

МАТЕРИАЛЫ

Международного семинара

«Снижение рисков вождения в нетрезвом состоянии: проблемы и подходы»

3 февраля 2015 г



IARD

INTERNATIONAL ALLIANCE FOR
RESPONSIBLE DRINKING

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЛЬЯНС ЗА ОТВЕТСТВЕННОЕ
ПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ

СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО. (А.Б. ЧУБУКОВ)	3
РОЛЬ И УЧАСТИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПИВА, ВИНА И КРЕПКИХ НАПИТКОВ В СНИЖЕНИИ ВРЕДНОГО УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ (Б.БИВАНС)	3
БОРЬБА С ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В НЕТРЕЗВОМ СОСТОЯНИИ - ОПЫТ ЕС. (Ш.ХАУИНГ)	7
ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА СИТУАЦИИ И ПОДХОДОВ К РЕШЕНИЮ (С.В.ЖАНКАЗИЕВ).....	15
ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ДИРЕКЦИИ ФЦП ПБДД 2013-2020 И ПРОЕКТА АВТОТРЕЗВОСТЬ. (Н.Н.ЧУКЛИНОВ).....	16
ОПЫТ РАБОТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА «АВТОТРЕЗВОСТЬ» В СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ.(Л.Ю. МАЖАР)	19
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КУРС «АЛКОГОЛЬ И ВОЖДЕНИЕ» ДЛЯ КАНДИДАТОВ В ВОДИТЕЛИ - СОДЕРЖАНИЕ, ВНЕДРЕНИЕ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ (А.А.ПОЛЕЖАЕВ).....	20
МОДУЛЬ «АЛКОГОЛЬ И ВОЖДЕНИЕ» НА СЕМИНАРЕ ДЛЯ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ АВТОШКОЛ В СМОЛЕНСКЕ И СТЕРЛИТАМАКЕ. (С.Ю. МОИСЕЕВ)	22
УЧАСТИЕ СМИ В ПРОПАГАНДЕ И РАСШИРЕНИИ ВЛИЯНИЯ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. (А.ГОЛИКОВА)	23
ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАСШИРЕНИЯ ПРОЕКТА «АВТОТРЕЗВОСТЬ» НА ОСНОВЕ ИССЛЕДОВАНИЙ ПО ПРОБЛЕМЕ ВНС В СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2014 ГОДУ. (В.П.МАРТЫНОВ)	24
ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ УЧАСТНИКОВ СЕМИНАРА	27
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	26
Интервью с координатором проекта М. Плотниковой.....	29

ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

DRUID	«Вождение ТС под влиянием наркотиков, алкоголя и лекарственных средств» (программа)
IARD	Международный альянс за ответственное потребление алкоголя (Международный альянс)
SWOV	Центр изучения проблем безопасности дорожного движения, Нидерланды
БДД	безопасность дорожного движения
ВНС	вождение в нетрезвом состоянии
ВОА	Всероссийское общество автолюбителей
ВОЗ	Всемирная Организация Здравоохранения
ДОСААФ	Добровольное общество содействий армии и флоту
ЕС	Европейский союз
ИТС	интеллектуальные транспортные системы
МАДИ	Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет
ОБДД	обеспечение безопасности дорожного движения
ПДД	Правила дорожного движения
СМИ	Средства массовой информации
УДД	участники дорожного движения
ФЦП	Федеральная целевая программа

Вступительное слово.

Чубуков А.Б., про-ректор МАДИ, член Комиссии по безопасности дорожного движения РФ.

Семинар «Снижение рисков вождения в нетрезвом состоянии: проблемы и подходы», проходит в рамках ежегодной научно-практической конференции Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ).

Международный проект «Автотрезвость», который сегодня разворачивается в России, – один из элементов становления гражданского общества, где каждый несет ответственность за свою деятельность и действия. Я с удовлетворением отмечаю, что в нем принимают участие крупнейшие международные производители алкоголя, включая тех, кто работает на территории Российской Федерации, признавая и реализуя свою ответственность по снижению вредного употребления алкоголя, в частности это относится к вождению в нетрезвом состоянии.



Я надеюсь, что участники семинара смогут наметить перспективы дальнейшего плана действий, а материалы семинара станут достоянием профессиональной общественности, включая высшие и средние учебные заведения, которые работают по направлениям автомобильно-дорожных специальностей и проблемами безопасности дорожного движения – сегодня их в России более 160.

МАДИ будет способствовать развитию социального проекта «Автотрезвость» в России, в котором мы с сегодняшнего дня принимаем непосредственное участие: вчера между МАДИ и Международным альянсом за ответственное потребление алкоголя (IARD) была достигнута договоренность о сотрудничестве и взаимодействии, включая использование научно-технических, административных и других ресурсов МАДИ на безвозмездной основе.

Роль и участие производителей пива, вина и крепких напитков в снижении вредного употребления алкоголя.

Б. Биванс (Brett Bivans), первый вице-президент Международного альянса за ответственное потребление алкоголя (International Alliance for Responsible Drinking, IARD)

Справка: Международный альянс за ответственное потребление алкоголя – некоммерческая организация, цель которой – сокращение вредного употребления алкоголя и пропаганда ответственного потребления на основе исследований, реализации программ и развития конструктивного диалога по этим вопросам во всем мире. IARD поддерживает исполнение Глобальных обязательств по снижению вредного употребления алкоголя, взятых на себя международными компаниями - производителями пива, вина и крепких спиртных напитков. Альянс выступает в поддержку эффективных законодательных мер и программ, а также вносит свой вклад в общественные дискуссии, предоставляя сбалансированные и подтвержденные научные данные (www.global-actions.org). Признан Советом по экономическим и социальным вопросам ООН (UN ECOSOC) как неправительственная организация с особым консультативным статусом. Основан в 1995 году.

Международный альянс за ответственное потребление алкоголя (IARD) – нельзя назвать новой организацией, хотя свое новое название она получила в ноябре 2014 года. С 1996 года мы работаем в этой области, стараясь снизить вредное употребление алкоголя, привлекая к сотрудничеству и помогая развивать диалог среди широкого круга партнеров. Мы убеждены, что важно знать и понимать роль алкоголя в обществе и использовать эту информацию для разработки эффективных политик государств,

которые направляют и регулируют производство и распространение алкоголя, а также готовить социальные программы по снижению вреда. Мы получаем информацию о проблемах, связанных с алкоголем, с помощью научных данных, анализируем и распространяем ее. Любые подходы IARD к реализации практических программ связаны со сбором научной информации, анализом и оценкой.¹



Когда мы начинали пилотный проект в Смоленской области России, некоторые местные журналисты недоумевали: с какой стати производители алкогольных напитков будут заинтересованы в снижении вожделения в нетрезвом состоянии? Это важный вопрос. Важно то, во что верят наши компании – участники Альянса. Ответственное потребление алкоголя для них означает качественный бизнес. Большинство людей, которые употребляют алкоголь, делают это ответственно. Безответственное потребление алкоголя – это то, на что направлены наши усилия. Безответственное потребление неприемлемо для производителей, как членов общества, это также неприемлемо для бизнеса, потому что оказывает негативное влияние на его имидж. Каждая ответственная компания-производитель алкогольных напитков стремится принимать участие в проектах корпоративной социальной ответственности (КСО) по снижению вредного употребления алкоголя. В этом проекте мы впервые делаем это вместе на территории России.

IARD – участник глобальной повестки дня в области снижения вредного потребления алкоголя. Мы работаем вместе с организациями ООН, имеем консультативный статус в Комиссии ООН по экономическим и социальным вопросам. В 2010 году Всемирная Организация Здравоохранения (ВОЗ) приняла глобальную стратегию снижения вредного употребления алкоголя, которая определяет 10 направлений, одно из которых – снизить риски вожделения в нетрезвом состоянии. В реализации этой стратегии, кроме правительств стран-участниц, участвуют исследовательские институты, учреждения здравоохранения и бизнес, который производит и продает алкогольные напитки. Его роль четко обозначена в стратегии ВОЗ. В этой области мы помогаем объединять усилия и фокусироваться на общей цели. Важно отметить, что Смоленске к проекту проявила интерес и торгово-промышленная палата области.

О глобальных обязательствах международных компаний – производителей вина, пива и крепких напитков. Мы начали работать в России в 2012 году в рамках Глобальных обязательств производителей, которые основаны на многолетнем предыдущем опыте. Это особые обязательства, принятые в 2011 году по пяти направлениям снижения вредного употребления алкоголя. Во-первых, **употребление алкоголя несовершеннолетними**. Почти в каждой стране есть возрастной лимит на продажу алкоголя, в России – 18 лет. Для нас важно защитить молодежь, разъясняя, что алкоголь – напиток для взрослых, и его употребление сопряжено с рядом ограничений и определенными знаниями, включая физиологию. Второе направление – **маркетинг** алкогольной продукции, где мы обязуемся придерживаться высоких принципов. В России очень сильно регламентируется реклама алкоголя, и вы не увидите ее ни в газетах, ни на телевидении. Но даже при таких ограничениях, мы считаем, что наша реклама не должна ни привлекать молодежь, ни пропагандировать чрезмерное употребление, ни ассоциироваться с вождением автомобиля или спортом, где бы она ни размещалась. Чтобы придерживаться высоких стандартов, мы приглашаем независимых аудиторов, которые постоянно проверяют, что, как и где мы рекламируем, где размещаем рекламу, выполняем ли свои обязательства. Третье, обязательство – **информация для потребителя**. Потребитель получает немало сведений об алкоголе в течение жизни, чтобы самостоятельно принимать решение пить или нет и сколько. Источники такой информации включают семьи, учебные заведения, существующие общественные правила, нормы и традиции. Мы считаем, что производители могут облегчить пути получения информации о рисках, связанных с потреблением алкоголя. Так, например, размещаем информацию на этикетках. В настоящее время разрабатываются новые предупреждения: не пить до определенного возраста, не пить беременным женщинам, не пить за рулем автомобиля. **Предупреждение вождения в нетрезвом состоянии** – четвертое обязательство

¹ www.icap.org

производителей.² Этому посвящен сегодняшний семинар. Основные знания по этой теме мы черпаем из руководства ВОЗ и Глобального партнерства дорожной безопасности «*Вожделение в нетрезвом состоянии. Пособие для руководителей и специалистов*» (2007).³

Мы осуществляем проекты в шести странах, включая Россию. В 2011-2012 в России мы работали с предприятиями рестораторов, обучали их общению с потребителем на предмет предотвращения алкоголя за рулем. На втором этапе мы работаем с автошколами, которым предлагаем специальный курс обучения для кандидатов в водители по снижению рисков, связанным с нетрезвым вождением.

Пятое обязательство связано с предприятиями торговли. Кроме производителей, есть еще бары, рестораны и магазины, которые также могут внести вклад в продвижение ответственного отношения и употребления алкоголя: не продавать несовершеннолетним, не продавать много, помогать избегать насилия и ВНС и пр. Мы взяли обязательство помогать им в этом.

Я перечислил все наши обязательства. Они не новые, но теперь консолидированы в одном документе, по ним будет проводится аудит, по ним мы будем отчитываться перед международным сообществом и в странах, где мы работаем.

Вчера у меня была возможность поговорить с заместителем министра внутренних дел России, который приветствовал такие инициативы производителей в области повышения безопасности дорожного движения. Говоря о мерах, которые сегодня осуществляет государство вместе с ГИБДД, он отметил, что несмотря на принимаемые меры, государству трудно достичь перемен в культуре, в отношении, в поведении всех пользователей дорог. Хорошо, если производители смогут принять в этом непосредственное участие, исполняя свои общественные инициативы, интегрируя их с планами и задачами государства по обеспечению дорожной безопасности.

Кто подписал глобальные обязательства по снижению вредного употребления алкоголя? Многие из этих международных компаний сегодня работают в России и вам хорошо известны: *САН ИнБев, Эфес Рус, Хайнекен, Перно Рикар, Баккарди, Диаджео* и некоторые другие. Все эти компании имеют программы и политики и хотят снизить вредное употребление своих продуктов. Вожделение в нетрезвом состоянии – одно из важных направлений социальных программ и проектов.

ВНС представляет проблему во всех странах мира, где производится и продается алкоголь. Как известно, большой процент ДТП ассоциируется с четырьмя факторами риска: скорость, ремни безопасности, авто шлемы и ВНС. Мы как индустрия привержены делу снижения рисков и профилактики ВНС, потому что и наш продукт приводит к жертвам и дорожно-транспортному травматизму. 1.2 миллиона людей ежегодно погибают на дорогах мира, более 15 миллионов получают ранения. По оценкам ВОЗ ДТП – девятая причина смертности в мире. Алкоголь как фактор риска попадает в поле зрения политиков, медиков, надзорных органов, общественных организаций и бизнеса. Все вместе мы можем добиться снижения рисков и тяжести последствий. Повышение местного потенциала, т.е. обучение и техническое оснащение, – одно из приоритетных методов нашей работы. Так в проекте *Автотрезвость* в России мы предлагаем обучение для преподавателей автошкол, журналистов, информационную и техническую поддержку ГИБДД.

Опыт, полученный в ходе исполнения пилотного проекта в Смоленской области, мы готовы реплицировать в других регионах страны. И здесь встают задачи устойчивости проекта в России, а значит привлечение к нему внимания государственных органов, установление связей с федеральными программами и планами. Мы надеемся, что в ближайшее время, пока мы продолжаем развивать и усиливать методологическую базу на нескольких новых территориях, федеральные структуры не только обратят внимание на проект, но и помогут его внедрению и развитию. (См. презентацию на стр. 6)

² <http://www.producerscommitments.org/>

³ <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/alcohol/en/>

Роль и участие производителей пива, вина и крепких алкогольных напитков в снижении вредного употребления алкоголя

Бретт Биванс
Международный альянс за ответственное потребление алкоголя
3 февраля, 2015

1

Международный альянс за ответственное потребление алкоголя

- С 2014 года - поддерживается ведущими мировыми производителями пива, вина и крепких алкогольных напитков.
- Цели и задачи IARD :
 - Способствует исполнению обязательств производителей пива, вина и крепких алкогольных напитков по снижению вредного использования алкоголя
 - Добивается, чтобы люди понимали положительные аспекты присутствия алкоголя в обществе и ответственно относились к его употреблению
 - Вносит вклад в разработку научных данных и развитие диалога с общественностью

2

Роль индустрии в снижении вредного употребления алкоголя

- Производители алкогольных напитков считают, что снижение вредного употребления алкоголя выгодно как обществу так и бизнесу.
- Производители поддерживают Всемирную стратегию ВОЗ по снижению вредного употребления алкоголя.
 - Стратегия ВОЗ четко определяет роль производителей алкогольных напитков и других «экономических партнеров»
- Действия против вредного употребления алкоголя подразумевают участие многих партнеров, включая органы здравоохранения, правительства, НПО, производителей и продавцов.
 - Скоординированные действия помогают более эффективно достигать цели.
- Производители алкогольных напитков играют ведущую роль в решении проблем, обозначенных в Глобальных обязательствах по снижению вредного употребления алкоголя.

3

Международные обязательства производителей пива, вина и крепких напитков

- Обязательства приняты в 2012 году
- Срок исполнения в течение пяти лет (2013 – 2017)
- 10 обязательств в пяти областях:
 1. Снижение потребления несовершеннолетними
 2. Усиление и расширение правил и принципов маркетинга
 3. Предоставление информации потребителю
 4. Снижение рисков вождения в нетрезвом состоянии
 5. Помощь предприятиям торговли в снижении рисков вождения в нетрезвом состоянии.
- Контроль третьих сторон
- Ежегодные отчеты на международном уровне

4

Обязательства подписали:

- | | |
|--------------------------------|--|
| • Anheuser-Busch InBev | • Heineken |
| • Bacardi Limited | • Japanese Spirits & Liqueurs Makers Association |
| • Beam Inc. | • Molson Coors |
| • Brewers Association of Japan | • Pernod Ricard |
| • Brown-Forman Corporation | • SABMiller |
| • Carlsberg | • UB Group |
| • Diageo | |

5

Проекты по снижению вождения в нетрезвом состоянии

- Многолетний опыт производителей в проектах по снижению рисков вождения в нетрезвом состоянии
- 2010 – запуск Программы глобальных действий
- Проекты в шести странах:
 - Россия, Китай, Колумбия, Мексика, Нигерия, Вьетнам
- Фокус на:
 - Повышение потенциала
 - Местные проекты
 - Образовательные и информационные кампании, усиление право применения (надзора), СМИ
 - Оценка
- Проект в России:
 - Пилотный проект в Смоленской области
 - Будущее: проект под эгидой МАДИ, продвижение в новые регионы – Стерлитамак, Саранск, Ульяновск и др.

6

Борьба с вождением автомобиля в нетрезвом состоянии - опыт ЕС.

Шерд Хауинг (Sjoerd Houwing), эксперт Голландского института изучения проблем дорожной безопасности (SWOV)



Справка: Более 50 лет Нидерландский институт изучения проблем БДД (SWOV) занимается исследованием проблем дорожной безопасности, консультирует, проводит аудит и обучение специалистов по проблемам безопасности дорожного движения. В 2006 году специалисты института принимали участие в крупнейшем проекте ЕС в области дорожной безопасности - DRUID (Driving under influence of drugs, alcohol and medicines), который был посвящен изучению проблемы вождения автомобиля под влиянием алкоголя, наркотических веществ и лекарственных препаратов. Проект проходил в 18 странах Европейского Союза. Главными задачами проекта было выяснить, сколько людей в ЕС садятся за руль автомобиля, находясь под влиянием различных веществ и подготовить рекомендации по решению связанных с этим проблем.



О проекте DRUID – некоторые выводы и рекомендации (презентация прилагается)

- DRUID- вождение транспортных под воздействием наркотиков, алкоголя и лекарственных препаратов
- 6^й совместный проект программы Евросоюза
- Продолжительность: пять лет (2006-2011)
- Вклад ЕС: 19 млн. евро
- 18 участников (17 государств-членов ЕС и Норвегия)
- 37 партнеров
- Семь направлений исследований
- Координатор: НИИ BAST, Германия

Программы в рамках проекта DRUID:

- 0. Управление.** Координация финансовой и научной деятельности в рамках проекта.
- 1. Экспериментальные исследования.** Методология, эксперименты и юридические рекомендации.
- 2. Эпидемиология.** Распространенность употребления психоактивных веществ в Европе и оценка рисков.
- 3. Правоприменение.** Оценка устройств для выявления случаев вождения в нетрезвом виде и правоприменительных действий, анализ эффективности затрат.
- 4. Классификация.** Разработка системы, позволяющей определять категории и маркировку лекарственных средств, оказывающих воздействие на способность управлять транспортным средством.
- 5. Реабилитация водителей.** Оценка существующих подходов и методов реабилитации нарушителей и рекомендации наиболее успешных практик.
- 6. Лишение прав.** Определение эффективных методик и подходов к вопросам лишения водительских прав.
- 7. Рекомендации и их распространение.** Разработка информационных материалов и рекомендаций для населения и работников здравоохранения.

Изучение проблемы употребления психоактивных веществ на дорогах ЕС

- Придорожные опросы проводились в 13 странах
 - Везде применялся стандартный протокол
 - ≈ 50 000 водителей автомобилей и микроавтобусов
 - Случайная выборка
 - 24 часа в сутки / 7 дней в неделю
 - 23 вещества (8 групп веществ)
 - Отбор образцов крови или слюны на наличие алкоголя, наркотиков или лекарственных средств
- Красным на карте обозначены страны и регионы с повышенным употреблением п/а веществ.

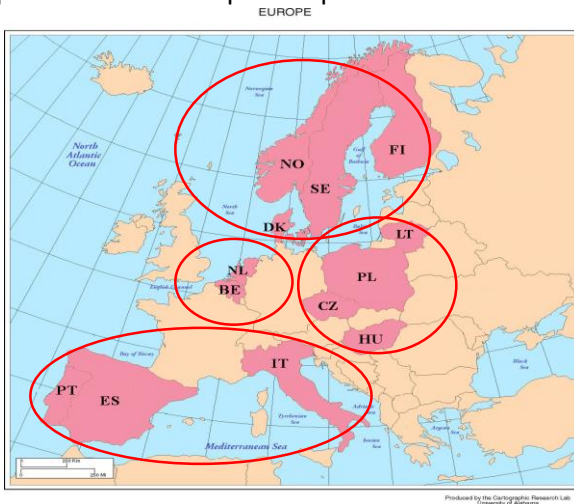


Рис.1 Употребление п/а веществ на дорогах ЕС.

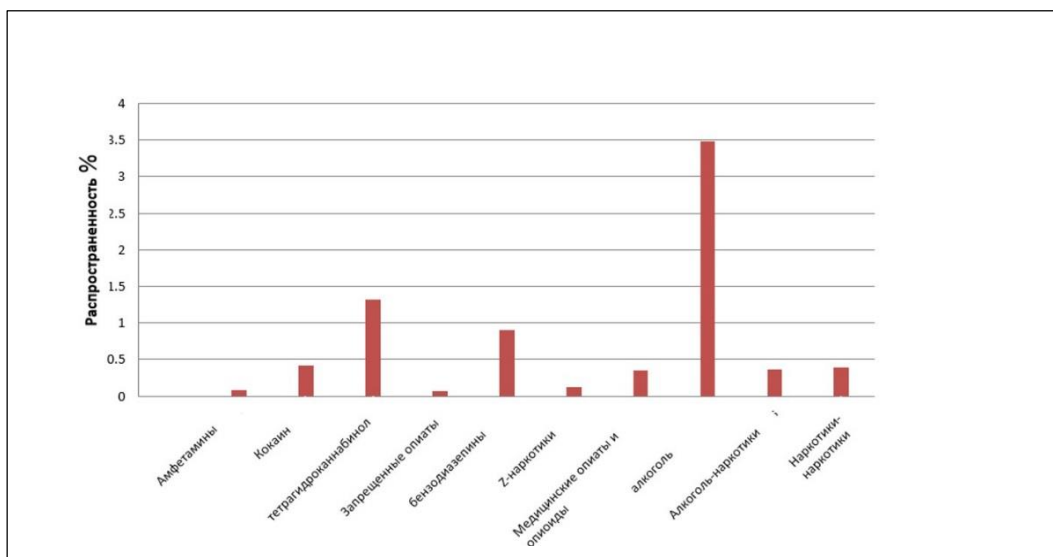


Рис. 2. Употребление п/а веществ на дорогах ЕС.

Вождение в нетрезвом состоянии в Европе

- Чаще всего: выходные и вечер/ночь в будние дни (с 22 до 04).
- Употребление алкоголя среди водителей мужчин в 2-4 раза чаще, чем среди женщин.
- Типичные возрастные группы варьируются по странам.

Употребление п/а веществ среди пострадавших или погибших водителей (рис. 3)

- ≈ 2500 водителей легковых машин и микроавтобусов прошли проверку

- Исследования в больницах проводились в шести странах
- Исследования в ДТП с погибшими водителями проводились в четырех странах
- Психоактивные вещества и пороговые уровни те же, что и в придорожных опросах в рамках проекта DRUID

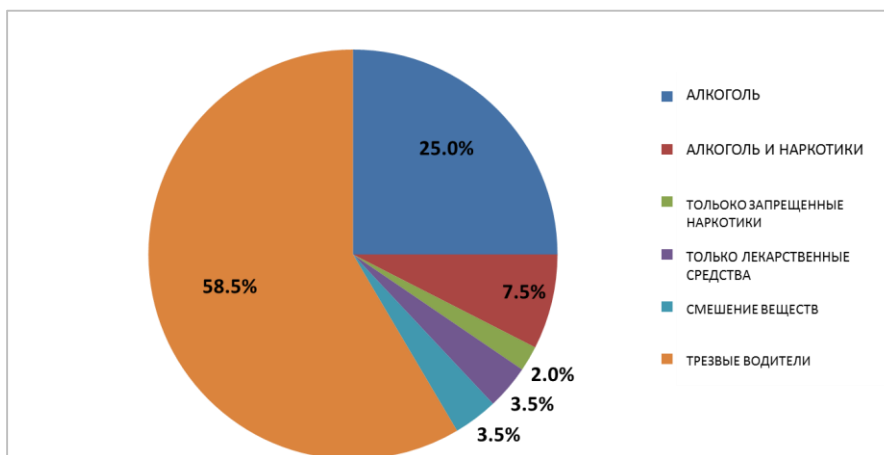


Рис. 3 Употребление п/а веществ среди пострадавших или погибших водителей

Употребление алкоголя среди пострадавших или погибших водителей

- Две трети всех водителей с положительным результатом теста на содержание алкоголя в крови имели показатели 1,3 г/л или выше.
- Относительно часто алкоголь обнаруживался
 - среди водителей мужчин.
 - моложе 50 лет.
 - ДТП с участием одного транспортного средства
 - неиспользование ремней безопасности.

Относительный риск употребления алкоголя водителями

Уровень риска	Относительный риск	Группа вещества
Легкий	1-3	Алкоголь 0,1-0,5 г/л <i>Марихуана</i>
Средний	2-10	Алкоголь 0,5-0,8 г/л <i>Кокаин</i> <i>Запрещенные опиаты</i> <i>Бензодиазепины и Z-наркотики</i> <i>Лекарственные опиоиды</i>
Высокий	5-30	Алкоголь 0,8-1,2 г/л <i>Амфетамины</i> <i>Комбинации препаратов</i>
Крайне высокий	20-200	Алкоголь >1,2 г/л Комбинации алкоголь-наркотики

Кто садиться за руль в нетрезвом состоянии?

Типичного образа пьяного нарушителя нет.

Типичные характеристики таких нарушителей:

- Мужчина в возрасте 18-35 лет
- Безработный или рабочий
- Холостой или в разводе

- Уже имеет нарушения ПДД или наличие других правонарушений/преступлений в прошлом.

Факторы, повышающие риск ВНС

- Отношение к употреблению алкоголя, к нетрезвому вождению, к нарушениям ПДД
- Отсутствие знаний о влиянии алкоголя и об ответственном потреблении алкоголя
- Отсутствие путей и возможностей избежать вождения после принятия алкоголя.
- Низкий уровень восприятия риска (влияние алкоголя на способности водителя, на вероятность ДТП и вероятность быть пойманным)
- Низкий уровень самоконтроля
- Эмоциональный стресс
- Наличие опыта управления автомобилем в состоянии алкогольного опьянения без каких-либо негативных последствий
- Общественные места, где нельзя остаться переночевать
- Необходимость использовать автомобиль
 - отсутствие альтернативных средств передвижения
 - большие расстояния или проживание в сельской местности
- Низкий шанс быть пойманным
- Эффект от воздействия алкоголя

Почему люди садятся за руль в нетрезвом состоянии?

- Водители считают, что их шанс быть остановленным полицией очень мал.
- Водители уверены, что употребление алкоголя не влияет на их управление транспортным средством. Как правило на вопрос *Можешь ли ты вести машину после 8 рюмок водки?* ответ будет отрицательным. На вопрос *Можешь ли ты вести машину после 1 рюмок водки?* Многие отвечают – да, конечно.
- Зависимость. Водители, признанные виновными за управление автомобилем в состоянии опьянения с высоким показателем содержания алкоголя в крови, часто имеют проблемы со злоупотреблением алкоголя.
- Терпимость к нетрезвому вождению в социальной среде (друзья, семья).

ЧТО МОЖНО СДЕЛАТЬ?

Законные меры: ограничения по закону.

- Допустимое количество алкоголя в крови водителя не должно превышать 0,5 г/л.
- Требование полного отсутствия алкоголя в крови отдельных групп водителей (молодые и начинающие водители; водители профессионалы, например, крупногабаритных машин или перевозящие опасные грузы).
- Для выявленных нетрезвых водителей может помочь временное снижение дозволенного порога, если есть возможности обеспечить надзор за исполнением.

Законные меры: правоприменение

- Вероятность обнаружения и задержания - важный элемент в борьбе с ВНС, так как только задержанные водители подвергаются мерам наказания или реабилитации.
- Случайные проверки паров выдыхаемого воздуха рекомендованы особенно в странах, где низок допустимый уровень наличия алкоголя в крови, поскольку небольшие дозы не дают четко выраженных признаков опьянения.
- Программы правоприменения должны быть нацелены на конкретные группы водителей:
 - Для выявления правонарушений, которые выпивают немного/нечасто в общественных местах и молодых водителей - яркие, заметные проверки на наличие алкоголя, организованные в местах с напряженным движением и в моменты большого

транспортного потока, но с низкой плотностью нарушителей, например, в ранние утренние часы.

- Для выявления водителей с высоким содержанием алкоголя в крови - места с диаметрально противоположными характеристиками, по сравнению с первым примером, здесь проверки должны быть менее заметными.

- Важно непрерывно проводить работу по правоприменению и выявлению нарушителей.

Законные меры: штрафы и наказания

- Максимально избегать лишения свободы или тюремного заключения в случаях без отягчающих обстоятельств и, особенно для тех, кто стал нарушителем в первый раз.
- Освобождение под надзор полиции одинаково подходит как для тех, кто в первый раз нарушил закон и кто повторно стал правонарушителем.
- Штрафы гораздо более эффективны среди молодых водителей, чем среди более взрослых, вследствие их ограниченных финансовых возможностей.

Законные меры: реабилитация для злостных нарушителей

- Законные меры менее эффективны для злостных нарушителей (люди с алкогольной зависимостью, алкоголики и часто люди, повторно совершающие нарушения), поскольку они не могут принять рациональное решение перед тем как сесть за руль под воздействием алкоголя или наркотиков.
- Злостных нарушителей следует выявлять как можно быстрее и направлять их на реабилитацию и лечение для искоренения основной проблемы – алкогольной или наркотической зависимости.

Законные меры

- Применять законы, направленные на конкретные группы водителей (например, водители до 20 лет, водители с высоким уровнем алкоголя в крови)
- Для достижения законопослушного поведения важны как законные меры наказания, так и социальные последствия (осуждение друзей, родственников, коллег)

Реабилитация водителей, или исправительные меры

Меры реабилитации должны соответствовать конкретной группе нарушителей

- В первую очередь разделите людей с зависимостью и без нее, поскольку им требуются разные меры воздействия и лечение.
- Также важно применять различные подходы и меры к молодыми водителями и водителями, повторно нарушающими правила.

Реабилитация водителей: оценка состояния и поведения водителя

- Оценка водителя позволяет определить типы нарушителей, что в свою очередь, позволяет использовать адекватные меры влияния на них.
- Нарушители, управлявшие автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, вскоре после задержания должны пройти проверку, основанную на объективных факторах, таких как содержание алкоголя в крови или наличие предыдущих нарушений.
- Нарушители из группы высокого риска ВНС (злоупотребляющие алкоголем или неоднократно задержанные), впоследствии должны проходить более тщательные процедуры оценки.
- В Европе около 30% специалистов сообщают о том, что прежде чем приступить к реабилитации, они проводят оценку водителей. Почти во всех программах есть официальные критерии назначений (например, уровень содержания алкоголя в крови).

Реабилитация водителей: интегрированный подход

- Проблемы безопасности дорожного движения (включая, ВНС) относятся и к области здравоохранения, поэтому реабилитация должна быть связана с системой здравоохранения.
- Специалисты, занимающиеся реабилитацией водителей, должны иметь доступ к системе знаний и иметь возможность обмениваться информацией со специалистами по лечению зависимостей.

Реабилитация водителей

- Лучше всего зарекомендовали себя психологические и терапевтические методы с элементами обучения.
- Нарушителей, управлявших автомобилем под воздействием алкоголя и наркотиков, следует обучать в разных группах. Не следует смешивать в одной группе и других нарушителей.
- Важно учитывать мотивационные аспекты. Например, срок лишения прав можно сократить, если нарушитель проходит курс реабилитации.

Лишение водительских прав

- Неотвратимое и быстрое лишение прав крайне важно для общего и конкретного эффекта пресечения правонарушений.
- Продолжительность лишения – от 3 до 12 месяцев. Более длительный период ведет к росту случаев управления автомобилем без водительских прав.
- Объединяйте лишение водительских прав с мерами по реабилитации/лечением.
- Более эффективна дифференцированная система лишения водительских прав и других мер – в зависимости от уровня содержания алкоголя в крови.

Информирование

- Молодые водители плохо осведомлены об изменениях в законах и о правоприменительных действиях - рекомендуется проводить широкие сопутствующие информационно-обучающие кампании.
- Злостные нарушители, как правило, лучше осведомлены о требованиях закона в отношении вождения в нетрезвом состоянии, поэтому для них нельзя ограничиваться только распространением знаний и информации.
- Наряду со штрафными санкциями дополнительным эффективным средством может быть индивидуальная работа со злостными нарушителями, например, рассылка писем с предупреждением о правовых последствиях невыполнения предписанных правил поведения.

Информационно-профилактическая работа (основные этапы)

1. Изучить теорию, собрать информацию и данные, на базе которых определить наиболее эффективные пути передачи информации.
2. Провести социально-маркетинговое исследование по конкретной целевой группе – собрать информацию о мотивах нарушений, об отношении к проблеме и ожиданиях, а также о характерных формах общения для данной группы нарушителей.
3. Использовать эту информацию при подготовке планов, включая содержание информационных сообщений, каналов или платформ для их распространения.
4. Начать с пилотного исследования и совершенствовать меры в процессе работы, корректируя возможные недостатки.
5. Провести оценку, чтобы понять, насколько данные вашего социального маркетинга позволили добиться желаемых результатов.

6. В зависимости от результатов оценки начинать следующий процесс исследования с постановкой новой задачи.

Информационная профилактическая работа – молодые водители

- Алкоголь играет заметную роль в социальных и досуговых мероприятиях молодых водителей.
- Давление сверстников сильно влияет на поведение молодых водителей.
- Вопросы, касающихся употребления алкоголя и вождения автомобиля, обсуждаются в основном с друзьями.
- Давайте информацию в ведущих социальных сетях, например, YouTube и Facebook, (Одноклассники, В контакте) и другие сайты, где молодые люди скачивают музыку, фильмы.
- Вопросы дорожной безопасности должны звучать актуально и привлекательно для целевой этой группы: помните об их потребности получать удовольствие.
- Роль «Сегодня за рулем я» может защитить от привычного давления в группе сверстников (кампания «Назначенный водитель»)
- Распространяйте свои информационные материалы и на 15-17-летних

Ключевые послания для молодых водителей:

- Даже небольшое количество алкоголя негативно влияет на твою способность управления автомобилем.
- Если решили, что на вечеринке будет алкоголь, заранее продумайте (и определите!), как добраться до дома, если не на своем автомобиле.
- Попутчики-пассажиры также несут ответственность за безопасность на дороге, включая управление автомобилем в нетрезвом состоянии.
- Смело говори сверстникам о своих опасениях, если есть риск, что кто-то может сесть за руль после принятия алкоголя.

Меры по снижению числа жертв ДТП, связанных с употреблением алкоголя

Доля смертей в ДТП, связанных с употреблением алкоголя, будет снижаться, если будет снижаться **риск вождения автомобиля в нетрезвом состоянии** и/или **частота случаев вождения автомобиля в нетрезвом состоянии**.

Факторы, снижающие **риск** ВНС:

- Вождение автомобиля с меньшим уровнем концентрации алкоголя в крови
- Более безопасные дороги
- Более безопасные автомобили

Факторы, снижающие **распространенность случаев ВНС**:

- законодательные нормы,
- надзор за соблюдением законов (правоприменение),
- кампании в СМИ,
- меньшая доступность алкоголя,
- наказания нарушителей,
- образовательные мероприятия,
- альтернативные виды транспорта.

Успешные практики в странах ЕС

- Снижение установленных законом пределов уровня алкоголя в крови для опытных водителей до максимума в 0,5 г/л
- Снижение установленных законом пределов уровня алкоголя в крови для начинающих/молодых водителей и отдельных специфических групп водителей.

- Снижение установленных законом пределов для комбинаций с запрещенными наркотиками
- Создание мобильных полицейских отрядов для более быстрого реагирования на повышенные риски ВНС, которые постоянно напоминают потенциальным правонарушителям о непрекращающихся проверках на дорогах.
- Приобретение алкотестеров с повышенной пропускной способностью на проверку дыхания, которые увеличивают число проверок.
- Проведение кампаний «Назначенный водитель» для молодых водителей.
- Отказ от продажи алкоголя на заправочных станциях.
- Повышение возраста, с наступлением которого разрешается потребление спиртных напитков
- Проведение программ по использованию алкогольных блокираторов (алкозамков) в качестве обучающей меры.

ВЫВОДЫ

- Правоприменение и надзор за соблюдением установленных законом пределов – важнейший элемент в борьбе с нетрезвым вождением.
- Водители с высоким содержанием алкоголя в крови и водители, употребляющие алкоголь с наркотиками, имеют самый высокий риск совершения ДТП.
- Меры следует применять как можно быстрее после обнаружения правонарушения.
- Нетрезвое вождение - проблема не только дорожной безопасности, но и здравоохранения.
- Повышать уровень знаний и менять отношение в обществе к нетрезвому вождению.
- Применяемые меры должны быть основаны на знаниях и опыте – собирайте информацию, проводите оценки.
- Комбинируйте различные меры влияния на снижение ВНС (закон, реабилитация, лишение прав, обучение и информирование)

Более подробную информацию о проекте DRUID можно найти на сайте: www.druid-project.eu
(на английском языке)

Вопросы и ответы.

С. Моусеев: группы водителей отличаются по восприимчивости к различным мерам, к информации и каналам ее передачи. Водители высокой группы риска с высоким уровнем алкоголя в крови, часто нарушающие ПДД, профессионалы, молодые, начинающие, кандидаты – это все разные категории водителей, и с ними по-разному надо работать. Если бы вам надо было выбрать одну группу или вы хотели бы блицкрига в снижении аварийности – с какой группы вы бы начали? Какая из этих групп, по-вашему, вносит наибольший вклад в аварийность?

Ш. Хаунинг: для блицкрига лучше начать со злостных нарушителей, так как ДТП, в которые они попадают сопряжены с худшими последствиями. Для более долгосрочных целей – надо работать с молодыми водителями и кандидатами. В нашей стране это был процесс десятилетий, который менял культуру через совершенствование правоприменения, информационные кампании, снижение уровня концентрации для начинающих. Мы изменили культуру. Молодые водители – это будущее. Результат будет через 10-20 лет. И этот процесс непрерывный. Если хотите незамедлительного эффекта – беритесь за группы высокого риска.

Б. Биванс: я хочу обратить внимание на то, что есть и позитивный опыт употребления алкоголя. Большинство из нас, если пьют, то пьют ответственно. Это часть культуры многих стран и народов. Привычки, отношение, культуру тяжело менять, но это не требует больших вложений. Работать со злостными нарушителями намного дороже. Это и лечение, и поддержка и постоянный надзор. Очень тяжело влиять на и менять зависимых людей, здесь требуется вмешательство и медиков, и наркологов, и семьи и общества.

Экспертная оценка ситуации и подходов к решению

С.В. Жанказиев, д.т.н., заведующий кафедрой «Организация и безопасность движения» МАДИ



За последние полгода, имея достаточную техническую базу в МАДИ, мы проводим эксперименты, показывающие, что меняется в поведении человека на дороге, когда он пьет. Для этого, среди прочего, у нас имеются симуляторы, которые позволяют имитировать реальный режим движения. Эксперимент проходит в три фазы. Первый этап – этап привыкания, когда человек еще осознает, что он находится в симуляторе. Второй этап наступает внезапно, когда происходит растворение в этом процессе, когда его поведение абсолютно совпадает с реальным поведением на дороге – это активная фаза эксперимента. Третий этап отмечается конфликтом зрительного и вестибулярного аппаратов, когда наступает усталость, человек выпадает из активной фазы и начинает вести себя, как ребенок с компьютерной игрой - ездит по тротуарам, наезжает на пешеходов и т.п.

Эксперимент проводился на энергетических напитках, доступных сегодня в продаже. После приема определенного количества такого напитка принципиального отличия от алкоголя с точки зрения разрушающего влияния на поведение человека – нет. Мы обнаружили интересную закономерность, что после принятия такого напитка человек, садясь в автомобиль на симуляторе не выходит на активную фазу эксперимента. Ни на какой фазе испытуемые не ассоциируют себя с реальной ситуацией на дороге. Оказалось невозможным добиться адекватного осознанного поведения на активной фазе, начиная с 0.2 промилле.

По мере накопления алкоголя поведение становится еще более игривым. Испытуемый ассоциирует себя только с фазой игры. У нас возник вопрос: соответствует ли это состоянию человека в реальной ситуации на дороге или нет? Тогда мы провели еще один эксперимент и проверили по 42 психофизиологическим параметрам, насколько коррелируется наш эксперимент с реальной жизнью. Было выявлено, что человек в определенном состоянии опьянения, выезжая на дорогу, не отдаёт себе отчет, что он находится в конфликтной среде. У него возникает эффект искаженной реальности. Он не понимает, в какой тревожной ситуации он может оказаться каждую секунду. В нормальных условиях при нахождении в дорожной среде абсолютно трезвый человек сталкивается и решает до 20 микро компромиссов в секунду. Процесс обучения, тренинги и практика, жизненный опыт вырабатывают такую механику. Когда человек принимает алкоголь, мы видим, что разрушается самое главное – натренированная часть мышления. Человек перестает адекватно понимать, в какой он находится среде. В этом состоянии, даже при малых дозах до 0.2 промилле, он решает не более 3-4 конфликтных компромиссов в секунду. Мы считаем, что 0.2-0.3 промилле - это рубеж, за которым любой здоровый человек перестает адекватно и, что называется, трезво видеть. И здесь нет отличия между людьми из разных стран и регионов. С этой точки зрения мы абсолютно одинаковые. Это биологическая проблема.

В рамках разработки интеллектуальных транспортных систем вместе с нашими зарубежными коллегами мы сможем предложить систему, которая способна определить без алкотестера, в каком пороговом состоянии человек находится за рулем. Мы считаем, что здесь, наряду с опьянением, необходимо учитывать фактор усталости, который в России проявляется иначе, чем в европейских странах, влияя на состояние и поведение водителя, начиная уже с 12 часов дня. Мы продолжаем работать в этом направлении.

С конца 2013 года государство, в первую очередь в лице Министерства образования и науки, ведет большую работу по совершенствованию подготовки водителей в автошколах. Большая часть работы поручена МАДИ. Обновлены примерные учебные программы автошкол, которые теперь включают и вопросы психологии подготовки кандидатов в водители. Впервые введена дисциплина психофизиологии. Решаются вопросы, какое оборудование должно быть в автошколах. Реформа затрагивают вопросы прав и возможностей человека водить автомобиль. Какое влияние оказывает алкоголь на определенные типы

личностей? Сегодня мы можем ответить лишь на некоторые вопросы, другие находятся на стадии изучения. Исследования выводят нас на уровень исследований мозга, где мы стараемся сотрудничать с рядом российских институтов, и объединенными усилиями мы сможем продвинуться в этом вопросе. Интересно отметить разницу, которую мы заметили между Россией и европейскими странами: у нас к группе большего транспортного риска относятся молодые люди, а в Европе – это пожилые. Перед нами стоит задача снизить уровень смертности молодежи на дорогах. В Европе - снизить статистику смертности более старшего поколения. Подходы обучения молодежи тоже разные.

Организационно-правовые и методологические вопросы организации взаимодействия Дирекции ФЦП ПБДД 2013-2020 и проекта Автотрезвость.

Н.Н. Чуклинов, к.т.н, начальник Управления ФКУ Дирекции Программы ПБДД 2013-2020



Опыт реализации федеральных целевых программ по ОБДД в России, свидетельствует, что процесс изменения состояния аварийности достигается в результате масштабной совместной работы органов государственного управления в рамках внедрения программно-целевого подхода и активизации участия населения в этой работе. Ключевыми направлениями в достижении цели являются: совершенствование организации дорожного движения, предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, повышение эффективности контрольно-надзорных действий, создание системы оказания своевременной помощи пострадавшим в ДТП людям, формирования в обществе атмосферы полного неприятия действий по нарушению требований действующего законодательства и Правил дорожного движения.

Система ОБДД последовательно формируется как единое целое, с сочетанием централизации и децентрализации управленческих функций. Парк личных автомобилей увеличивается каждые десять лет на 50%, а основной объем грузов все в большей доле перевозится на внутригородских и внутриобластных маршрутах. Это требует дополнительного внимания и повышения требований к системам маршрутного ориентирования, информированию населения об условиях дорожного движения, обеспечению неотвратимости наказания за совершенные правонарушения.

Результаты работ в рамках ФЦП ПБДД, региональных и муниципальных программ свидетельствуют о накоплении положительного опыта в реализации «системного подхода», одновременно выявляя «слабые места» в организационно-правовом обеспечении сферы ОБДД.

ОБДД сегодня является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

В условиях «насыщенной и интеллектуальной» автомобилизации основной причиной большой еще смертности на дорогах страны является недостаточное развитие государственных и общественных институтов, позволяющих поддерживать баланс между потребностями общества и фактическим уровнем развития автопарка страны.

Без повышения роли «человеческого фактора», без грамотного, ответственного, дружелюбного поведения участников дорожного движения (далее УДД) дальнейшее развитие транспортной среды может зайти в тупик. Требуется активное вовлечение широких слоев общества с взаимной, субсидиарной ответственностью всех субъектов дорожного движения по отношению друг к другу. Не случайно, правительства многих стран с развитой автомобилизацией с начала 80-х годов прошлого столетия объективно перестали делать ставку только на разработку и реализацию мер государственного понуждения.

Безопасное поведение должно сочетать в себе ответственность перед государством за правомерное поведение на дорогах, а также формирование своего рода кодекса цивилизованного

вождения автомобиля, достижение нового стиля общения, базирующегося на изменении индивидуального и общественного правосознания.

Кратким и эффективным поиском организационно-экономических подходов в системе государственно-общественного управления сферой ОБДД может явиться адаптация передового зарубежного и отечественного опыта в рамках реализации Глобального плана по обеспечению БДД и Десятилетия действий в этой сфере.

Необходимо учитывать нарождающуюся тенденцию в обществе, связанную с изменением статуса транспортной единицы от независимого, самостоятельного и в значительной степени непредсказуемого субъекта дорожного движения в сторону «активного», управляемого объекта транспортно-информационного пространства.

Идет формирование воспитательно-образовательного пространства в сфере ОБДД. Реализуется целый комплекс мероприятий по повышению правового сознания УДД, обучения населения всех возрастных групп безопасному поведению на улицах и дорогах.

В целом выполнение Программ по ОБДД, внепрограммных мероприятий на уровне субъекта Российской Федерации и муниципальных образований, активное привлечение бизнеса, огромного ресурса СМИ и общественных организаций формирует условия, позволяющие обеспечить концентрацию ресурсов и системность воздействия на причины и условия совершения ДТП, исходя из этапности развития процессов автомобилизации в стране.

При этом большой успех имеют подходы по формированию многосекторных партнерств, что положительно характеризует инициативу Международного альянса за ответственное потребление алкоголя, а также инициативу производителей алкогольной продукции по формированию практически нового мировоззрения в поисках возможности компромиссного решения в системе «алкоголь-наступающие последствия».

Такое международное общественное движение развернуто впервые, что свидетельствует о росте правосознания институтов гражданского общества и их активного влияния на результаты развивающихся общественных процессов, оказывающих прямое влияние на бизнес и производство.

Проект «Автотрезвость» может и должен рассматриваться как активная мера, способствующая внедрению программно-целевого подхода в деятельность по ОБДД, являющаяся по сути дела началом внедрения государственно-частного партнерства в решении проблем ОБДД. На это нас соответствующим образом нацеливают принятые правительственные решения, изменения в действующее законодательство, принимаемые решения законодательных и исполнительных органов на уровне субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

Накопленный в Смоленской области опыт по проекту «Автотрезвость», возможность его деления на отдельные подсистемы обеспечения общественной безопасности, их интеграции на основе значимых критериев, возможность наращивания научного потенциала в управлении самим проектом, а также его поэтапная трансляция в другие субъекты Российской Федерации, имеет большое общественное значение, прямо способствующая расширению возможностей реализации федеральной, региональных и муниципальных программ по ОБДД.

Оригинальность и парадоксальность этого проекта в том, что он позволяет нам наблюдать, как меняется философия мышления у тех, кто производит алкоголь, у тех, кто садится за руль автомобиля, как меняется в целом философия взаимодействия людей в обществе.

Поэтому, мне хотелось бы поблагодарить Международный альянс IARD за его инициативу, за то, что с этим проектом он принес новый импульс в наши традиционные подходы в области дорожной безопасности. Хотя на первом этапе, то, что они предлагали, казалось невозможным - известно, что практически все, кто брались за алкоголь в России, терпели фиаско. Выступив с интересной оригинальной инициативой, проект позволил нам активизировать нестандартные подходы к решению проблемы. Спасибо Шерду Хаунингу за точечное представление ценного европейского опыта из проекта DRUID, который дает почву для размышлений и который мы можем адаптировать и применять к нашим реальностям.

Проект *Автотрезвость* является интегральным, так как в нем участвуют дорожно-патрульная служба ГИБДД, автошколы, общественные институты и организации, наука, где проект обеспечивает межсекторное взаимодействие. Но пока этот процесс идет медленно. И не потому что мы не хотим или не имеем возможностей, но сказываются трудности в адаптации тех подходов, которые на протяжении более чем 40 лет отработывались в европейских странах.

Для нас более характерна запретительная система, в частности через ужесточение ответственности за нарушения. Когда-то профессор Иванов, который занимался вопросами транспортной психологии, говорил, что около 30 процентов населения в нашей стране по разным причинам не должны садиться за руль автомобиля. Есть и другая сторона проблемы безопасности, где мы очень много работаем – это организация дорожного движения. Федеральная целевая программа «Безопасность дорожного движения» - это системный норматив, который также объединяет целую группу мероприятий, которые в свою очередь влияют и на обсуждаемые сегодня проблемы. Проект *Автотрезвость* мы рассматриваем как элемент государственно-частного партнерства, особо отмеченное в федеральной целевой программе. Проект затрагивает те секторы, которые должны наполнять целостную систему взаимоотношений и обеспечивать субсидиарную ответственность, которую в дорожной безопасности должны нести все - население, участники, производители, педагоги, ученые, родители, - что уже достигнуто во многих европейских странах, в США и в Японии. Мы тоже стремимся к этому, осваивая элементы формирования индивидуального и коллективного правосознания.

Известно, что для решения этой проблемы требуется определенный уровень автомобилизации в 300-600 автомобилей на 1000 жителей, когда значительно повышаются требования транспортного потока, притягивая буквально каждого к участию в решении проблемы. Мы еще далеко не исчерпали возможности законодательства и нужно продолжать его совершенствовать, особенно в отношении злостных нарушителей.

Что касается населения в целом, данный проект дает возможность развить систему агитационно-пропагандистских мероприятий и помогает донести до каждого меру личной и гражданской ответственности.

Этот проект должен получить поддержку. Как и в какой форме – требует дальнейшего обсуждения. Уже есть интересные шаги перехода проекта в другие субъекты РФ. Мы предлагаем по возможности (учитывая сегодняшние кризисные явления) интегрировать этот проект в систему региональных и муниципальных программ по БДД, что позволит сделать более определенным статус проекта для России и его государственную и социальную значимость. Для развития проекта потребуется и поддержка профильных министерств и ведомств.

Хочу отметить, что проект пока мало использует имеющиеся у нас институты. Сегодня ГИБДД – единственная в своей структуре служба которая имеет аппараты пропагандистской деятельности. Если мы на основании исследований проекта правильно направим туда этот импульс, насытим ценной информацией, я уверен, что они смогут эффективно использовать предоставленный материал и укрепить сотрудничество в рамках проекта. Этот путь есть, и он может не только значительно снизить расходы на проект, но и повысить эффективность влияния на ситуацию со стороны ГИБДД.

Я хочу поддержать мысль о том, что в 21 веке автомобиль должен стать не непредсказуемым, а полностью управляемым объектом, как изнутри так и снаружи. Это совпадает с задачами проекта *Автотрезвость*, который обращается в первую очередь к формированию нового мышления у кандидатов в водители. Возможно, в 2017 году, когда мы будем пересматривать планы ФЦП, там будут учтены и научные изыскания МАДИ и эффективные подходы проекта *Автотрезвость*.

И заканчивая, я опять обращаюсь к философии дорожного движения. Сегодня участник дорожного движения, который нарушает правила, уже не просто отвечает перед законом за свои нарушения, но он нарушает и конституционные права других граждан. Общество начинает понимать это. И мы все чаще видим это в жестких оценках отдельных людей, руководителей и СМИ. Продолжая работу по совершенствованию действующего законодательства, я бы рекомендовал воспользоваться данными

исследований проекта *Автотрезвость*, где формируются новые подходы и появляются новые формы сотрудничества в решении проблемы.

Опыт работы международного пилотного проекта «Автотрезвость» в Смоленской области.

Л.Ю. Мажар, проректор Смоленского гуманитарного университета по социальной работе, руководитель проекта в Смоленской области

В августе 2013 года, когда я делала свою первую презентацию для авторов незнакомого тогда проекта в одном из залов комплекса Москва-сити, я очень волновалась, как отнесутся спонсоры к нашему предложению выйти за пределы МКАД, в реальную Россию, в Смоленскую область. Вопрос был решен в нашу пользу. Сегодня здесь сидят коллеги, которые занимались практическими делами проекта, а на долю СГУ выпала организационная часть работы.

Что такое опыт пилотного проекта? – Это шишки, которые набивает конкретный регион, чтобы потом другие регионы могли избежать многих проблем. При участии наших смоленских коллег произошла кристаллизация этого проекта, в процессе которого проявлялись личности и организации, бывшие и ставшие двигателями этой работы в области.

Что касается итогов проекта *Автотрезвость*, мне приятно, что Смоленск выступил здесь с положительным имиджем. У нас в Смоленске есть шутка: все время идет что-то печальное из Смоленска, то поляки с войной в 17 веке, то в 19-м французы с Наполеоном, то войны 20-го века ... Но есть и хорошее, что идет от нас! Мы старались, чтобы этот проект реализовывался с умом, с прицелом на другие российские регионы. Мы понимали, что если что-то нам не пригодится, это может оказать пользу соседям из других регионов. Мне приятно, что здесь прозвучали слова о государственно-частном партнёрстве, так как это лучший путь решать масштабные проблемы в России. Страна у нас большая, и в одиночку никому не справиться.

Я обращаю внимание на некоторые факты реализации проекта в Смоленской области. **Первая задача** – это поиск партнеров и формирование системы исполнителей. Не могу не отметить упорство и такт организаторов проекта. У нас несколько месяцев ушло на визиты и переговоры с представителями администрации, депутатами, общественными организациями. Кто-то естественным образом отошел от проекта, а те, кто должен был включиться в проект, постепенно к нему притянулись. И хотя Администрация области отнеслась к проекту несколько настороженно, негласно все этот проект благословляли, начиная с Губернатора области и заканчивая депутатами Смоленской областной Думы. Регионам надо быть готовым к такому настороженному отношению к новому и не совсем обычному проекту. Постепенно к проекту присоединялись новые партнеры, появлялось все больше сторонников. 13 февраля у нас в СГУ состоится встреча студентов с Губернатором области А.В. Островским, где будем обсуждать и этот проект.

Второе. Согласно своим целям и задачам, проект имеет не только практическую направленность, но и является исследовательским. В рамках нашего гуманитарного университета мы постарались придать ему научный характер, что добавило вес проекту и он получил большую популярность и поддержку среди студентов, преподавателей, журналистов и населения.

Партнерство. Великая прелесть этого проекта в том, что он объединил людей самых разных профессий. Благодаря кому он приобрел такое общественное звучание? Это Общественная палата Смоленской области, общественная палата ЦФО, представитель которой поддержала этот проект. Общественный совет при УМВД России по Смоленской области, председатель которого был и руководителем проекта в области, его роль особенно важна в поддержании контактов между обществом и УМВД, УГИБДД.



Мы должны снять шляпу перед сотрудниками УГИБДД. Отдел пропаганды поставил много идей и дел в зачет этого проекта. Очень много делалось под их эгидой, благодаря их поддержке и энтузиазму.

Нельзя не отметить участие Смоленской епархии, которая была с нами в Дни памяти жертв ДТП в 2013 и в 2014 годах. Активно работали смоленские СМИ, освещая темы проекта в газетах, на радио, телевидении и в интернете. Мы тщательно отбирали автошколы, в итоге с нами оказались лучшие - от автошкола легендарного и уважаемого ДОСААФ, государственных специализированных колледжей до молодой частной школы «Автоледи».

В рамках проекта нам показались интересными связи, которые стали формироваться между участниками: за одним столом сидели директора, журналисты, преподаватели, сотрудники УГИБДД, представители бизнеса. Проект позволял им общаться и обсуждать важные вопросы дорожной безопасности и взаимодействия, повышая взаимопонимание, что дает дополнительные очки проекту.

Результат. Эффект получился, какого мы не ожидали. По России дорожный травматизм, связанный с нетрезвым вождением возрос в среднем на 20%. В Смоленской области на 20% уменьшилось количество ДТП, связанных с ВНС. Хочется верить, что это не случайность. Надеюсь, что и на следующий год сохранится эта тенденция.

Что дальше? Наши пожелания на перспективу. Проект должен развиваться. Географически выходить на новые регионы. Нам бы хотелось, чтобы в Смоленске проект остался. Нам еще есть, что делать. Автошколы уже не останутся – они уже реализуют новый модуль «Алкоголь и вождение». Можно и нужно выходить на молодёжь, на студентов, на старшеклассников – все это потенциальные кандидаты в водители. Допризывники – тоже большая группа молодежи, на которую можно выходить через ДОСААФ. И, конечно, семьи – значительный ресурс в любом контексте. У нас был опыт привлечения детей с родителями, когда в Смоленске проходил День города – семейный конкурс «Я за автотрезвость!».

Спасибо большое нашим зарубежным коллегам, что пришли к нам с этим проектом. Спасибо коллегам на федеральном уровне, потому что благодаря вам и вашей поддержке лучший опыт идет в регионы. А коллегам в Смоленской области и в других регионах желаю удачи – этот опыт надо развивать дальше!

Б.Биванс: Сейчас, когда мы пытаемся провести проект в другие регионы, было бы полезно, чтобы вы помогли нам передать идеи проекта. Вы упомянули о губернаторе и его негласной поддержке проекта. Может быть, он сможет передать эту информацию и положительный опыт проекта губернаторам других регионов на своих рабочих встречах с ними? Повторюсь, что наша встреча вчера с заместителем министра МВД будет способствовать возможной трансляции этого опыта в другие субъекты, потому что просто так его из кармана в карман не переложить, требуется большая работа, требуется поддержка и регламентирующие документы.

Н.Н. Чуклинов: при трансляции этого опыта необходимо учитывать, что у нас, кроме конституционного и федерального законодательства, также есть законодательства региональные и муниципальные, которые дают определенную самостоятельность местным органам власти в принятии решений. Это может помочь в продвижении местных инициатив проекта.

Дополнительный курс «Алкоголь и вождение» для кандидатов в водители - содержание, внедрение, эффективность и перспективы.

А.А. Полежаев, начальник автошколы ДОСААФ, г. Сафоново Смоленской области

Наша автошкола была одной из 10 первых школ, которые были приглашены в проект *Автотрезвость*. Данный проект реализуется в нашей области с ноября 2013 года и проходит при поддержке Губернатора, Общественного совета при УМВД и СГУ.

В рамках проведения областных мероприятий «Безопасный город» Сафоново (55 тысяч жителей) был признан наиболее благоприятным районом по показателям безопасности дорожного движения. В конце мая 2014 года Губернатор и все руководители УВД районов Смоленской области и главы администраций городов посетили нашу автошколу, где, кроме прочего, с удовлетворением познакомились с новым интерактивным учебным модулем, который с апреля 2014 года решением педагогического совета мы включили в расписание – 2 дополнительных часа теоретических занятий по теме «Алкоголь и вождение». Поскольку двух часов по 45 минут не хватает для проведения всех практических упражнений с очками, мы собираемся увеличить курс до четырех часов.

С апреля месяца более 800 выпускников нашей автошколы прошли данную программу. Если мы выпускаем по 1000-1200 слушателей каждый год, то можно сказать, что 56 часть населения города получила эти знания. Теперь стоит задача проверить, как они будут реагировать на эти занятия. У нас тесная связь с местным отделением ГИБДД и есть договоренность проверить по данным о ДТП наличие среди нарушителей наших выпускников.

Как показала практика, эти занятия были интересны и полезны не только новичкам, а людям, которые пришли повышать свои водительские навыки. В нашей автошколе большой процент уже опытных водителей, которые приходят повышать квалификацию. Большой интерес вызывают «пьяные очки», которые помогают понять при трезвом сознании, как ведет себя организм под действием алкоголя. И я вижу, что им это занятие интересно.

Конспект занятия разработан организаторами проекта. Нам ничего не пришлось делать, потому что уже имелся конспект, план занятия и готовая презентация. Все преподаватели прошли специальный курс обучения по этому модулю. Придя в свою школу, мы его частично доработали и постоянно обновляем только на предмет статистических данных по РФ и по Смоленской области, которые получаем от ГИБДД.

Перед началом занятия мы проводим тестирование для каждого слушателя. После занятия они заполняют ту же анкету. Мы сравниваем результаты и делаем выводы, какую эффективность имело занятие. Как правило результаты неплохие.

Пройдя семинар в рамках проекта я обучил еще двух преподавателей в своей автошколе. Теперь у нас уже три преподавателя ведут этот курс. 90 минут. 6 тем. В группе в среднем 30 человек. В начале занятия, говоря о статистике ДТП, я привожу такое сравнение: за 10 лет в Афганистане погибло 15 тысяч солдат, а за 2013 год на дорогах России – 27 тысяч. Это половина нашего города. Инвалидами стали 250 тысяч – это население Смоленска. Я им говорю, что за год нет половины Сафоново и весь Смоленск на костылях. И 20% всего этого связано с нетрезвым вождением. Люди рельефнее видят беду на понятных им масштабах. Это лучше доходит.

Отмечу, что с прошлого года в нашей области ГИБДД заметно увеличили количество проверок: практически каждый день проводят рейды и сплошные проверки на дорогах. Каждый день в 8 утра тормозят всех подряд.

Я бы рекомендовал нашему семинару выйти на Министерство образования и науки РФ с предложением о внесении данного модуля в программы обучения всех автошкол страны. У себя мы это ввели. Думаю, было бы не лишне сделать это и на всероссийском уровне.

Вопросы и ответы

Бретт Биванс:

У меня вопрос к г-ну Жанказиеву относительно очков, которые мы используем на занятиях. Хотелось узнать Ваше мнение об этих очках. Могли бы вы протестировать их на имеющихся у вас симуляторах? Они могут быть неплохим прибором в рамках учебного класса. Но это не игрушка. Как и алкотестер – тоже не игрушка. Очки – не игрушка, с помощью которой можно смеяться над пьяным. Нам будет важно узнать Ваше мнение. Мы сегодня говорили, что обучение, особенно для молодежи, должно

быть развлекательным. Как нам объединить смешные упражнения с очками и серьезную проблему пьянства за рулем? Я бы был признателен Вам, если бы Вы могли поделиться Вашим экспертным мнением по этому поводу.

С.В. Жанказиев:

Я считаю, что использовать тренажеры при обучении можно и нужно. Это рекомендуется и при переподготовке. Мы хотим не только развивать исследовательскую базу, но и делать ее максимально доступной для автошкол.

Что касается прозвучавшей рекомендации для Министерства образования по включению этого модуля в программу автошкол, то я вижу здесь два пути. Пока еще открыт портал внесения предложений по подготовке водителей в интернете, и вы можете туда выйти с предложением. Будьте готовы, что автошколы могут не приветствовать это, т.к. это подразумевает увеличение учебных часов. Наш Университет также принимает активное участие в подготовке программ.

Модуль «Алкоголь и вождение» на семинаре для преподавателей автошкол в Смоленске и Стерлитамаке.

С. Ю. Моисеев, директор учебного центра «Актив-Безопасность» (Москва)



Меня пригласили в проект в феврале 2014 года с просьбой помочь в подготовке и проведении семинара для преподавателей автошкол. Я рад, что я участвую в этой программе. Мне было интересно вместе с проектом осваивать эту тему, поглубже разобраться в ней, так как тема не такая простая, как может показаться на первый взгляд. Работая с преподавателями автошкол в Смоленске и в Стерлитамаке, где также был запущен проект *Автотерзвость*, я видел, как люди с душой подошли и к проекту и к занятиям, хотели работать, делились собственным опытом. Получен очень позитивный материал. Даже одного однодневного семинара им было достаточно, чтобы далее преподавать материал самостоятельно и даже обучать своих коллег. На нашем семинаре мы давали возможность каждому участнику попробовать и было видно, что люди могут транслировать все темы модуля своим слушателям.

Я хочу отметить, что перед преподавателями стоит задача не только передать информацию и знания, даже не только изменить мнение и отношение, но и формировать намерение будущего водителя никогда не поступать так. Может быть, придумать ритуал с клятвой или обещанием перед группой в конце занятия, перед руководством автошколы, перед ГИБДД? Роль и инициатива преподавателя здесь велика.

Я бы рекомендовал проводить занятие для преподавателей автошкол не один, а два дня: один день изучать контент модуля «Алкоголь и вождение», а второй день – отработать с ними навыки интерактивного занятия, в том числе со специальными очками, потому что оно отличается от привычной традиционной лекции по ПДД. Я полагаю, что с точки зрения психологии и физиологии, человеку нужно «переварить» новые знания, а на второй день лучше закрепить уже методику их преподавания. Эффект от занятий будет лучше.

Шерд Хауинг.

Это интересный проект. Хорошая практика в автошколах. Я могу привести пример из Нидерландов. В одной школе преподаватель начинал давать занятие по ВНС для молодых водителей. Он предлагал им выпить алкоголь, а затем под своим контролем предлагал проехать на полигоне, после чего проводил обсуждение. Но здесь есть очевидные этические трудности. Я думаю, что очки.. если вы даете их с продуманным и хорошим посланием, помогают это послание запомнить.

Участие СМИ в пропаганде и расширении влияния по вопросам безопасности дорожного движения.

А. Голикова, журналист, газета «Город», Смоленск.

Участие в проекте *Автотрезвость* - новый интересный опыт как для меня, так и для большинства моих коллег в Смоленске. Смоленщина стала пилотным регионом его реализации, и нам было интересно проследить, как наши читатели будут реагировать на посвященные ему материалы, которые публиковались в газете и на сайте по результатам практически каждого события в рамках проекта.

Управление автомобилем в нетрезвом состоянии, несомненно, относится именно к насущным социальным проблемам. Значит, СМИ, будь то печатные издания, телеканалы или радиостанции, должны принимать заметное участие в освещении данного вопроса, всеми доступными средствами и методами привлекая внимание населения к теме автоалкоголизма, помогая людям глубже понять всю серьезность проблемы и ее последствий.

Нам хотелось донести до наших читателей, что не только не только садиться за руль в состоянии алкогольного опьянения неприемлемо, но и что даже минимальные дозы алкоголя оказывают заметное влияние на человеческий организм и могут привести к трагическим последствиям на дорогах.



Всем известно о потенциальной опасности нарушения элементарных правил БДД. И, тем не менее, эти нарушения продолжают происходить на наших дорогах с тревожным постоянством. Самые тяжкие последствия зачастую бывают у водителей, севших за руль в нетрезвом состоянии.

Наша общая задача сегодня – добиться, чтобы управление автотранспортом в нетрезвом виде не только выявлялось и наказывалось полицией, но и искренне порицалось обществом, чтобы водитель, садящийся за руль после кружки пива, знал, что его проступок будет не только пресечен, но и получит широкую огласку и повлияет на его дальнейшую жизнь, работу и отношения с окружающими людьми. Здесь, конечно, не обойтись без журналистов.

Благодаря статистике посещаемости нашего сайта www.gorodnews.ru я могу представить цифры, которые наглядно демонстрируют, какие материалы пользовались наибольшей популярностью у смолян.

Короткие новостные материалы, посвященные прошедшим в рамках проекта *Автотрезвость* мероприятиям (будь то визит полицейских из Великобритании, совместная акция с сотрудниками ГИБДД или урок автотрезвости в смоленских автошколах) набирали в лучшем случае чуть больше шестисот просмотров. В то время как развернутые и менее «официозные», живые тексты, посвященные тем же самым темам и событиям, но дополненные ярким фото- и видео рядом, вызывали интерес как минимум у тысячи посетителей нашего сайта.

Какими должны быть мероприятия проекта, чтобы глаз читателя сразу выхватывал информацию о нем из текущей новостной ленты и побуждал человека не просто прочитать текст, но и поделиться им с сотнями друзей и знакомых, включая социальные сети?

Прежде всего, нам, журналистам, нужна яркая, желательно необычная и интересная фактура, которая позволит сделать цепляющие фотографии, видео в тему и придумать привлекательный игровой заголовок.

«Пьяные очки» и упражнения с ними – хороший тому пример. Могут быть и другие яркие информационные поводы и видео сюжеты: флэш мобы, акции со свечами в память о погибших, автопробеги, веломарафоны, сбор подписей под лозунгом «Я за автотрезвость!», городские эстафеты и живые цепи волонтеров на дорогах, встречи с участниками автоаварий, их голоса, их судьбы... - пока этого мало, и зачастую информация о пьяных трагедиях сводится к описанию уже случившейся трагедии.

Наша газета *Город* может предложить интересный подход к решению проблемы – создание социального фотопроекта. По форме это чем-то напоминает социальную рекламу и неизменно вызывает большой отклик у читателей. Проблема вождения в нетрезвом состоянии таит в себе немало

красноречивых образов и сюжетов, которые без всяких слов способны донести до людей главное послание проекта.

И, конечно, говоря о проблеме управления автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, нужно говорить о конкретных людях и семьях. Обезличенные новости, статистические данные даже о тысячах погибших и раненных, печатаются но не трогают душу и не «цепляют» в так, как текст, в котором говорится о трагедии пусть одного, но конкретного человека, оставляющий «осадок», который в дальнейшем и ляжет в основу того самого общественного порицания, о котором я говорила в начале выступления.

Истории людей, ставших жертвами ДТП с участием пьяного водителя, интервью с родственниками и друзьями погибших на дороге автомобилистов, а может быть и с виновником аварии, описанные ярко и эмоционально – люди читают и запоминают такие материалы.

В проекте *Автотрезвость* журналисты были не только обозревателями событий. Нас приглашали к разработке и совершенствованию проекта. Мое участие в сегодняшнем международном семинаре в Москве, где я представляю смоленские СМИ, тому подтверждение.

Надеюсь, что проект «Автотрезвость» будет продолжен в 2015 году и получит развитие и в других регионах нашей страны.

Функциональность и перспективы расширения проекта «Автотрезвость» на основе исследований по проблеме ВНС в Смоленской области в 2014 году.

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 порошенных 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 четвёртый 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.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Бретт Биванс. Сегодняшний семинар дал нам возможность взглянуть с разных сторон, что произошло в Смоленске за 18 месяцев. Небольшой проект, недолгий период времени. Мы увидели здесь любопытство, энтузиазм, внимание людей, которые давно занимаются или только начинают смотреть на эту проблему. Мы начинаем анализировать, что произошло с нашими исследованиями и с нашей целевой группой.

Смоленск был организационным и методическим домом для нашей общей работы. Сегодня мы берем обязательство продолжить работу в Смоленске и еще в трех других регионах. Мы теперь не одни – с нами один из самых уважаемых ВУЗов России, МАДИ, который поддерживает проект и под эгидой которого будет идти проект в РФ.

Сейчас время сделать небольшую паузу, оглянуться назад. Посмотреть, что сделали, что узнали, что можно исправить или сделать лучше. Это наш праздник. Это здорово, что сегодня здесь и Смоленск, и Москва, и преподаватели, и журналисты, и спонсоры, представители МАДИ и представители государственной программы и наш коллега из Нидерландов.

Отлично отработал Общественный Совет при УМВД России по Смоленской области. Конечно, Смоленский гуманитарный университет. Смоленские автошколы. Журналисты Смоленска. Я обещаю, что приеду в Смоленск и мы еще раз будем говорить об этом.

Я рад, что мы начинаем работать вместе с МАДИ, который поможет нам улучшить эту методологию, примет участие в развитии и укреплении проекта в 2015 году.

Небольшая пауза. И - мы начинаем новый этап.

Здесь присутствовали группы людей из Смоленска, Сафоново, из Москвы и из Амстердама. Кто-то слушал и думал о том, как лучше продолжать. Наши знакомые коллеги из федеральных организаций тоже внимательно следили за ходом проекта и нашего семинара сегодня, и тоже делали выводы. Наши новые партнеры из МАДИ, которые помогли нам организовать этот семинар. У нас был гость из голландского исследовательского центра Щерд Хауинг. Бывший до недавнего времени директор этого центра Фрэд Вэгман, теперь уже вышедший на пенсию, и еще двое его коллеги помогли нам вести этот проект на глобальном уровне. Мы очень зависим от таких учреждений как SWOV и МАДИ и надеемся на их дальнейшую научную и методическую поддержку. Благодарю и желаю всем удачи!



ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ УЧАСТНИКОВ СЕМИНАРА

Положительно оценить инициативу Международного альянса за ответственное потребление алкоголя (далее – Международный альянс) по реализации проекта *Автотрезвость* в России в 2013-2014 годах, считая что проект способствует реализации федеральной, региональных и муниципальных программ по обеспечению безопасности дорожного движения.

Положительно оценить предложения о продолжении международного проекта *Автотрезвость* в Смоленске и еще трех регионах России при координационной роли центрального офиса проекта при МАДИ и Международного альянса в поддержку положений Федеральной целевой программы ОБДД 2013-2020, которая отмечает, что выполнение программ по ОБДД, внепрограммных мероприятий на уровне субъекта Российской Федерации и муниципальных образований, активное привлечение бизнеса, ресурса СМИ и общественных организаций - формирует условия, позволяющие обеспечить концентрацию ресурсов и системность воздействия на причины и условия совершения ДТП, включая вождение в нетрезвом состоянии.

Отметить необходимость получения поддержки со стороны федеральных структур в форме соответствующих регламентирующих документов (писем, резолюций, рекомендаций) для продолжения проекта, успешной трансляции этого опыта в другие субъекты РФ и установление более тесных связей с федеральными и региональными программами и планами.

Принять к сведению выводы и рекомендации доклада по проекту DRUID – *Вождение автомобиля под влиянием алкоголя, наркотиков и лекарственных средств*, проведенного в 18 странах Евросоюза в 2006-2011 годах, адаптировать и использовать материалы и рекомендации при реализации проекта *Автотрезвость*.

Отметить успешные подходы в реализации пилотного проекта на основе имеющегося опыта Смоленской области, а именно: государственно-общественное партнерство, субсидиарная ответственность участников по отношению друг к другу, вклад в процесс формирования воспитательно-образовательного пространства в сфере ОБДД, повышение правового сознания кандидатов в водители.

Использовать материалы и выводы научно-исследовательских разработок МАДИ в отношении рисков ВНС при обучении начинающих и опытных водителей. Способствовать распространению этой информации среди экспертов и специалистов в области БДД. Предложить экспертам МАДИ провести оценку и дать характеристику учебным очкам как элемента учебного курса для автошкол.

Привлекать имеющиеся институты в области ОБДД, в частности информационно-пропагандистские отделы ГИБДД, через обмен информацией и участие в исполнении перекрестных планов (при условии поддержки со стороны головных ведомств).

Учитывать нарождающуюся тенденцию в обществе, связанную с изменением статуса транспортной единицы от независимого, самостоятельного и в значительной степени непредсказуемого субъекта дорожного движения в сторону «активного», управляемого объекта транспортно-информационного пространства.

Отметить новизну и целесообразность совместных инициатив и обязательств международных производителей алкогольных напитков в области снижения вредного употребления алкоголя, которые интегрируются с планами и задачами государства по обеспечению безопасности дорожного движения, в частности по снижению рисков вождения в нетрезвом состоянии.

Продолжать использовать многосекторные партнерства в рамках проекта, а также инициативу производителей алкогольных напитков по формированию нового для России мировоззрения в поисках возможного совместного решения в системе «алкоголь-негативные последствия в дорожном движении».

Учитывать региональные и муниципальные законодательства, которые дают определенную самостоятельность местным органам власти в принятии решений. Использовать каналы официальных встреч для передачи информации об успешных практиках проекта руководителями организаций и регионов, где реализуется проект.

Усилить подготовку преподавателей курса «Алкоголь и вождение» до двух дней, включив в него обучение методике и практику преподавания. Поддерживать творческий подход преподавателей теоретического курса в автошколах в передаче знаний, влиянии на мышление и отношение, а также в формировании намерения будущего водителя не допускать вождения в нетрезвом состоянии.

Считать одним из главных достижений обучающего модуля – влияние на осознанную оценку водителем своего состояния после употребления алкоголя.

Усилить тему модуля по норме концентрации алкоголя в крови и наказаниям за это.

Рекомендовать организаторам проекта выйти на Министерство образования и науки РФ и МАДИ с предложением о внесении нового учебного модуля «Алкоголь и вождение» в программы обучения всех автошкол страны; вынести это предложение через специальный сайт по программам автошкол.

Усилить послания через СМИ, включая то, что даже минимальные дозы алкоголя оказывают заметное влияние на человеческий организм и могут привести к трагическим последствиям на дорогах.

Способствовать проведению ярких общественных акций с участием волонтеров и журналистов, используя информационные поводы и видео сюжеты, такие как флэш мобы, акции со свечами в память о погибших, автопробеги, веломарафоны, сбор подписей под лозунгом «Я за автотрезвость!», дни доноров, городские эстафеты и живые цепи волонтеров на дорогах, встречи с участниками автоаварий.□

СТОП-ГАЗЕТА

Интервью с Маргаритой Плотниковой, координатором проекта "АвтоТрезвость"

А.СУРАЖЕВСКАЯ Февраль, 2015

"О чем думает водитель, сев за руль в нетрезвом состоянии", - спросила я себя как автолюбителя с десятилетним водительским стажем. Скорее всего о том, как бы не попасться на глаза инспектору и как объехать "ловушки". А может быть, вспоминает, сколько и что ему грозит, если все-таки попадетсЯ. И конечно же, каждый уверен, что хоть и выпил, но стопроцентно контролирует ситуацию, поэтому может смело ехать. Почему же тогда "зашкаливают" показатели гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях по вине пьяных водителей? Почему солидная доля таких нарушителей в возрасте от 18 до 24 лет?

Может быть, потому, что молодым водителям не привили этику вождения и соблюдения Правил дорожного движения? Может быть, это глядя на нас, родителей-водителей, они учатся "хамить" на дороге, не уважая других участников движения, нарушать скоростной режим и, наконец, садиться за руль нетрезвыми? Почему не думают о том, что пьяный водитель - это уже не водитель, а преступник! Что нужно сделать, чтобы каждый автолюбитель это понимал и активно пропагандировал? Я решила спросить об этом Маргариту Плотникову, координатора нашумевшего международного проекта "АвтоТрезвость", заодно и узнать подробнее особенности самого проекта.



- Так все-таки, есть ли надежда на то, что строчки по погибшим в ДТП по вине пьяных водителей исчезнут из статистики Госавтоинспекции?

- Ничего не случится, если мы не предпримем действий все вместе и по всем фронтам, так как злоупотребление алкоголем за рулем касается не только безответственных водителей, но и их пассажиров, и тех, кто был рядом, отправляя их в путь. Государство делает немало, меняя законодательство и совершенствуя правоприменение, и мы это видим. Однако цифры последних четырех лет в отношении статистики "пьяного вождения" доказывают, что этого недостаточно. Чего еще не хватает? Я думаю, нужно посмотреть, что делается для решения проблемы в каждом из трех секторов общества - государственном, общественном и частном, и попробовать скоординировать усилия.

Делать это можно на уровне всей страны, а можно на уровне региона или города, или любого местного сообщества. Оценить ситуацию и потом браться за дело.

- Как воспитать культуру вождения и строгое соблюдение ПДД?

- Это очень обширный вопрос, который затрагивает ценности, убеждения и поведение людей. Я бы предложила не браться сразу за все - это, с одной стороны, пугает, кажется невозможным, а с другой - распыляет ресурсы. Можно сузить проблему, например, до одного фактора риска (например, ВНС - вождение в нетрезвом виде), до одного региона, до одной целевой группы, разработать программу и проверить на пилотном варианте ее жизнеспособность. Если посмотреть на то, что происходит в отношении БДД сегодня, - очень много разовых акций, призывов, разнообразной рекламы, которые вспыхивают как лампочки и гаснут, теряя и свой свет, и свое тепло...

А сколько есть постоянных и хорошо скоординированных между секторами общества общественных процессов в этом отношении? Мало. Я могу с уверенностью назвать, пожалуй, только движение ЮИД, уже много лет поддерживаемое сотрудниками Госавтоинспекции по всей стране. Влиять на мышление, на отношение и на поведение людей можно. Но этот процесс должен быть непрерывным. Пример такого влияния на общество - общественная организация "Матери против ВНС" (Mothers against drinking and driving) в США. В прошлом году в Смоленске был запущен пилотный проект "АвтоТрезвость", цель которого та же.

- Как смоляне отнеслись к тому, что пилотный проект берет свой старт именно у них?

- В Смоленске с самого начала были энтузиасты, которые, понимая актуальность проблемы, с воодушевлением отнеслись к этому международному проекту. Это Смоленский гуманитарный университет

и Общественный совет при УМВД России по Смоленской области. Проект поддержал губернатор области. Но были и скептики, которые мало верили в успех, и люди, занявшие выжидательные позиции. Были и опасения: почему к нам? Почему международный? Но, начав работать, проект привлекал все больше единомышленников, которые оказались среди политиков, местных бизнесменов, журналистов, профессионалов и простых людей, небезразличных к проблеме. По итогам опроса общественного мнения, более половины населения области считают вождение в нетрезвом виде серьезной проблемой безопасности жизни.

- Что дала такая практика Смоленску?

- Сегодня мы можем с гордостью говорить о смоленском опыте: за год около 20 автошкол приняли участие в проекте, более 1000 курсантов прошли новый курс, был разработан модуль со всеми материалами для преподавателей, прошли интересные исследования по изучению общественного мнения и фокус-группы. Нам приятно, что в снижении на 12 % количества ДТП, связанных с ВНС, в Смоленской области есть вклад и проекта "АвтоТрезвость". Он позволил активизировать профильные ведомства и организации области, усилить их взаимодействие, которое зачастую отсутствует в силу большой ведомственной загруженности. Он дал новые технологии интеграции частного, общественного и государственного секторов в решении одной проблемы.

- Что, по-вашему, стало самым действенным методом в борьбе с пьяными водителями на примере работы в Смоленске?

- В первую очередь, конечно, правоохранительная работа смоленской полиции. В 2014 году была значительно интенсифицирована работа УГИБДД: сплошные проверки проводились по несколько раз в неделю (в 2013 году - один-два раза в месяц). Были созданы дополнительные оперативные отряды. Вопросы БДД, и в частности пьяного вождения, часто обсуждались на ведомственных совещаниях. За 2014 год в области были и публичные разоблачения и наказания в том числе и политиков высокого ранга, пойманных за пьяное вождение. Проект "АвтоТрезвость" с первых дней его подготовки был направлен на поддержку работы УГИБДД. По предложению руководителей смоленской Госавтоинспекции целевой группой проекта стали кандидаты в водители, учащиеся автошкол области. В проекте приняли участие государственные и частные автошколы, ДОСААФ и ВОА - всего 20 в Смоленске и еще в четырех районах области. С УГИБДД согласовывались все акции социально-маркетинговой кампании (дежурства волонтеров на дорогах, акции в МРЭО для получающих права водителей, эстафета "Я за автотрезвость!" в день города, День памяти жертв ДТП). Пока рано говорить, как проект повлиял на поведение выпускников автошкол, где вводился новый интерактивный модуль "Алкоголь и вождение", дополняющий теоретический курс и провоцирующий необычные дискуссии. Через 2-3 года реализации проекта, при тесном взаимодействии с дорожной полицией, можно будет определить, уменьшилось ли количество таких нарушителей среди начинающих водителей.

- Насколько мне известно, Московский автомобильно-дорожный институт стал штаб-квартирой проекта "АвтоТрезвость". Как складывается взаимодействие с институтом?

- МАДИ - кузница автодорожных кадров и важнейшая научно-исследовательская база в том числе и в области дорожной безопасности в нашей стране. О проекте узнали в феврале 2013 года в рамках своей ежегодной научно-практической конференции, куда были приглашены наши специалисты. С тех пор диалог проекта с МАДИ не прекращался. Постепенно желание обмениваться информацией переросло в желание сотрудничать. Судя по высказываниям руководителей университета, кроме участия экспертов и привлечения своей учебной и научной сети к реализации этого проекта университет заинтересован также и в участии в международной деятельности и в решении насущной социальной проблемы, каковой является ВНС в России.

- Принесла ли свои плоды последняя встреча участников проекта "АвтоТрезвость" с представителями бизнеса?

Этот проект очень тесно взаимодействует с бизнесом. Начнем с того, что он спонсируется международным бизнесом - всемирно известными производителями алкоголя. Встречи со спонсорами проходили 2-3 раза в год. Интересно, что в процессе реализации проекта в Смоленской области на него обратил внимание смоленский бизнес-клуб, который провел отдельное заседание по этой теме, выступив

с интересными предложениями, которые будут востребованы в будущем. На последней встрече с российскими представителями международных производителей решался вопрос о переносе финансирования на российские представительства. Результаты проекта позволили решить этот вопрос положительно.

- Каким будет дальнейшее развитие проекта, что думают по этому поводу Ваши иностранные коллеги и партнеры - Б. Биванс, первый вице-президент международного альянса за ответственное потребление алкоголя IARD, и Щ. Хауинг, представитель голландского центра изучения проблем дорожной безопасности?

- Проект инновационен во многих отношениях: бизнес идет на прямое сотрудничество с ГИБДД по решению проблемы ВНС. Пока многим трудно понять и поверить в то, что бизнес осуществляет этот проект не под своим брендом, а под маркой общей социальной ответственности индустрии. На партнерских встречах беседуют те, кто в других областях являются конкурентами (включая также и автошколы). И это не все. Не могу не поделиться высказыванием директора рекламного агентства "Тренд" в Смоленске Елены Якушевой. Она призналась, что долго искала идею, которая могла бы объединить всю Смоленскую область, и теперь видит ее в проекте "АвтоТрезвость".

Господин Биванс курирует проекты за снижение нетрезвого вождения в пяти странах: Колумбия, Мексика, Китай, Вьетнам, Нигерия. Он верит в то, что международный опыт должен распространяться, но его нельзя внедрять без адаптации к условиям отдельно взятой страны, а адаптировав, делать национальным, включая вопросы финансирования. "Последние десять лет IARD (ранее ICAP) активно занимается проектами по снижению чрезмерного употребления алкоголя, - считает он, - используя достижения научных исследований и успешных практик в разных странах мира. Наш проект в России тесно связан с нашими обязательствами оказывать содействие всем, кто занимается проблемами профилактики и снижения вождения в нетрезвом состоянии. Мы стремимся объединять информационно-образовательные проекты с правоприменительной деятельностью на основе разумной превентивной политики".

Приглашение на семинар проекта Щ. Хауинга из голландского исследовательского центра БДД свидетельствует о том, какое большое значение придается исследованиям в рамках проекта. Европейский проект DRUID, о котором рассказывал Щьерд, поможет определить дальнейшие направления "АвтоТрезвости".

- Уже известно, кто примет эстафету Смоленщины? Где поселится "АвтоТрезвость"?

- Смоленск был и останется пионером и хорошим примером проекта "Автотрезвость", и будет продолжать его в 2015 году, совершенствуя его технологии и методику. Но проект растет: уже в 2014 году он был запущен в Стерлитамаке. Пока при поддержке российских спонсоров готовится запуск проекта в Ульяновске и в Саранске, центральный офис проекта при МАДИ будет заниматься координацией действий в четырех областях, сохранением целостности проекта, несмотря на его географическое расширение, а также поиском новых партнеров в России.

- Каким Вы видите проект через несколько лет?

- Я думаю, в ближайшие годы мы сосредоточимся на совершенствовании и внедрении учебного модуля "Алкоголь и вождение" во всех автошколах страны. Для этого нам потребуется опыт регионов, экспертная оценка и поддержка федеральных ведомств. Этот модуль мог бы быть использован и в вузах для профилактики ВНС. В дальнейшем мы видим возможность расширения деятельности проекта на предприятия торговли. Проект состоится только в том случае, если его "подхватят" автошколы страны. Хотелось бы, чтобы отдельные элементы проекта стали частью планов Госавтоинспекции при одобрении и поддержке федеральных центров. И конечно, когда решение проблем вождения в нетрезвом виде станет делом различных общественных организаций. Международный проект дает для этого пример исполнения, методики, материалы и исследования.

А. СУРАЖЕВСКАЯ

Фото А.Суражевской и Е.Андросенко