

НАУКА

4.2018

ТЕХНИКА

В ДОРОЖНОЙ

ОТРАСЛИ



Пути снижения смертности и травматизма в авариях, связанных с нетрезвым состоянием водителей

Канд. техн. наук В.В. НОВИЗЕНЦЕВ,
инж. М.А. ПЛОТНИКОВА,
д-р техн. наук В.В. СИЛЬЯНОВ (МАДИ)

В статье обосновывается актуальность социальных профилактических проектов в поддержку законодательных и надзорных действий по обеспечению безопасности дорожного движения на примере проекта «Автотрезвость» по профилактике вождения в нетрезвом состоянии.

Ключевые слова: дорожно-транспортный травматизм, дорожно-транспортное происшествие, вождение в нетрезвом состоянии, подготовка кандидатов в водители, концентрация алкоголя в крови водителя.

Мировая и отечественная статистика показывают, что значительное количество ДТП происходит с участием водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. В экономически развитых странах около 20% водителей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП), имели повышенный уровень алкоголя в крови, а в странах с низким уровнем доходов эта цифра достигает 69% [1]. Среди раненых доля таких водителей составляла от 8 до 29%.

Для предотвращения дорожно-транспортного травматизма в ряде стран были разработаны эффективные программы, направленные на профилактику вождения транспортных средств в нетрезвом состоянии (ВНС), что позволило снизить аварийность и тяжесть ее последствий [2, 5].

В 2006–2011 гг. проект DRUID (Проект по борьбе с вождением под влиянием алкоголя, наркотиков и лекарственных препаратов) в странах Евросоюза позволил предложить стратегии по борьбе с этим нарушением, среди которых как обязательное сопровождение к другим мерам был пункт: повышать уровень знаний и менять отношение в обществе к нетрезвому вождению [5, 8].

Анализ используемых программ и результатов их реализации показал, что для снижения аварийности, связанной с ВНС, требуется целенаправленный и скоординированный подход, включающий совершенствование законодательства, эффективное правоприменение, обучение, тренировку навыков, активную и наступательную пропаганду в СМИ, а также общественное и политическое признание тяжести проблемы, взаимодействие регулирующих инстанций и законодателей, администраций транспортных предприятий, образовательных учреждений, здравоохранения и самих водителей.

Уровень аварийности на улично-дорожной сети нашей страны несмотря на принимаемые меры остается высоким как по абсолютным, так и по относительным показателям, и, к сожалению, значительный процент ДТП связан с управлением транспортными средствами в нетрезвом состоянии. Так, в России за 2007–2016 гг. несмотря на неоднократное ужесточение административных

санкций количество погибших в таких ДТП увеличилось почти в два раза (в 1,8 раза, на 78,8%) [9]. В 2017 г. в то время как общее число погибших на дорогах страны за рассматриваемый период сократилось на 39% процент ДТП, связанных с вождением в нетрезвом состоянии, от общего количества продолжает оставаться высоким – 10,4% (или каждое десятое ДТП). В 2017 г. в таких авариях погибли 4647 человек [3 Стратегия], что превышает показатели предыдущих лет (4569 погибших в 2016 и 3997 – в 2015) [11, 13].

Следует отметить, что в этот период по официальным данным ГИБДД МВД России в целом по стране наблюдалось снижение показателей аварийности, в то время как показатели аварийности, связанные с вождением автомобиля в нетрезвом виде с 2010 г. постоянно возрастали (см. рис. 1 и 2).

Приведенные данные свидетельствуют о необходимости целевого воздействия на указанную проблему – снижение случаев вождения транспортного средства в нетрезвом состоянии и связанных с ними травматизма и смертности.

В настоящее время уровень выявляемости нетрезвых водителей (50%) недостаточен. Очевидно, что кроме применения административных и уголовных санкций, требуется и нацеленная профилактическая работа, включающая обучение для целевых групп и просвещение для населения в целом.

Употребление алкоголя, даже в небольших количествах, увеличивает риск попадания в дорожно-транспортное происшествие из-за снижения остроты зрения, наблюдательности, замедления скорости реакции, ухудшения координации движений, что ведет к неадекватной оценке происходящего, провоцируя рискованные решения и действия на дороге. Помимо прямого воздействия на вероятность возникновения аварий, алкоголь оказывает влияние и на другие аспекты безопасности водителя, как например, выбор скорости или использование ремней безопасности.

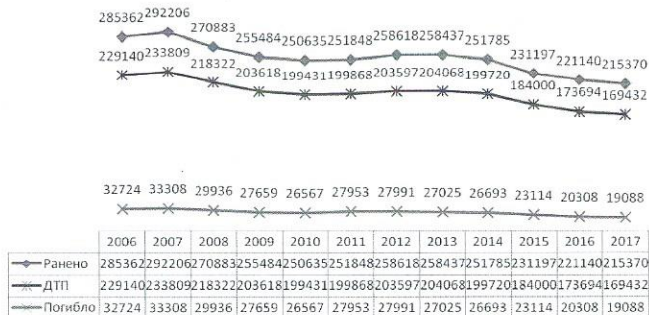


Рис. 1. Динамика основных показателей дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации (по данным ФГУ НИЦ БДД МВД РФ)

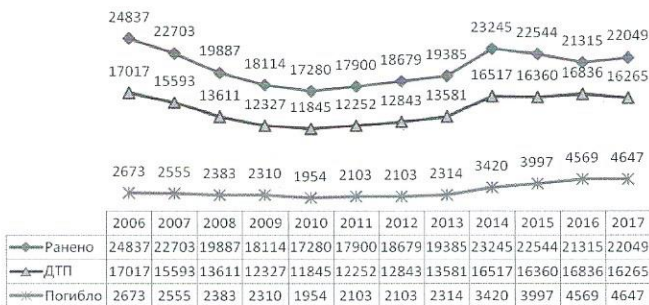


Рис. 2. Динамика количества дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и раненых с участием водителей в состоянии опьянения (по официальным данным ФГУ НИЦ БДД МВД РФ)

Как было доказано в многочисленных исследованиях, вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия зависит от концентрации алкоголя в организме водителя.

Водители, употреблявшие алкоголь перед поездкой, подвержены гораздо большему риску стать участниками ДТП, чем водители, в крови которых алкоголь отсутствует, а с увеличением концентрации алкоголя в крови степень такого риска быстро возрастает. На основании многочисленных исследований была установлена зависимость между степенью риска возникновения ДТП и концентрацией алкоголя (этанола) в крови водителя транспортного средства.

Как следует из представленных данных, риск возникновения ДТП при легкой степени опьянения водителя (от 0,5 до 1,5 г/л этанола в крови) увеличивается в 20 раз, при средней степени (от 1,5 до 2,55 г/л этанола в крови) – до 150 раз, а при тяжелой степени опьянения (2,55 г/л этанола в крови и выше) – является максимальным (рис. 3) [2].

Риск ухудшения способности управлять автомобилем начинается после употребления крайне низких доз алкоголя и резко возрастает по мере его дальнейшего поступления в организм, особенно при уровне алкоголя в крови свыше 0,5 г/л. Молодые и начинающие водители подвергаются значительно большему риску попасть в аварию после употребления алкоголя по сравнению с более старшими и опытными водителями.

Законы об управлении автомобилем после употребления алкоголя, ограничивающие уровень алкоголя в крови $\leq 0,5$ г/л сокращают аварии на почве употребления алкоголя, если дополняются наглядными, интенсивными и устойчивыми усилиями по обеспечению соблюдения этих законов. Число аварий с участием молодых людей можно сократить на 24% с помощью законов, устанавливающих более низкий уровень алкоголя в крови ($\leq 0,02$ г/дл) для молодых или начинающих водителей. Во многих странах для молодых водителей установлен нулевой порог (0,00 г/дл) [4].

За последнее время в России не раз повышались меры административной и уголовной ответственности за вождение в нетрезвом виде. В настоящее время МВД России готовит новые предложения по ужесточению наказания за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии. Однако статистическая информация о продолжающемся росте показателей аварийности в этой области свидетельствует о недостаточности мер только административного воздействия по отношению к таким водителям. Наряду с совершенствованием законодательства становится очевидной потребность в неординарных профилактических методах и средствах по решению этой проблемы, а также большая межведомственная осведомленность и координация усилий различных министерств, ведомств и общественных организаций, имеющих отношение к данной проблеме.

В 2013 г. в России по инициативе Международного альянса за ответственное потребление алкоголя (International Alliance for

Responsible Drinking, IARD) началась разработка нового долгосрочного социального проекта по профилактике нетрезвого вождения. Нужно было определить целевую группу, методы воздействия, возможных партнеров, изучить лучшие международные практики, адаптировать их к российским условиям и, наконец, протестировать предложенные подходы на практике. Новый проект получил название «Автотрезвость». Данный проект развивается в РФ в рамках общей стратегии обеспечения безопасности дорожного движения и нацелен на снижение рисков нетрезвого вождения через дополнительное занятие с кандидатами в водители в процессе обучения в автошколах. В 2015–2017 гг. МАДИ проводил экспериментальные исследования в ряде регионов проекта.

Реализация проекта «Автотрезвость» потребовала значительной организационной работы по установлению партнерских отношений с участвующими в нем ведомствами и организациями, разработке и проведению обучающих семинаров, подготовке методических и наглядных пособий (учебный модуль, листовки, плакаты, анкеты для исследований), а также работы с волонтерами.

Целевой группой проекта стали кандидаты в водители, или учащиеся автошкол, которым на этапе подготовки к сдаче экзаменов на получение водительского удостоверения давались дополнительные знания. Здесь начинающим водителям не просто говорили о том, как и за что их накажут, если они нарушат требования закона в отношении нетрезвого вождения, но вооружали более глубокими знаниями причин и последствий таких правонарушений.

Основываясь на лучших международных практиках, российские специалисты смогли разработать новый интерактивный учебный модуль «Автотрезвость: вождение и алкоголь несовместимы» для автошкол. Суть его заключается в том, что за 1,5–2 часа специального занятия кандидаты в водители получают исчерпывающую информацию о статистике аварийности на дорогах России и в мире, о влиянии алкоголя на организм водителя и риски такого вождения, о законодательной ответственности за вождение в нетрезвом состоянии и о роли каждого из нас в предотвращении ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. Интерактивное занятие включает лекцию, видеоролики, работу в группах и дискуссии, а также практическое упражнение со специальными очками, моделирующими поведение нетрезвого водителя и передающими эффект алкогольного опьянения без употребления алкоголя. Таким образом, учащиеся получали не только теоретические знания, но могли по собственным ощущениям проанализировать риски и опасности, обсудить их и предложить возможные пути, законодательные и общественные, чтобы избежать трагедий, связанных с алкоголем за рулем.

В проведении исследований по программе «Автотрезвость» активное участие принимали Общественные советы регионов, работники Госавтоинспекции, представители здравоохранения и автотранспортных предприятий, руководители автошкол по подготовке водителей, а также организованные и подготовленные волонтеры. Полученные результаты позволили оценить отношение различных групп населения к проблеме нетрезвого вождения, а также доказать, что дополнительные знания, полученные кандидатами в водители на этапе подготовки, влияют на восприятие ими условий движения в состоянии алкогольного опьянения, на их отношение к проблеме, к своим действиям и действиям окружающих.

Опыт реализации проекта «Автотрезвость» в 15 регионах РФ показал, что посредством акцентированного информирования начинающих водителей в автошколах, повышения к проблеме внимания со стороны общественности и СМИ, количество ДТП, связанных с нетрезвым вождением, возможно сократить.

Важно отметить, что профилактика ВНС не может быть одно-разовой или краткосрочной акцией, даже если она организована в масштабах страны. Такая работа должна носить систематиче-

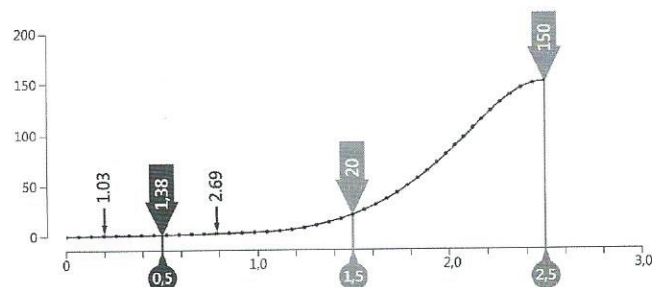


Рис. 3. Зависимость степени риска возникновения ДТП от концентрации этанола (г/л) в крови водителя (степень риска при отсутствии алкоголя в крови принимается за 0). Источник: Clarke's Analysis of Drugs and Poisons in pharmaceuticals, body fluids and postmortem material, Fourth edition, 2011.

ский характер, постоянно сопровождать правоприменительную работу Госавтоинспекции, влияя на отношение и действия водителей каждого нового поколения.

Попытка такой системной работы была сделана в рамках проекта «Автотрезвость», который лежит в области профилактики и ставит своей организационной целью перейти из ранга «проект» в ранг «процесс», постоянно осуществляемый во всех регионах страны по следующим направлениям: обучение водителей и других пользователей дорог по данной проблеме, информирование населения и партнерское взаимодействие профильных и заинтересованных организаций, включая средства массовой информации, а также проведение исследований и оценки результатов, которые помогут скорректировать дальнейшие действия.

Социальный проект «Автотрезвость» стал успешным примером взаимодействия государственно-частного партнерства образовательных учреждений, органов здравоохранения, некоторых представителей бизнеса, профильных союзов и ассоциаций, а также органов власти. Он помог сконцентрировать и координировать общие усилия на решение важной и актуальной проблемы в области безопасности дорожного движения – снижение смертности и травматизма, связанных с нетрезвым вождением.

В ряде регионов страны, где проходил проект, отмечено заметное снижение уровня аварийности с участием нетрезвых водителей. Так, в Смоленской обл. количество ДТП, погибших и раненых в 2017 г. уменьшилось соответственно на 27,7%, 80,8% и 19%, в Ульяновской обл. количество ДТП и раненых снизилось 17,4% и 23,1% при одинаковом числе погибших. Характерно, что примерно такие показатели были получены еще в десяти регионах проекта (по данным ФКУ НИЦ МВД России за 2015–2017 гг.).

Практика исследований и наблюдений показала, что если контрмеры, особенно правоприменение, не сопровождаются информационно-разъяснительными и просветительскими шагами, направленными на модификацию у людей основополагающих позиций, уменьшающих риск, в частности у неопытных водителей, у водителей, чей стиль жизни сопряжен с повышенным риском, то эффект от проводимой работы незначительный.

Это обусловлено тем, что стереотипы вождения и поведения на дороге у людей складываются задолго до возраста, когда разрешена выдача водительских удостоверений, и многие из них подвержены большому влиянию устоявшихся или общепринятых на данном этапе или на данной территории образцов поведения. Нет сомнений, что большую роль в формировании таких стереотипов играют родители, многие из которых сами не получили полноценного образования в области дорожно-транспортной безопасности и культуры в силу пока неразвитости такой системы в стране.

Влиять на поведение начинающих водителей могут образовательные организации, где большая роль принадлежит передовым и новаторским автошколам. Немаловажное значение придается и участию известных людей (артистов, спортсменов), которые способны формировать общественное мнение и влиять на поведение больших групп населения и, в частности, снижать уровень риска в поведении молодых водителей.

Состояние безопасности дорожного движения во многом определяется дисциплиной и уровнем профессионального мастерства водителей. Статистика аварийности в РФ и других странах свидетельствует, что 70–80% ДТП связано с ненадежными действиями водителей. Совершенно очевидно, что водители, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения в существенной степени совершают ошибки при управлении транспортными средствами, чем водители трезвые. Изучение статистики аварийности в 12 из 15 регионов страны, где начата работа по внедрению проекта, несмотря на сравнительно короткий период позволило снизить количество ДТП с участием нетрезвых водителей на 201 случай, погибших и раненых в них на 42 и 152 человека соответственно.

Проект «Автотрезвость» дает глубокое осознание факта, что вождение и алкоголь несовместимы, и происходит это на раннем этапе взаимодействия человека с автомобилем в автошколе. Но проект этим не ограничивается: получив дополнительные знания о рисках нетрезвого вождения во время обучения, будущие водители становятся свидетелями и участниками информационных кампаний в своих городах, предусмотренных проектом, которые помогают всем участникам дорожного движения лучше понять проблему и сделать правильный выбор.

Для получения более эффективного результата от реализации проекта потребовалось тесное взаимодействие с партнерами: высшими руководителями регионов, профильными министерствами и ведомствами, научными сообществами, общественными организациями и, конечно, с руководителями автошкол и их ассоциаций.

В процессе такого взаимодействия легче отслеживать общую статистику дорожно-транспортной аварийности в регионе, и в частности по вождению в состоянии опьянения, проводить социологические исследования через заполнение анкет среди целевых групп, которые помогают выявить отношение населения к проблеме ВНС в стране и в своем регионе, изучать эффективность проводимого модуля путем анкетирования курсантов до и после занятия, проводить глубинные интервью по проблеме в фокус-группах, в которые входят специалисты в области БДД, руководители, ученые, журналисты и представители общественных организаций [14]. Такой подход позволяет своевременно вносить предложения и дополнения направленные на улучшение реализации и распространение проекта и его идей.

Одно из направлений проекта было связано с дополнительным обучением для преподавателей автошкол, специалистов и журналистов через специальные тематические и методические семинары и вебинары.

Нацеливая внимание на автошколы, нельзя было оставить без внимания местное сообщество, где, как показали исследования, была явная недооценка опасностей нетрезвого вождения и довольно высокий уровень терпимости к этому явлению, а иногда и стремление к сокрытию подобных нарушений. Для этого разрабатывались и проводились специальные рекламно-информационные кампании, которые поддерживали то, что кандидаты в водители получали на занятиях в автошколах на уроках «Автотрезвости».

Проведенные в проекте «Автотрезвость» исследования позволили выявить существенные факты. Так в тестовых листах курсантам задавался вопрос: «Можешь ли ты адекватно оценить состояние своего опьянения и способность вести автомобиль?». В начале занятия почти все курсанты на этот вопрос отвечали положительно. А после прохождения тренинга более половины из них меняют свое мнение. Хотя средняя разница 20–30%, но это колоссальная разница [14]. Если в РФ ежегодно выдается около 4,5 млн водительских удостоверений, то 20% это уже 900 000 человек. Если из них хотя бы 10% не сядут за руль после принятия алкоголя, значит можно сказать, что этим проектом мы предотвращаем 90000 таких случаев.

Существенная роль в обеспечении безопасности дорожного движения принадлежит преподавателям автошкол, которые во многом формируют установки и отношение, определяющие действия будущих водителей. Для этого они должны быть оснащены соответствующими методическими материалами и техническими средствами. Практически во всех автошколах где проводились дополнительные занятия по программе «Автотрезвость» преподаватели активно поддержали его и предлагали дальнейшее распространение.

«Автотрезвость» – один из тех социальных проектов, которые работают на опережение. Во-первых, в отличие от наказаний, учебный модуль проекта влияет на водителя не после, а до совершения нарушения. Во-вторых, уже сейчас он делает вклад в безопасность дорожного движения, который очень потребуется через 3–4 года, когда более широко будет развернута профилак-

тическая работа. Если сейчас он не получит признание, поддержку и распространение, то к 2020 г. мы потеряем этот фактор влияния. Именно такой подход к профилактике потребует в реализации новой стратегии дорожной безопасности России.

В реализации проекта «Автотрезвость» принимают участие некоторые производители алкогольной продукции. Кому-то, наверное, пока непросто примириться с тем, что они могут быть активными участниками такого диалога. Предубеждения препятствуют конструктивному диалогу с производителями. А диалог такой нужен. Российское законодательство позволяет не подвергать их обструкции, так как это реальная часть экономики, а иметь возможность привлечь их к конструктивному проектному взаимодействию. Данный проект, получивший поддержку в регионах, был бы невозможен без их участия. Теперь и сам проект, и его положительный опыт и все материалы доступны всем заинтересованным организациям (рис. 4).

Проект «Автотрезвость» может и должен рассматриваться как активная мера, способствующая внедрению программно-целевого подхода в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, являющаяся по сути дела началом внедрения государственно-частного партнерства в решении проблем дорожной безопасности. 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 [7, 13].

Проект «Автотрезвость» является интегральным, так как в нем участвуют руководители регионов и профильных ведомств, дорожно-патрульная служба и подразделения по пропаганде безопасности дорожного движения ГИБДД, автошколы, автотранспортные предприятия, организации здравоохранения, общественные организации, научно-исследовательские институты, где проект обеспечивает межсекторное взаимодействие. Но пока этот процесс идет медленно, так как нет должного признания и координации на общероссийском уровне.

В разработанной в 2017 г. Стратегии безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018–2024 гг. провозглашается стремление к нулевой смертности на дорогах к 2030 г. В качестве целевого ориентира на 2024 г. установлен показатель социального риска, составляющий не более четырех погибших на 100 тысяч населения. (На конец 2016 г. социальный риск в России составляет 13,8 погибших на 100 тыс. населения [9]). Совершенно очевидно, что выйти на такие показатели только за счет правоохранительных и надзорных мер, не сопровождая их просветительскими и образовательными инициативами, такими

как проект «Автотрезвость» и другими, будет сложно. Это обусловлено тем, что государственных средств и мер (совершенствование дорожных условий, организация дорожного движения, транспортных средств, административных санкций и др.) при снижении уровня аварийности до 10–12 погибших на 100 тыс. населения становится недостаточно. Это доказано на опыте развитых стран, добившихся больших успехов в области дорожно-транспортной безопасности.

За последние три-четыре года в России удалось добиться динамичного снижения показателей дорожно-транспортной аварийности несмотря на продолжающийся рост автомобилизации. Теперь предстоит основательно закрепиться на них. Достижение указанных в стратегии показателей, наряду с разумным ужесточением законов, увеличением штрафных санкций, вложением больших средств в инфраструктуру и организацию движения, потребует также и активного привлечения гражданского общества, признания и поддержки общественных инициатив. Социальная система так устроена, что как только перестаешь на нее воздействовать, все быстро возвращается на свои места. Нужна постоянная хорошо спланированная профилактическая работа, в отличие от разовых краткосрочных, не включенных в системную работу компании, которых сейчас проводится немало.

Необходимо отметить, что проект «Автотрезвость» пока мало использует такой важный институт влияния на аварийность, как комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, действующие в регионах. Сегодня ГИБДД – единственная в своей структуре служба, которая имеет подразделения по пропаганде безопасности дорожного движения и ей необходима помощь в этой работе, которая должна прийти со стороны таких комиссий. Если на основании исследований и опыта реализации проекта правильно направить туда этот импульс, предоставить ценную информацию, полученную на опыте работы проекта в течение более четырех лет, можно предположить, что они смогут эффективно использовать такой материал и укрепить уже начатое в рамках проекта сотрудничество. Этот путь есть, и он может не только значительно снизить расходы на проект, расширить его границы, но и повысить эффективность влияния на ситуацию со стороны ГИБДД и правительства.

К сожалению, в отличие от советского времени, когда за аварийность на дорогах отвечало МВД, и, в частности главное управление ГАИ, в настоящее время в стране нет ведомства, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения. Сейчас, как и во многих странах мира, ГИБДД МВД России практически превращается в дорожную полицию и осуществляет в основном надзорные функции за дорожным движением и соблюдением правил, в то время как другими задачами, связанными с обеспечением безопасности дорожного движения каждое министерство и ведомство занимается по собственным оценкам и потребностям.

Снижение уровня аварийности из-за нетрезвого состояния водителей является государственной задачей, и для ее решения нужна координация деятельности различных организаций, включая общественные. Эта роль может принадлежать Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при правительстве страны, которая на своем заседании должна рассмотреть сложившееся положение с аварийностью, связанной с ВНС, подготовить предложения по ее снижению и рекомендовать комиссиям по обеспечению БДД в регионах взять эту работу под контроль. Это поможет мобилизовать и направить деятельность региональных комиссий на поддержку социальных проектов, доказавших свою эффективность на протяжении ряда лет. Именно к таким общественным инициативам можно отнести проект «Автотрезвость».

Не менее важно признание такой деятельности со стороны федеральных ведомств, в первую очередь со стороны ГУ ОБДД МВД России. Здравый смысл и практика показывают, что это способствует значительному повышению активности всех участ-

«АВТОТРЕЗВОСТЬ»: общая информация



Рис. 4. Общие сведения о социальном профилактическом проекте «Автотрезвость» в России в 2014–2017 гг.

ников и, как следствие, влияет на результативность совместной профилактической работы.

Что касается населения в целом, данный проект дает возможность развить систему агитационно-пропагандистских мероприятий на уровне муниципалитетов, регионов и всей страны и помогает донести до каждого меру личной и гражданской ответственности через информационные кампании, встречи «за круглым столом», рекламные акции и создание информационных поводов для СМИ.

Существующее состояние безопасности в стране во многом определяет водитель, который является главным звеном в системе «автомобиль–водитель–дорога». Нарушая правила дорожного движения, он нарушает и конституционные права других граждан. Общество должно понимать это и повышать нетерпимость в отношении таких нарушителей через социальные проекты, каким нам представляется проект по профилактике нетрезвого вождения в России.

Безопасное поведение участников дорожного движения и сокращение числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом зависят не только от знаний и навыков, но и от общественной поддержки, понимания уязвимости и риска, социальных норм и моделей, инженерных мер безопасности и правоприменительной деятельности. В связи с этим важно помнить, что повышение осведомленности о факторах риска для безопасности дорожного движения и профилактических мерах посредством организации обучения и социально-маркетинговых кампаний скорее дополняет другие меры, а не является отдельным решением [4].

Решительные и последовательные действия по контролю за соблюдением законов о безопасности дорожного движения в сочетании с просвещением общественности положительным образом влияют на поведение участников дорожного движения и, следовательно, имеют потенциал для спасения миллионов жизней.

Литература

1. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. Марджи Педен и др. Женева, Швейцария, Всемирная организация здравоохранения, 2004 г. 259 с. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/ru/ (дата обращения – 15.05.2018)
2. *Drinking and Driving: a road safety manual for decision makers and practitioners.* Geneva, Global Road Safety Partnership. 2007. 149 pp. (Вождение в состоянии алкогольного опьянения: пособие по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Женева, Глобальное партнерство дорожной безопасности, 2007. 149 с., на англ. языке)
3. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире (Резюме). Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2015 г. 12 с. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRSS2015_Summary_RU.pdf (дата обращения – 15.05.2018)
4. Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения. Женева: Всемирная организация здравоохранения, 2017 г. 56 с. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/258524/9789244511701-rus.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата обращения – 15.05.2018)
5. European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe — findings from the DRUID project.* Luxembourg. 2012 — 57 pp. (Выводы доклада по проекту DRUID – вождение под влиянием алкоголя, наркотиков и медицинских препаратов, 2006–2011 гг. на англ. яз.) [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf (дата обращения – 15.05.2018)
6. Борьба с вождением автомобиля в нетрезвом состоянии – европейский опыт. Доклад Ш. Хаунинга (SWOV, Голландия) на семинаре по итогам проекта «Авторезвость» в МАДИ. Февраль, 2016. Более подробно о проекте на сайте: www.druid-project.eu (дата обращения – 15.05.2018)

7. *Стратегия безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018–2020 годы.* Москва, 2018. Российская газета – Федеральный выпуск №7478 (15), 25 января 2018 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://rg.ru/2018/01/24/strategiya-site-dok.html> или на сайте правительства <http://government.ru/docs/31102/> <http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xJdJUwLxudPATBC12.pdf> (дата обращения – 15.05.2018)

8. Европейский план действий по сокращению вредного употребления алкоголя, 2012–2020 гг. Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2013 г. 76 с. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/187154/e96726R.pdf (дата обращения – 15.05.2018)

9. Информационно-справочные материалы о состоянии аварийности в Российской Федерации в 2015 году. Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России. Москва, 2016. 15 с.

10. «По итогам 2017 года в России сохраняется тенденция к снижению основных показателей аварийности». Статья с официального сайта ГИБДД. 14.02.2018 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://xn--90adear.xn--p1ai/news/item/105208> (дата обращения – 15.05.2018)

11. Итоговые отчеты по исследованиям в рамках проекта «Авторезвость» в Смоленской и Ульяновской областях и в г. Стерлитамаке. 2014–2016 гг.

12. Алкоголь и здоровье: европейский доклад о положении дел. Политика и контрмеры в отношении управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения. Европейское региональное бюро ВОЗ, 2014. 7 с. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/247088/Drinkdriving-policies-and-countermeasures-Rus.pdf (дата обращения – 15.05.2018)

13. Протокол заседания президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения от 14.03.2016. Стенограмма. Ярославль, 14 марта 2016 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://kremlin.ru/events/president/news/51506> (дата обращения – 15.05.2018)

14. *Авторезвость: вождение и алкоголь несовместимы.* В.П. Мартынов и др. Учебно-методическое пособие. М., 2017. 103 с. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.avtotrezvost.ru/uploads/files/2018/17-01/1516183831_posobie_dlya-pechati-s-oblozhkoy-ISBN-2017.pdf (дата обращения – 15.05.2018)

15. Бурцев А.А. Медицинский и правовой аспекты профилактики автодорожного травматизма, связанные с опьянением водителя транспортного средства: монография. – М., 2017. – 147 с.

16. Бурцев А.А. Критерии алкогольного опьянения водителя транспортного средства // *Наука и техника в автодорожной отрасли.* № 2. 2016. – С. 3–5.

WAYS TO DECLINE THE DEATH RATE AND TRAUMATISM ARE IN THE ROAD ACCIDENTS RELATED TO THE DRUNK STATE OF DRIVERS

Dr. Vladimir V. Novizentsev, junior scientist Margarita A. Plotnikova, D.Sc. Valentin V. Silyanov

In the article actuality of social prophylactic projects is grounded in support the legislative and supervisory operating under ensuring road traffic safety on the example of the project “Autotrezvost” on the prophylaxis of driving in the drunk state.

Keywords: road transport traumatism, road traffic accident, driving in the drunk state, preparation of candidates in drivers, concentration of alcohol in blood of driver, prophylaxis, social project, system, partnership.

Рецензент: д-р техн. наук, профессор В.Д. Кондратьев. Статья поступила в редакцию 10.08.2018 г.

Авторы: **Новизентцев Владимир Васильевич**, канд. техн. наук, профессор кафедры «Организация и безопасность движения» МАДИ; **Плотникова Маргарита Алексеевна**, младший научный сотрудник Проблемной лаборатории организации и безопасности движения ПЛОБД-МАДИ им. Л.Л. Афанасьева; **Сильянов Валентин Васильевич**, д-р техн. наук, профессор, научный руководитель ПЛОБД-МАДИ им. Л.Л. Афанасьева, e-mail: silyanov@bk.ru.