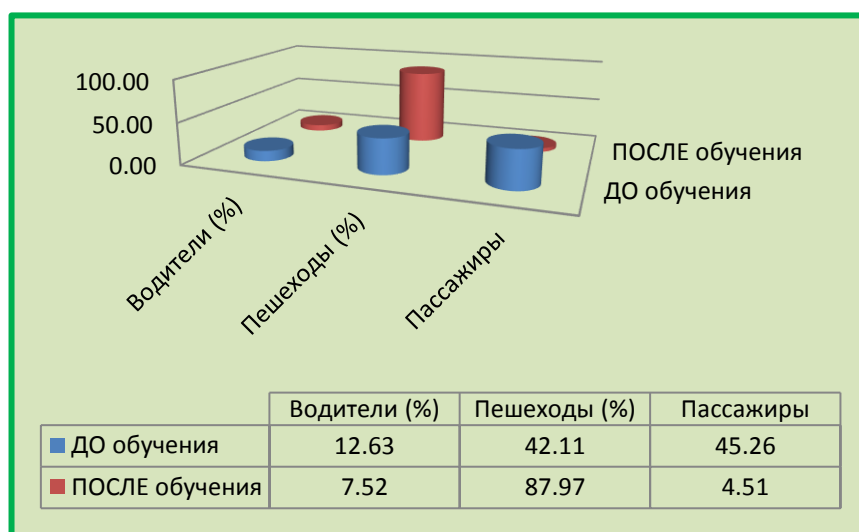


Рис. 4.1 – Соотношение ответов о частоте гибели в дорожно-транспортных происшествиях различных категорий участников дорожного движения ДО и ПОСЛЕ обучения

Из рисунка видно, что частота правильных ответов (на территории Смоленской области чаще всего погибают пешеходы) увеличилась более чем в 2 раза.

Эти данные не просто подтверждают необходимость проведения тренинга по ВНС. Они говорят о необходимости внесения изменений в программу обучения в части приемов и практики безопасного вождения.

4.3 Оценка результативности обучения по вопросу о числе погибших в ДТП на территории области по вине нетрезвых водителей.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос о том, сколько человек каждый год погибает на территории Смоленской области по вине нетрезвых водителей. Было предложено 3 варианта ответа:

- до 15 чел / до 30 чел / более 30 чел.

В процессе тренинга обучаемым предъявлялась следующая диаграмма (рисунок 4.2).



Рис. 4.2 – Динамика изменения числа погибших в ДТП по вине нетрезвых водителей на территории Смоленской области.

Таблица 4.2 - Результаты тестирования знания о том, сколько человек каждый год погибает на территории Смоленской области по вине нетрезвых водителей

	До 15 чел	До 30 чел	Более 30 чел	всего
ДО обучения	12	19	64	95
ПОСЛЕ обучения	14	44	75	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.3

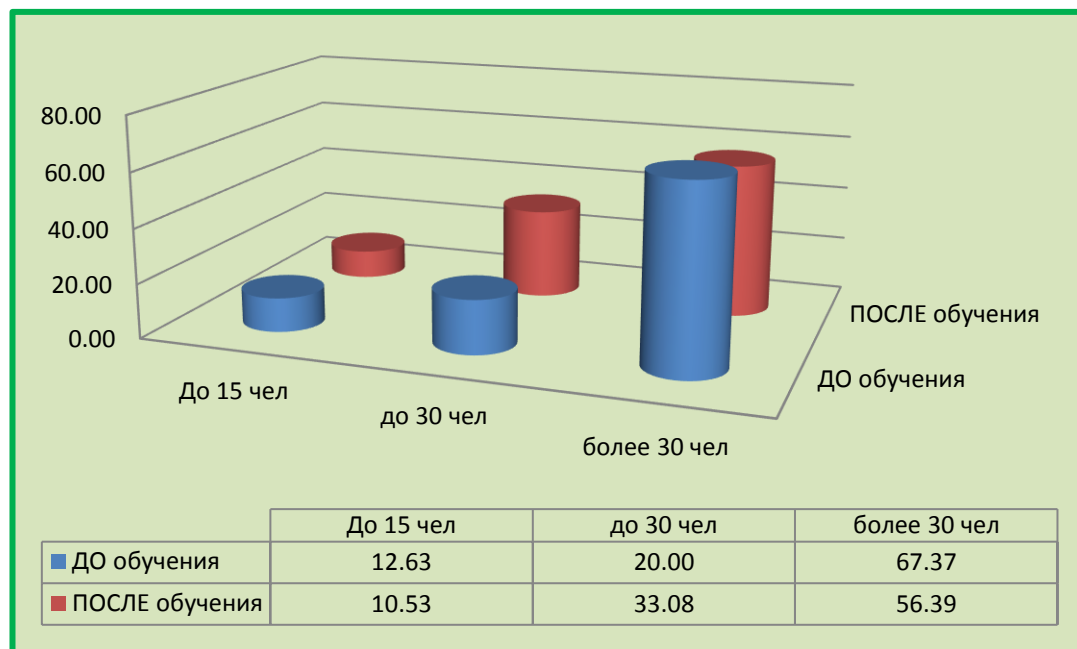


Рис. 4.3 – Соотношение ответов о количестве погибших в ДТП на территории Смоленской области по вине нетрезвых водителей ДО и ПОСЛЕ обучения

Результаты показывают, что прохождение тренинга несущественно повлияли на знания по этому вопросу. Отчасти это может быть связано с не вполне корректной формулировкой вопроса (например, надо было задавать вопросы «до 40 чел» и «более 40 чел»). В то же время следует изменить форму представления материала в процессе тренинга, акцентировав информацию на трагичности ситуации (например, приведя возможное число родственников, знакомых и близких людей, которых затрагивает эта трагедия).

4.4 Оценка результативности обучения по вопросу о частоте «сплошных» проверок дорожной полицией Смоленской области.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос о том, как часто дорожная полиция Смоленской области проводит «сплошные» проверки. Были предложены следующие варианты ответа:

- раз в неделю
- раз в месяц
- раз в квартал
- раз в год
- не знаю

Таблица 4.3 - Результаты тестирования знаний о том, как часто дорожная полиция Смоленской области проводит «сплошные» проверки.

	раз в неделю	раз в месяц	раз в квартал	раз в год	не знаю	всего
ДО обучения	24	31	9	3	28	95
ПОСЛЕ	36	7	6	0	84	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.4

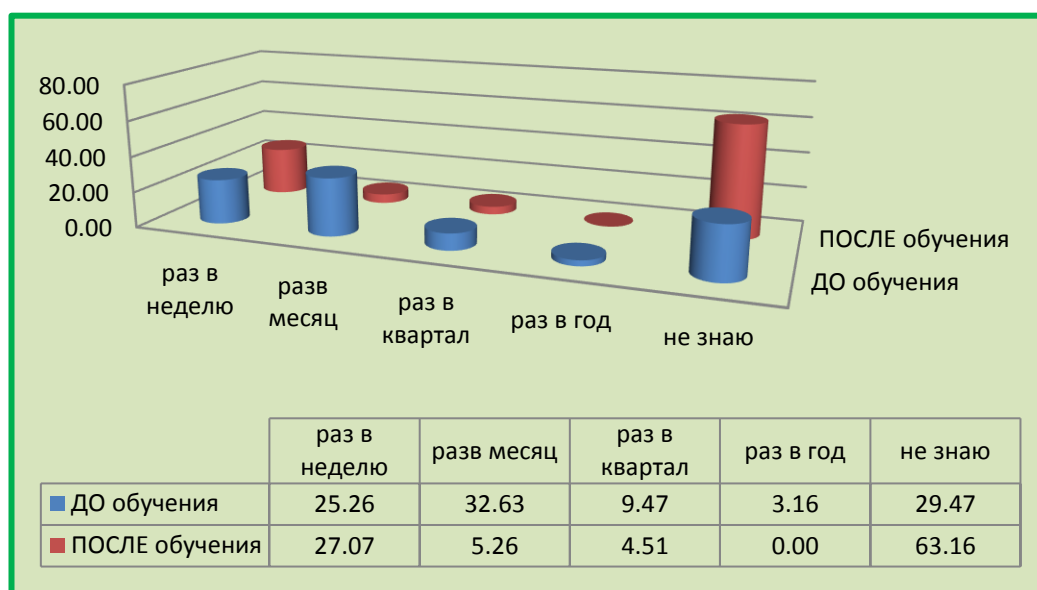


Рис. 4.4 – Соотношение ответов о частоте «сплошных» проверок дорожной полицией Смоленской области ДО и ПОСЛЕ обучения

Данные свидетельствуют, что процесс обучения практически не влияет на знания по этому вопросу. Необходимо либо кардинально менять форму изложения материала или исключить данную информацию из процесса обучения как не имеющую существенное значение для безопасного поведения водителей.

4.5 Оценка результативности обучения по вопросу о безопасной концентрации алкоголя для вождения автомобиля.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос о безопасной концентрации алкоголя для вождения автомобиля. Было предложено 4 варианта ответа:

0 промилле / 0,16 промилле / 0,3 промилле / 0,8 промилле

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.4.

Таблица 4.4 - Результаты тестирования знаний о безопасной концентрации алкоголя для вождения автомобиля.

	0 ‰	0,16 ‰	0,3 ‰	0,8 ‰	Всего
ДО обучения	55	22	16	2	95
ПОСЛЕ обучения	17	37	79	0	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.5

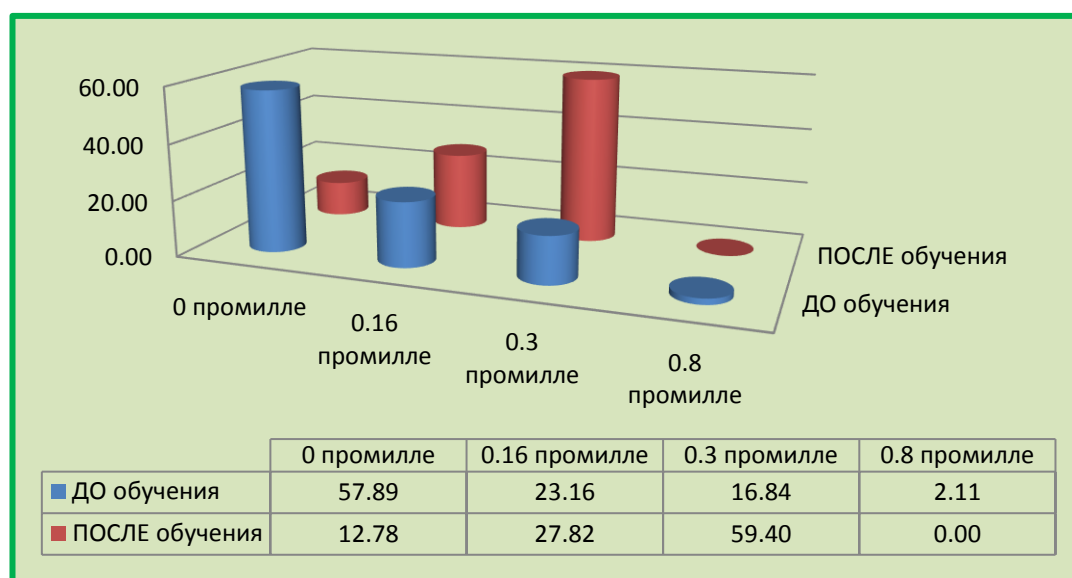


Рис. 4.5 – Соотношение ответов о безопасной концентрации алкоголя для вождения автомобиля ДО и ПОСЛЕ обучения

Данные свидетельствуют, что значительное число кандидатов в водители безопасную концентрацию алкоголя в крови путают с концентрацией, когда наступает административная ответственность за управление в нетрезвом состоянии. Причем доля таких кандидатов увеличивается после прохождения обучения. Методика изложения данного раздела тренинга должна быть изменена, в том числе с ссылкой на результаты данного тестирования.

4.6 Оценка результативности обучения по вопросу о том, в какие части тела попадает больше всего алкоголя.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос о том, в какие части тела попадает больше всего алкоголя. Было предложено 3 варианта ответа :

- печень
- мышцы
- мозг

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.5.

Таблица 4.5 - Результаты тестирования знания о том, в какие части тела попадает больше всего алкоголя

	Печень	Мышцы	Мозг	всего
ДО обучения	28	2	65	95
ПОСЛЕ обучения	79	5	49	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.6

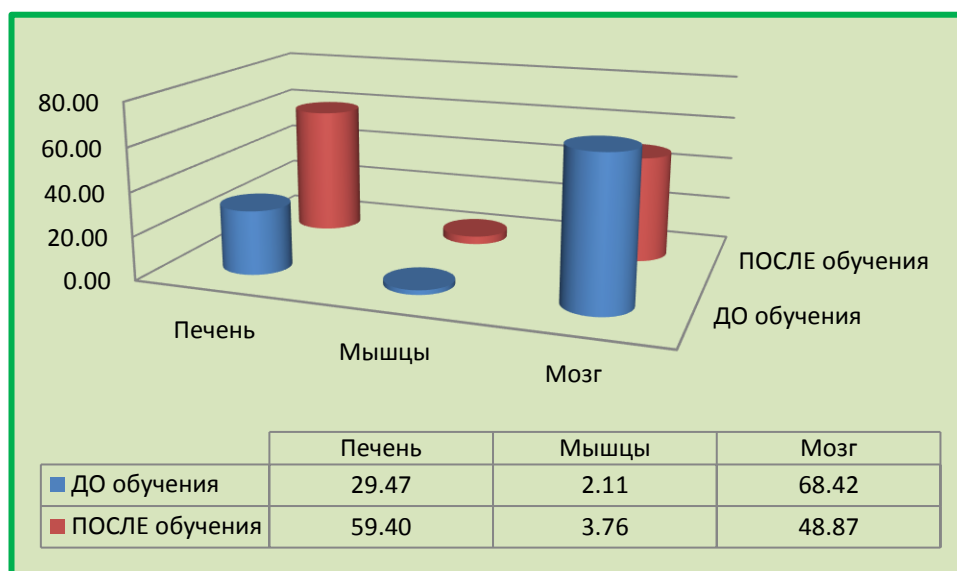


Рис. 4.6 – Соотношение ответов о том, в какие части тела попадает больше всего алкоголя ДО и ПОСЛЕ обучения

Сопоставление результатов ДО и ПОСЛЕ обучения показывает высокую результативность процесса изучения и методики преподавания данного материала.

4.7 Оценка результативности обучения по вопросу о том, каким образом выводится из организма большая часть алкоголя.

Курсантам предлагалось ответить на вопрос о том, каким образом выводится из организма большая часть алкоголя. Было предложено 3 варианта ответа :

- пот
- печень
- выдыхаемый воздух

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.6.

Таблица 4.6 - Результаты тестирования знания о том, каким образом выводится из организма большая часть алкоголя.

	Пот	Печень	Выдыхаемый воздух	всего
ДО обучения	24	60	11	95
ПОСЛЕ обучения	20	106	7	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.7

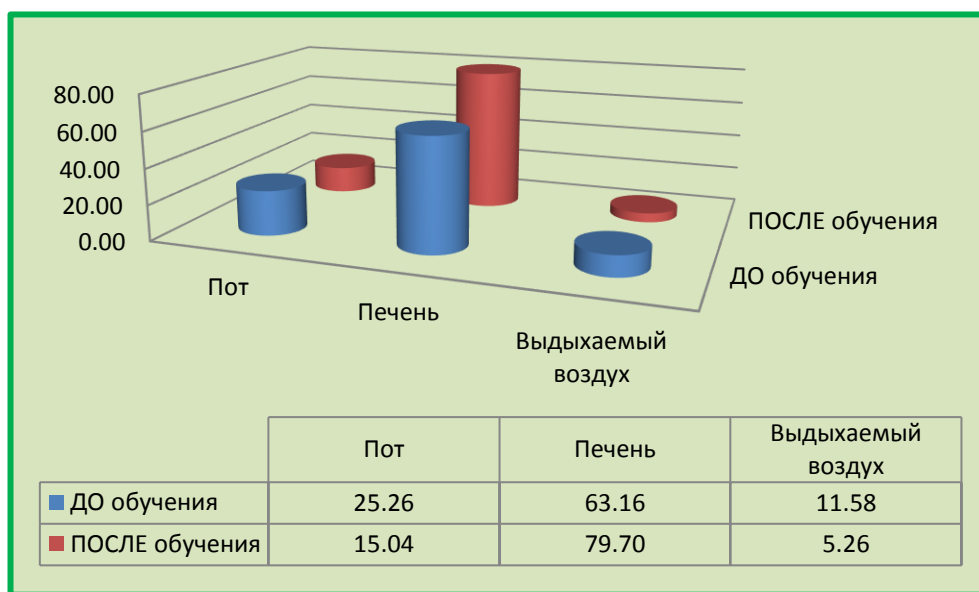


Рис. 4.7 – Соотношение ответов о том, каким образом выводится из организма большая часть алкоголя ДО и ПОСЛЕ обучения.

Сопоставление результатов ДО и ПОСЛЕ обучения показывает высокую результативность процесса изучения и методики преподавания данного материала.

4.8 Оценка результативности обучения по вопросу о том, через какое время после принятия алкоголя его концентрация в крови достигает максимума.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос о том, через какое время после принятия алкоголя его концентрация в крови достигает максимума. Было предложено 3 варианта ответа :

- 5-10 минут
- через 15-20 минут
- через 30-60 минут

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.7.

Таблица 4.7 - Результаты тестирования знания о том, через какое время после принятия алкоголя его концентрация в крови достигает максимума.

	5-10 мин	15-20 мин	30-60 мин	всего
ДО обучения	20	55	20	95
ПОСЛЕ обучения	8	28	97	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.8

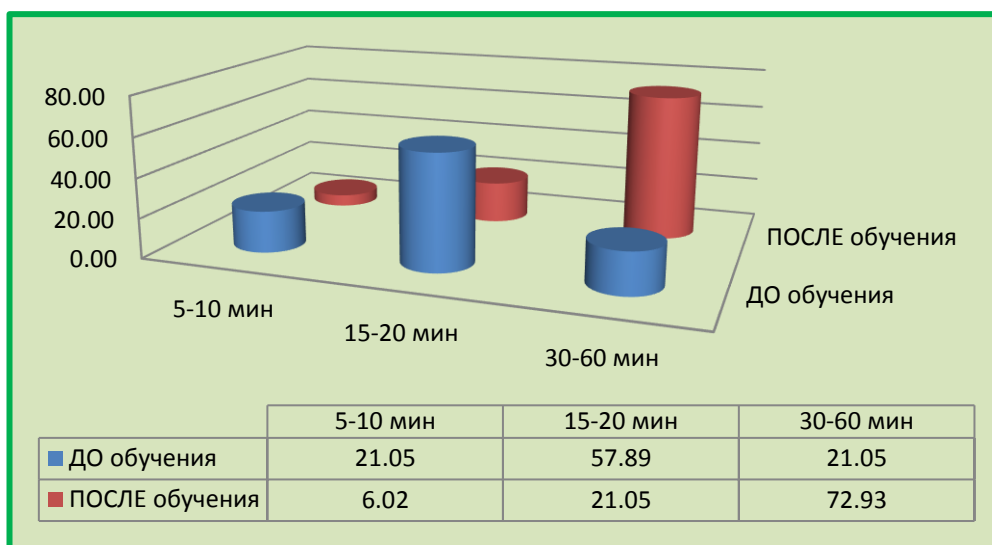


Рис. 4.8 – Соотношение ответов о том, через какое время после принятия алкоголя его концентрация в крови достигает максимума ДО и ПОСЛЕ обучения.

Сопоставление результатов ДО и ПОСЛЕ обучения показывает высокую результативность процесса изучения и методики преподавания данного материала.

4.9 Оценка результативности обучения по вопросу о времени выведения алкоголя из организма.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос о времени выведения алкоголя из организма. Было предложено 3 варианта ответа:

- от 30 до 60 мин
- от часа до пяти час и более
- от двух час до восьми и более

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.8.

Таблица 4.8 - Результаты тестирования знания о времени выведения алкоголя из организма.

	От 30 до 60 мин	От 1 до 5 часов	От 2 до 8 часов и более	всего
ДО обучения	2	17	76	95
ПОСЛЕ обучения	1	42	90	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.9

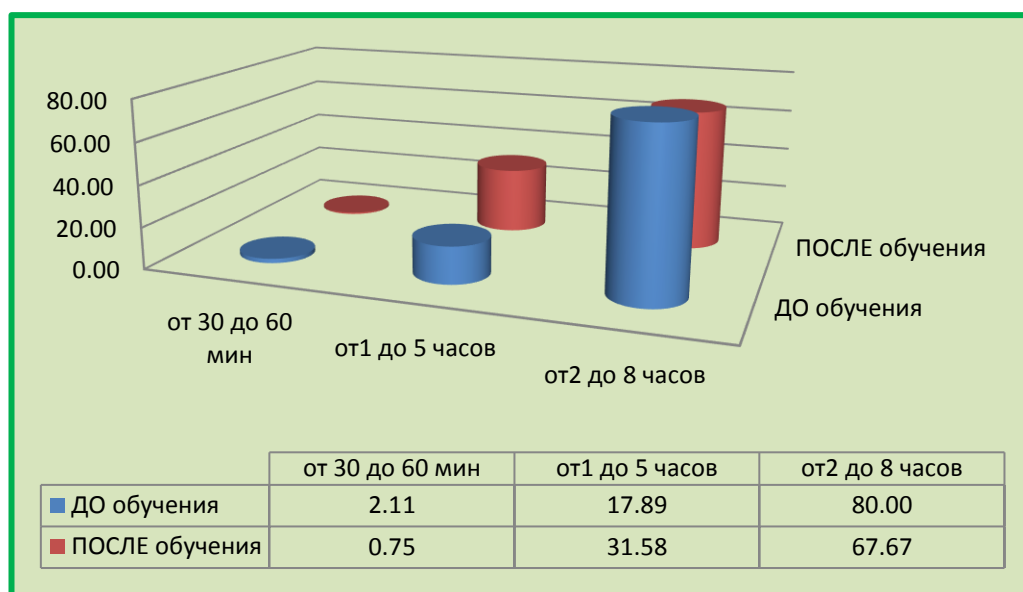


Рис. 4.9 – Соотношение ответов о времени выведения алкоголя из организма ДО и ПОСЛЕ обучения.

Сопоставление результатов ДО и ПОСЛЕ обучения показывает хорошие знания и высокую результативность процесса изучения и методики преподавания данного материала.

4.10 Оценка результативности обучения по вопросу о рисках возникновения ДТП при управлении в нетрезвом состоянии.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос о рисках возникновения ДТП при управлении в нетрезвом состоянии. Было предложено 3 варианта ответа о сопоставимости рисков:

- с управлением автомобилем с прицепом
- с превышением скорости на 20%
- с управлением автомобилем с неисправными тормозами

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.9.

Таблица 4.9 - Результаты тестирования знания по вопросу о рисках возникновения ДТП при управлении в нетрезвом состоянии.

	управление автомобилем с прицепом	превышение скорости на 20%	управление автомобилем с неисправными тормозами	всего
ДО обучения	2	26	67	95
ПОСЛЕ обучения	1	29	103	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.10

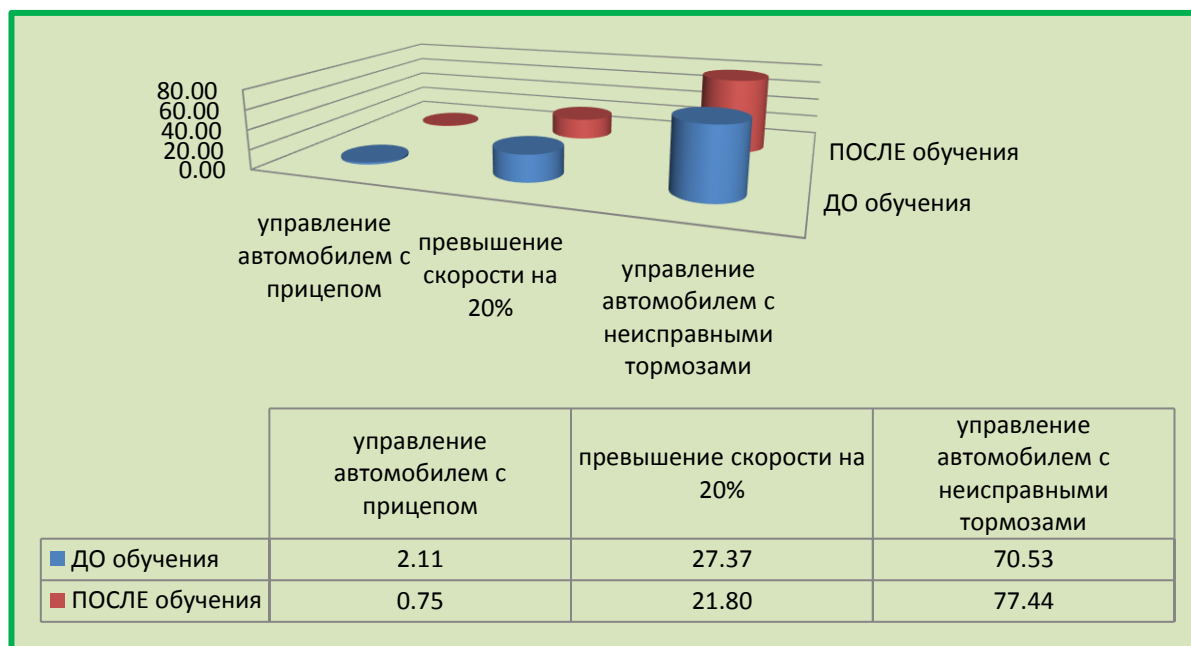


Рис. 4.10 – Соотношение ответов о времени выведения алкоголя из организма ДО и ПОСЛЕ обучения.

Сопоставление результатов ДО и ПОСЛЕ обучения показывает хорошие знания по этому вопросу еще ДО начала тренинга. В методику изучения этого вопроса желательно внести дополнительные (видео) материалы.

4.11 Оценка результативности обучения по вопросу об административном наказании за управление в нетрезвом состоянии.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос административном наказании за управление в нетрезвом состоянии. Было предложено 3 варианта ответа:

- штраф 50 000 руб
- лишение прав до 2 лет
- штраф 30 000 рублей + лишение прав до 2 лет

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.10.

Таблица 4.10 - Результаты тестирования знания по вопросу о административном наказании за управление в нетрезвом состоянии.

	штраф 50 000 руб	лишение прав до 2 лет	штраф 30 000 рублей + лишение прав до 2 лет	всего
ДО обучения	1	17	77	95
ПОСЛЕ обучения	1	0	132	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.11

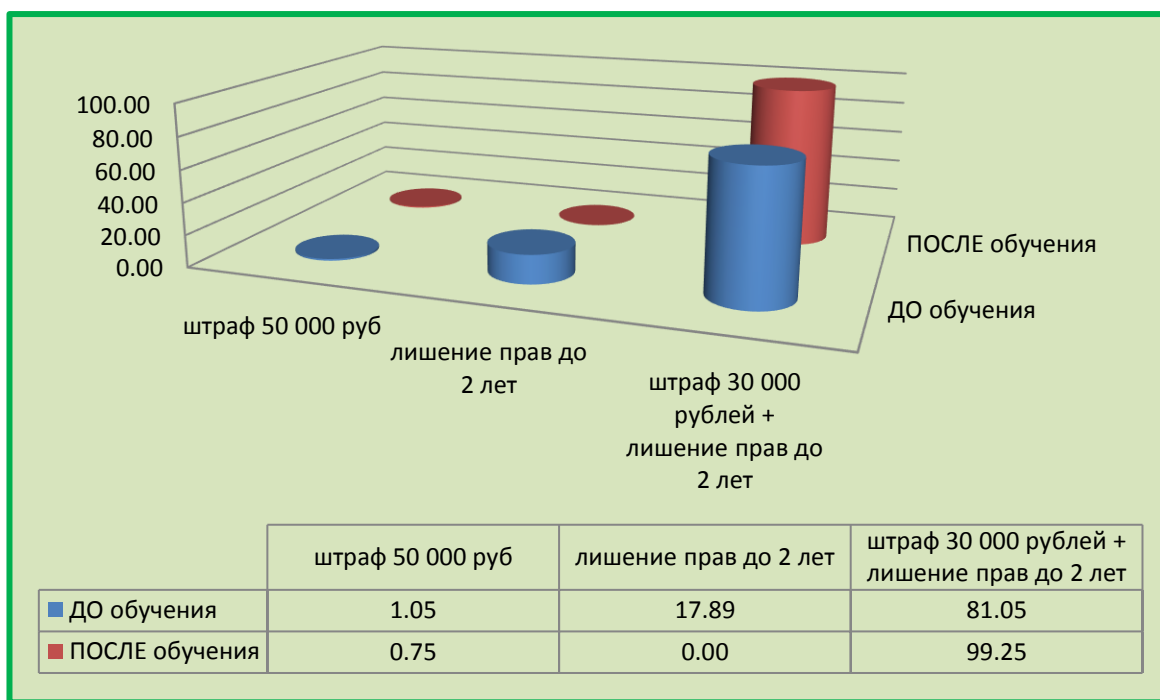


Рис. 4.11 – Соотношение ответов об административном наказании за управление в нетрезвом состоянии ДО и ПОСЛЕ обучения.

Сопоставление результатов ДО и ПОСЛЕ обучения показывает хорошие знания по этому вопросу еще ДО начала тренинга. В методику изучения этого вопроса желательно внести дополнительные материалы по повторности нарушения.

4.12 Оценка результативности обучения по вопросу об административном наказании за отказ пройти медицинское освидетельствование на наличие алкоголя в крови.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос об административном наказании за отказ пройти медицинское освидетельствование на наличие алкоголя в крови. Было предложено 3 варианта ответа:

- штраф 30 тыс. руб.
- лишение прав до 2 лет
- 30тыс руб. + лишение прав до 2 лет

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.11.

Таблица 4.11- Результаты тестирования знания по вопросу о административном наказании за отказ пройти медицинское освидетельствование на наличие алкоголя в крови .

	штраф 30 тыс руб	лишение прав до 2 лет	Штраф 30 тыс руб + лишение прав до 2 лет	всего
ДО обучения	19	18	59	95
ПОСЛЕ обучения	5	2	126	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.12

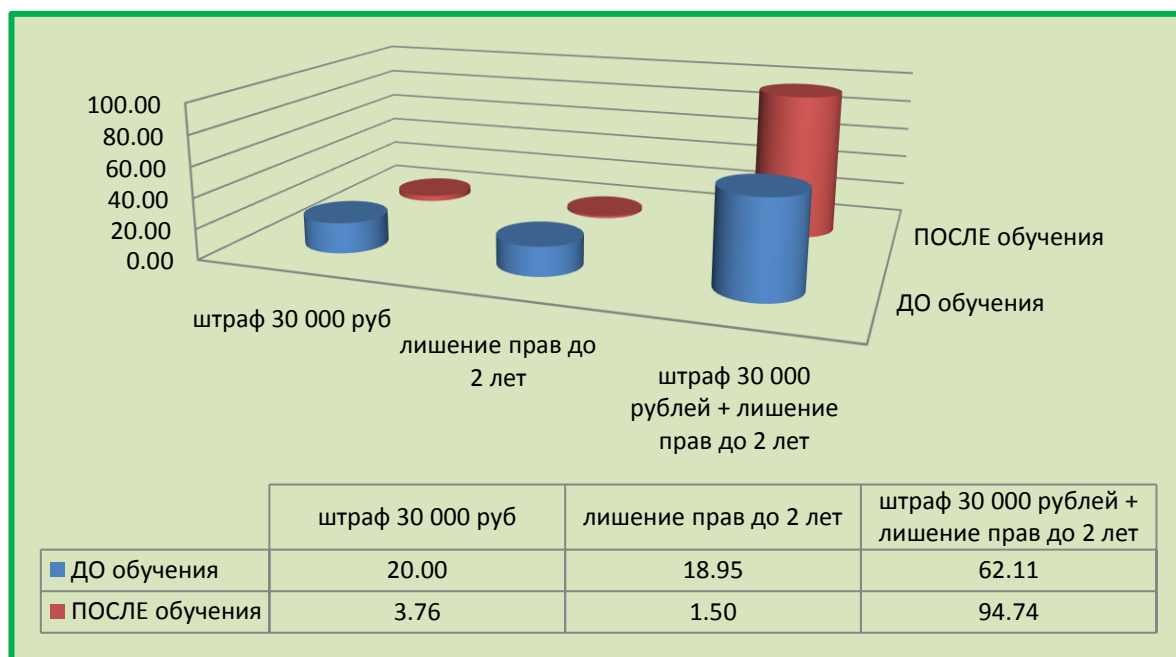


Рис 4.12 – Соотношение ответов об административном наказании за отказ пройти медицинское освидетельствование на наличие алкоголя в крови ДО и ПОСЛЕ обучения.

Сопоставление результатов ДО и ПОСЛЕ обучения показывает хорошие знания и высокую результативность процесса изучения и методики преподавания данного материала.

4.13 Оценка результативности обучения по вопросу о способностях по личным ощущениям оценить свое состояние (внимание, реакция, координация и пр.) после употребления алкоголя.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос способностях по личным ощущениям оценить свое состояние (внимание, реакция, координация и пр.) после употребления алкоголя. Было предложено 3 варианта ответа:

- да
- нет

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.12.

Таблица 4.12- Результаты тестирования знания по вопросу способностях по личным ощущениям оценить свое состояние (внимание, реакция, координация и пр.) после употребления алкоголя.

	ДА	НЕТ	всего
ДО обучения	60	35	95
ПОСЛЕ обучения	72	63	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.13

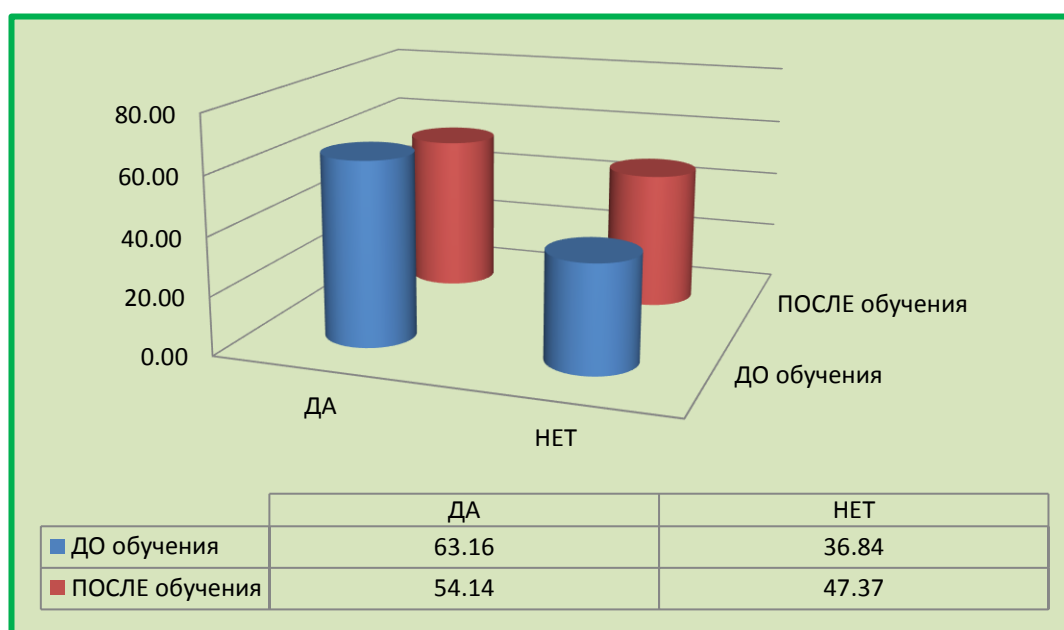


Рис. 4.13 – Соотношение ответов о способностях по личным ощущениям оценить свое состояние (внимание, реакция, координация и пр.) после употребления алкоголя ДО и ПОСЛЕ обучения.

Эти данные можно считать одним из главных результатов методики предлагаемого тренинга. Менее чем полуторачасовой тренинг более чем на 10% увеличил число людей, которые признают невозможность доверять личным ощущениям о способности управлять транспортом после употребления алкоголя!

4.14 Оценка результативности обучения по вопросу о мерах, которые помогут ускорить выведение алкоголя из крови.

Кандидатам на получение права управления транспортными средствами предлагалось ответить на вопрос о мерах, которые помогут ускорить выведение алкоголя из крови. Было предложено 5 вариантов ответа

- кофе
- сон
- занятия спортом
- «антиполицай»
- никакие

Результаты тестирования знаний представлены в таблице 4.13.

Таблица 4.13- Результаты тестирования знания по вопросу о мерах, которые помогут ускорить выведение алкоголя из крови

	кофе	сон	Занятия спортом	«антиполицай»	Никакие	всего
ДО обучения	3	31	14	2	45	95
ПОСЛЕ обучения	1	22	34	1	65	133

Сравнение результатов приведено на рисунке 4.14

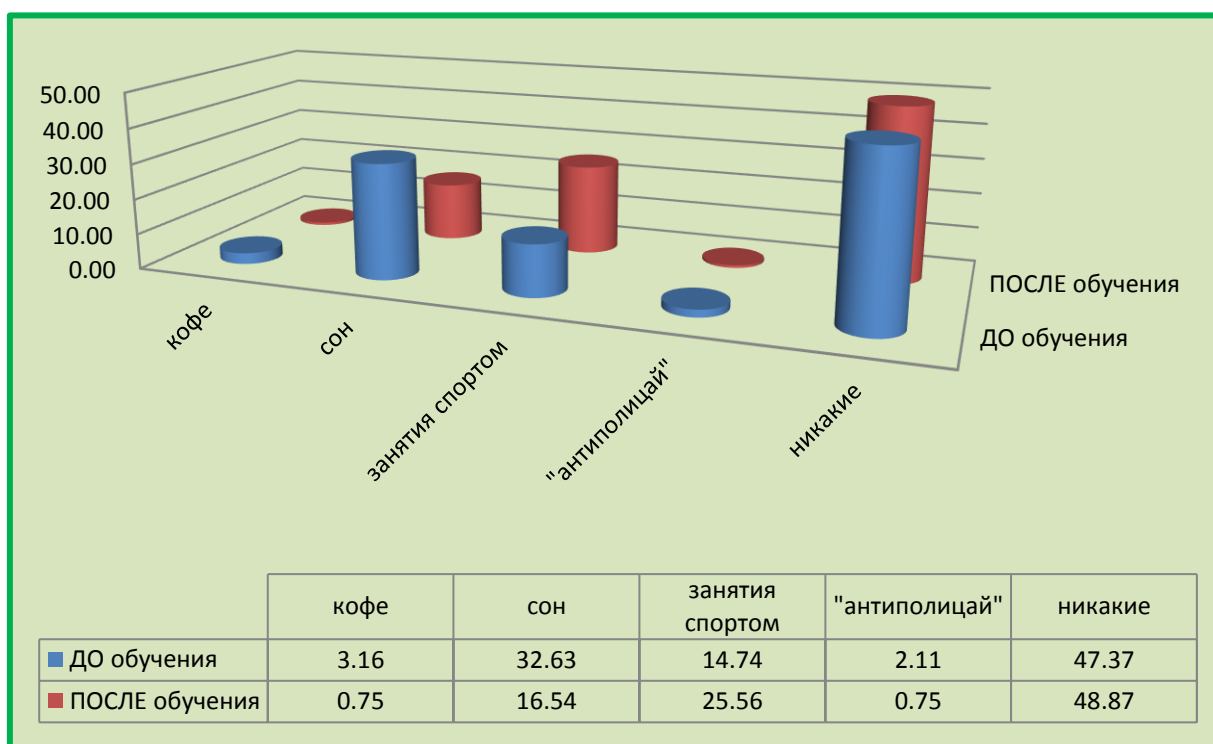


Рис. 4.14 – Соотношение ответов о мерах, которые помогут ускорить выведение алкоголя из крови ДО и ПОСЛЕ обучения.

Сопоставление результатов ДО и ПОСЛЕ обучения показывает хорошие знания и высокую результативность процесса изучения и методики преподавания данного материала.

4.15 Выводы по результатам тестирования

1. Практически весь материал, предлагаемый кандидатам на получение удостоверения в процессе тренинга, усваивается и повышает их знания по проблеме управления транспортом в нетрезвом состоянии.
2. По большинству изучаемых вопросов есть возможности для дальнейшего совершенствования методики преподавания.
3. Значительное число кандидатов в водители безопасную концентрацию алкоголя в крови путают с концентрацией, когда наступает административная ответственность за управление в нетрезвом состоянии. Причем доля таких кандидатов увеличивается после прохождения обучения. Методика изложения данного раздела тренинга должна быть изменена, в том числе с ссылкой на результаты данного тестирования.
4. Главным результатом предлагаемого тренинга можно считать то, что часовой тренинг более чем на 10% увеличил число людей, которые признают невозможность доверять личным ощущениям о способности управлять транспортом после употребления алкоголя.

Этот результат подтверждает необходимость проведения предлагаемого тренинга с акцентом на поведенческие навыки управления транспортным средством.

Приложение 1. Форма федерального статистического наблюдения (ведена в действие приказом МВД России от 8.05.2013 №252)

Приложение 2. Контрольные вопросы по теме «Алкоголь и вождение» для курсантов автошкол, преподавателей и специалистов.

Приложение 3. Таблицы раздела 3 - 3.1, 3.2, 3.3

Приложение 4. Стенограммы фокус групп.