

Ориентированное на результат и проактивное управление безопасностью дорожного движения



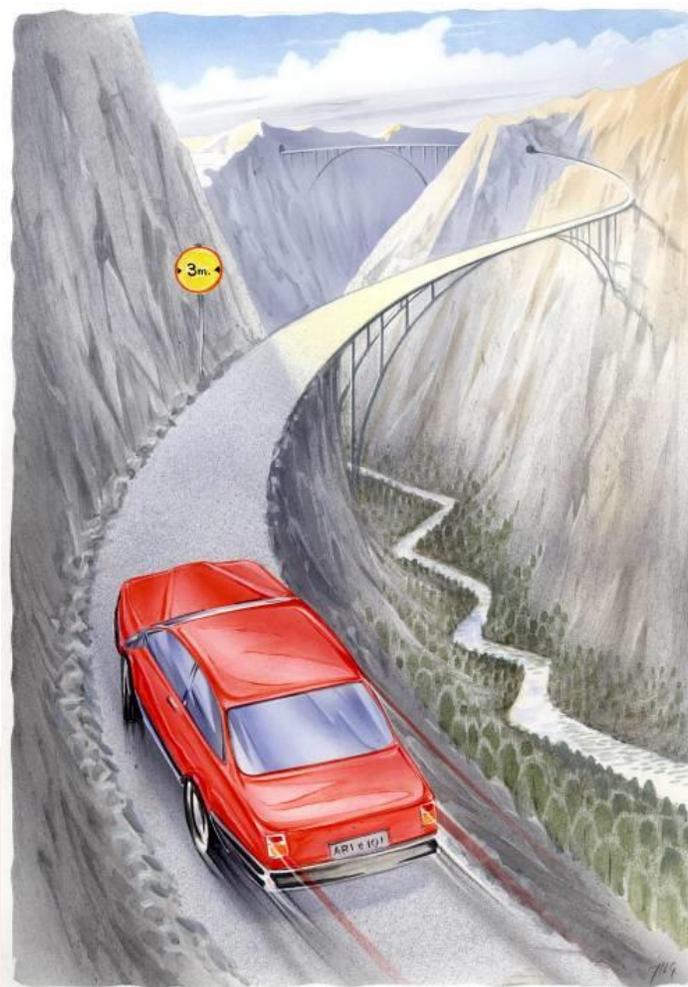
Содержание

- Безопасный системный подход – щадящая дорожная система
- Управление безопасностью дорожного движения по целям
- Использование данных для программы безопасной инфраструктуры

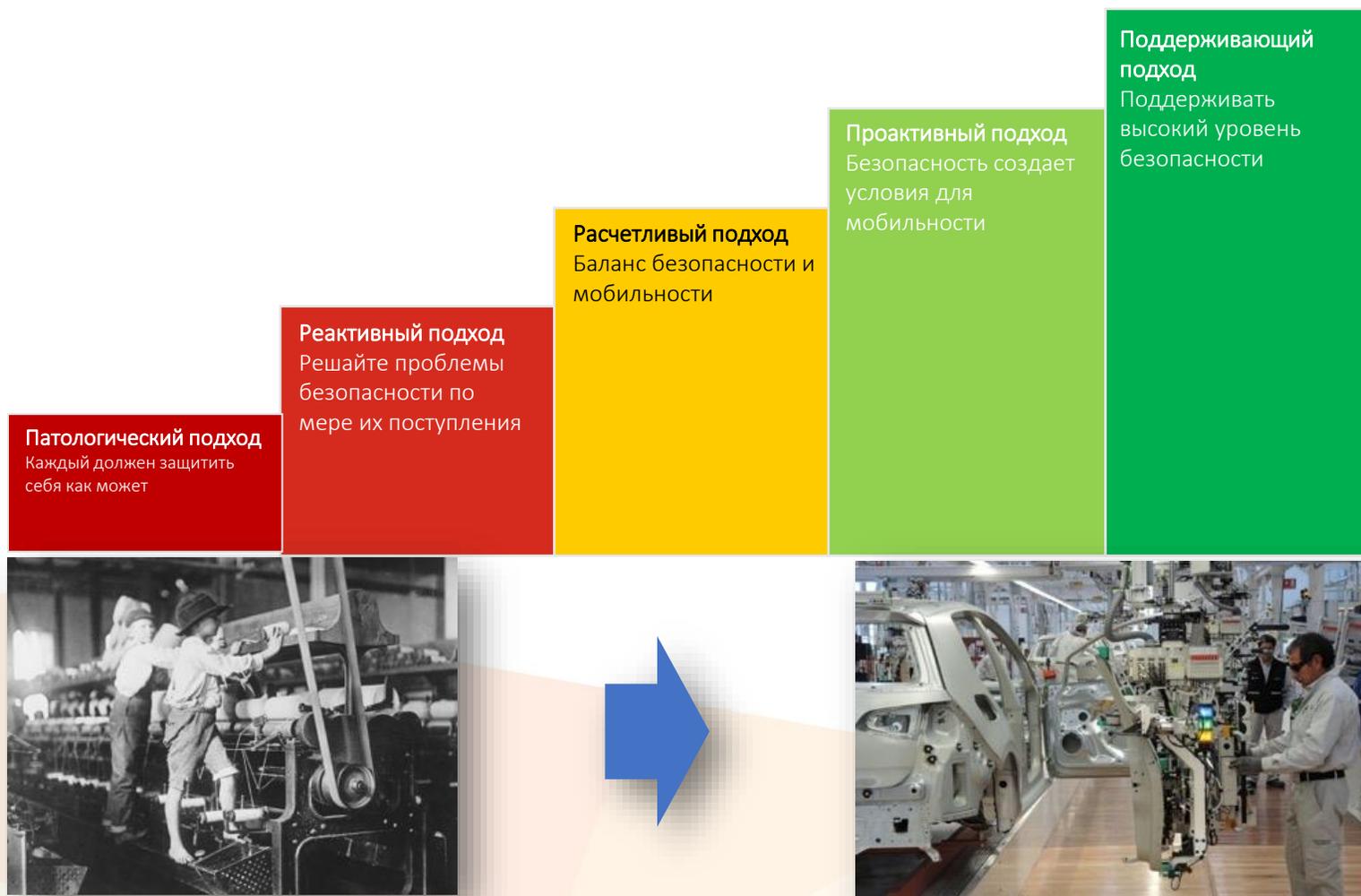
Неотъемлемые риски транспортной системы

- Открытость и комплексность
- Существенное несоответствие между компонентами системы
- Неясные обязанности
- Непонятная философия безопасности

-> Нам нужны перемены



Лестница культуры безопасности



Видение нулевой смертности в результате ДТП

Видение нулевой смертности в результате ДТП (Vision Zero) является выражением этического императива, заключающегося в том, **что нельзя допустить, чтобы люди погибали или получали серьезные травмы** при движении в системе автомобильного транспорта



VISION ZERO
ВМЕСТЕ МЫ
СПАСАЕМ ЖИЗНИ

Безопасный системный подход

- Видение нулевой смертности и нулевого травматизма на наших дорогах
- Движение не должно производиться за счет травм людей
- Признается, что люди всегда будут допускать ошибки и попадать в аварии, но дорожная система должна быть щадящей, и аварии не должны приводить к смерти или серьезным травмам
- Помимо участников дорожного движения, разработчики систем несут ответственность за снижение причиняемого вреда



Традиционный подход

Vision Zero

В чем проблема?	Несчастные случаи	Смертельные случаи и серьезные травмы
Что вызывает проблему?	Человеческие ошибки	Люди допускают ошибки Люди хрупки
Ответственные?	Индивидуальные участники дорожного движения	Проектировщики системы
Требования людей к безопасности дорожного движения?	Люди не хотят безопасности	Люди хотят безопасности
Какова подходящая цель?	Оптимальное количество смертельных случаев и тяжелых травм	Устранение смертельных случаев и серьезных травм

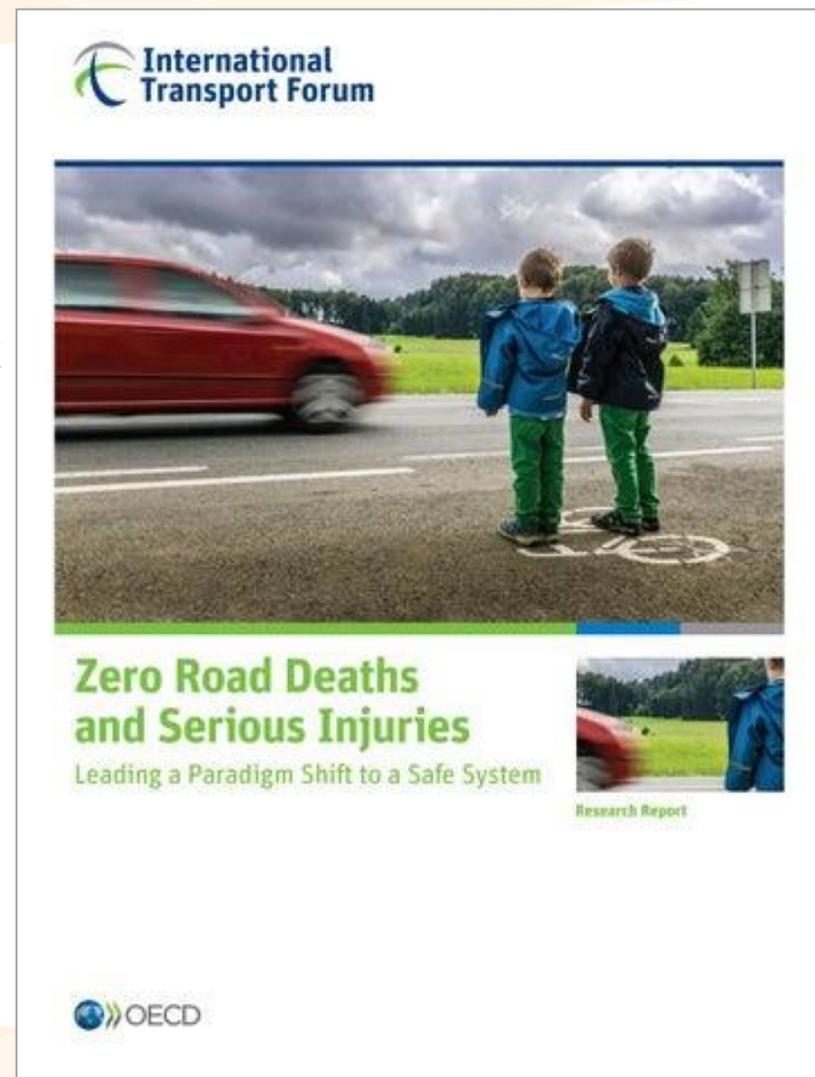
Модель безопасной системы



Управление по целям

Управление безопасной системой по целям включает в себя:

- Политическую волю и лидерство для достижения амбициозных целей
- Внедрение вмешательств, основанных на фактических данных
- Обеспечение наличия необходимых функций управления



Управление по целям

ДЕКАДА ДЕЙСТВИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



2021 - 2030

Резолюция «провозглашает период 2021-2030 гг. вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий не менее чем на 50 процентов в период с 2021 по 2030 год...»

Управление по целям

ГЛОБАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

TARGET 1
2020



Target 1: By 2020, all countries establish a comprehensive multisectoral national road safety action plan with time-bound targets.

TARGET 2
2030



Target 2: By 2030, all countries accede to one or more of the core road safety-related UN legal instruments.

TARGET 3
2030



Target 3: By 2030, all new roads achieve technical standards for all road users that take into account road safety, or meet a three star rating or better.

TARGET 4
2030



Target 4: By 2030, more than 75% of travel on existing roads is on roads that meet technical standards for all road users that take into account road safety.

TARGET 9
2030



Target 9: By 2030, halve the number of road traffic injuries and fatalities related to drivers using alcohol, and/or achieve a reduction in those related to other psychoactive substances.

TARGET 10
2030



Target 10: By 2030, all countries have national laws to restrict or prohibit the use of mobile phones while driving.

TARGET 11
2030



Target 11: By 2030, all countries to enact regulation for driving time and rest periods for professional drivers, and/or accede to international/regional regulation in this area.

TARGET 12
2030



Target 12: By 2030, all countries establish and achieve national targets in order to minimize the time interval between road traffic crash and the provision of first professional emergency care.

TARGET 5
2030



Target 5: By 2030, 100% of new (defined as produced, sold or imported) and used vehicles meet high quality safety standards, such as the recommended priority UN Regulations, Global Technical Regulations, or equivalent recognized national performance requirements.

TARGET 6
2030



Target 6: By 2030, halve the proportion of vehicles travelling over the posted speed limit and achieve a reduction in speed-related injuries and fatalities.

TARGET 7
2030



Target 7: By 2030, increase the proportion of motorcycle riders correctly using standard helmets to close to 100%.

TARGET 8
2030



Target 8: By 2030, increase the proportion of motor vehicle occupants using safety belts or standard child restraint systems to close to 100%.

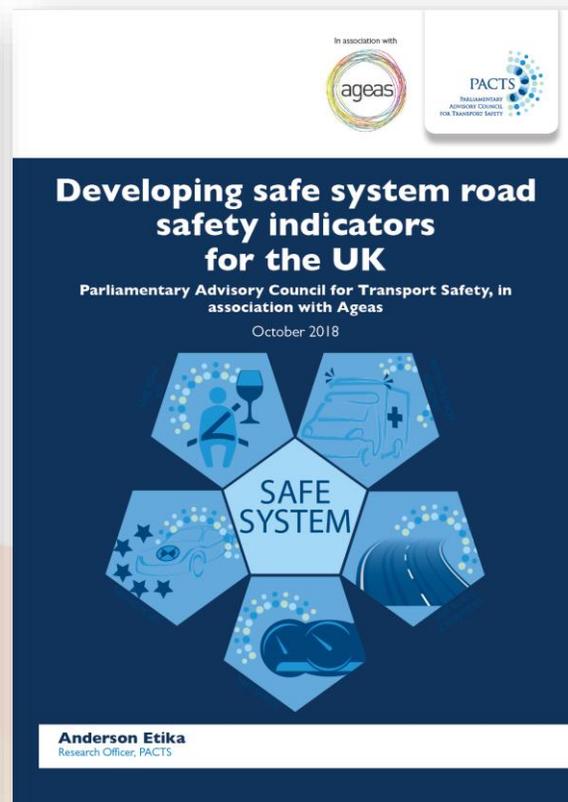
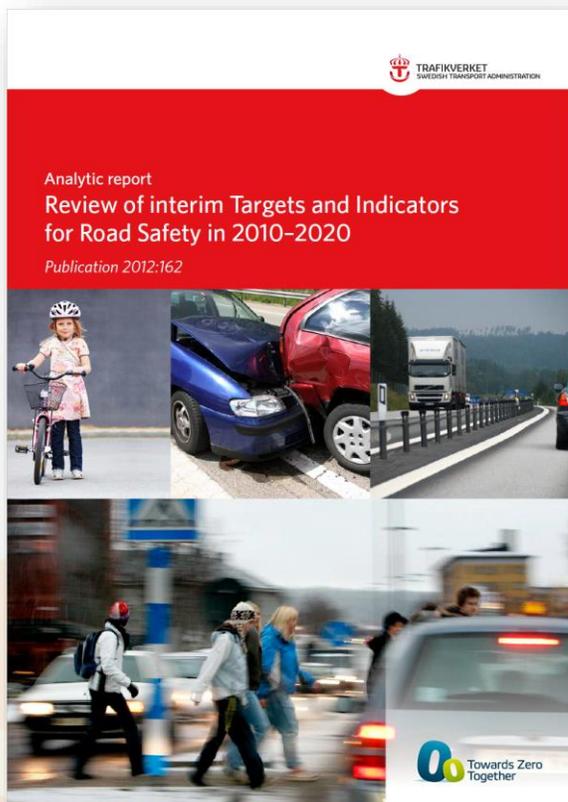
- PILLAR 1: Road safety management
- PILLAR 2: Safer roads and mobility
- PILLAR 3: Safe vehicles
- PILLAR 4: Safe road users
- PILLAR 5: Post-crash response

Following the request of the United Nations General Assembly, on November 22, 2017 Member States reached consensus on 12 global road safety performance targets. For more information: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/



Управление по целям

Примеры



Планируй-Делай-Проверяй-Действуй



Управление по целям



THE SAFETY PERFORMANCE AND MANAGEMENT LANDSCAPE

Beyond looking at crash data, it is important to consider the impact of safety performance and institutional management indicators on road safety in APRSO member countries.



Road Safety Management

Most APRSO member countries have certain foundations of the road safety management system, such as a lead agency and a national road safety strategy - but face challenges in securing funding.



Speed

All APRSO member countries have a National Speed Limit Law.



Safer Roads

This refers to enhancements to the road infrastructure that reduce fatal and serious injury crashes. The majority of APRSO member countries currently use road safety engineering tools and also conduct interventions for high-risk locations.



Safer Vehicles

With the exception of Australia and New Zealand, most APRSO countries are not yet enforcing safer vehicle standards set by the United Nations. Safer vehicle technologies minimize the risk of crashes and the severity of injuries - for instance, helping to prevent skidding, or reducing crash impact.



Drug-Driving

The majority of APRSO countries have passed a national drug-driving law, but there is currently no information regarding the effectiveness of the legislation or its enforcement in any jurisdiction.



Drink-Driving

Most APRSO member countries have a National Drink-Driving Law, although they lack data on fatalities that involve drink-driving. Most use a blood alcohol content limit of less than 0.05 g/dL, which aligns with WHO best practice.



Distracted Driving

14 of 20 APRSO member countries have a law on hand-held mobile phone use while driving, but only a few countries such as Fiji, Kyrgyz Republic, and Turkmenistan extend the prohibition to hands-free phones.



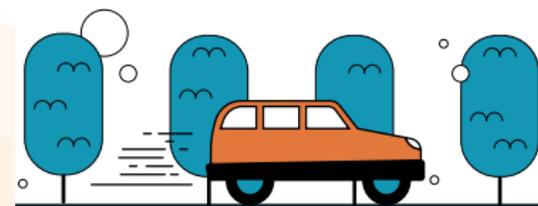
Vehicle Fleet Mix

9 out of 14 APRSO member countries with vehicle registration data have vehicle fleet mixes that are dominated by motorcycles. They include Bangladesh, Cambodia, Lao PDR and the Philippines.



Safety Equipment

All APRSO member countries except Afghanistan have a National Motorcycle Helmet Law which applies to riders and passengers, but only a few of these countries require helmets to be fastened and to be of an acceptable quality standard.

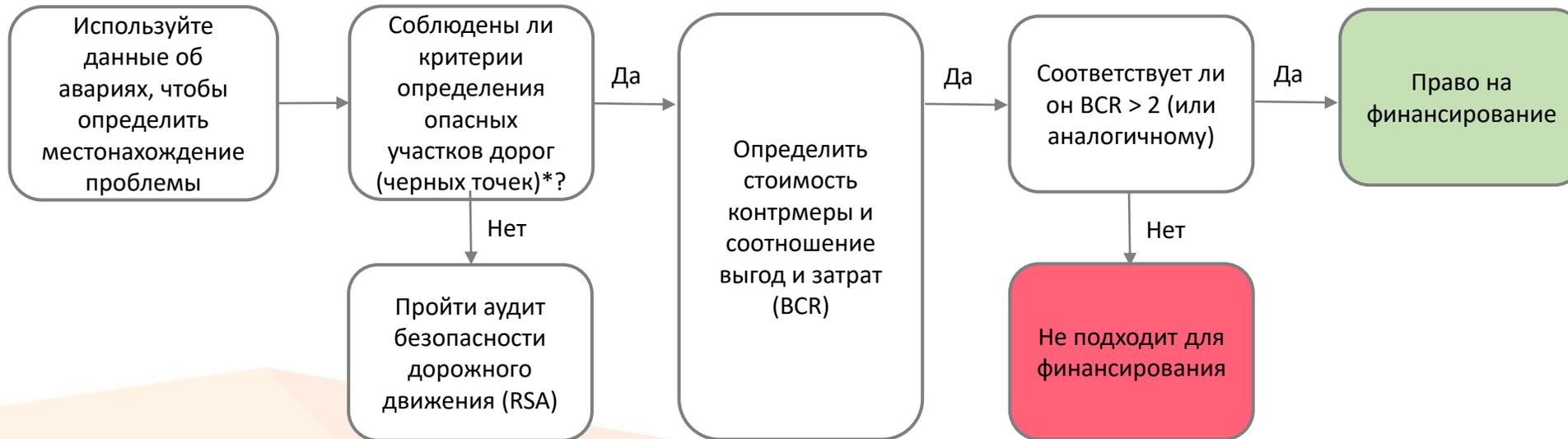


Использование данных для составления программы развития безопасной инфраструктуры

1. Реактивный подход — проекты, сосредоточенные на опасных участках дорог
2. Проактивный (инициативный) подход – оценка дорог и программы развития инфраструктуры

Использование данных для составления программы развития безопасной инфраструктуры

Общая программа по опасным участкам дорог



* Пример критериев определения опасных участков дорог (черных точек):

На перекрестках или в середине квартала — 3 аварии с человеческими жертвами за последние 5 лет.

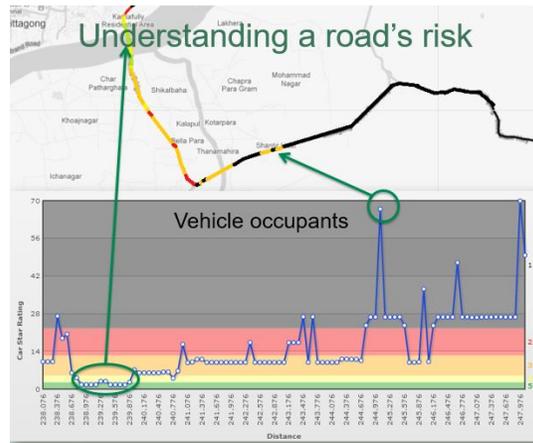
По всей протяженности дороги – 0,20 аварий/км/год за последние 5 лет

Использование данных для составления программы развития безопасной инфраструктуры

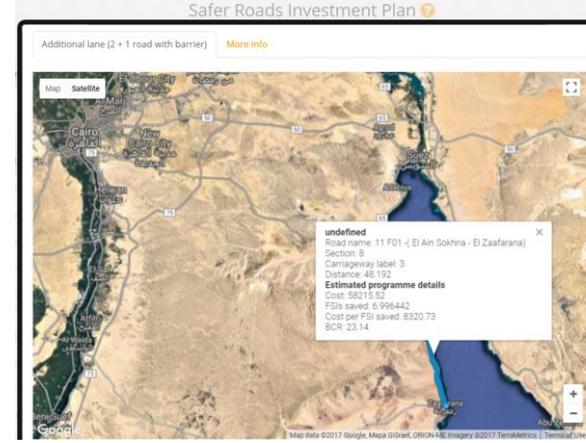
1. КАРТЫ РИСКА



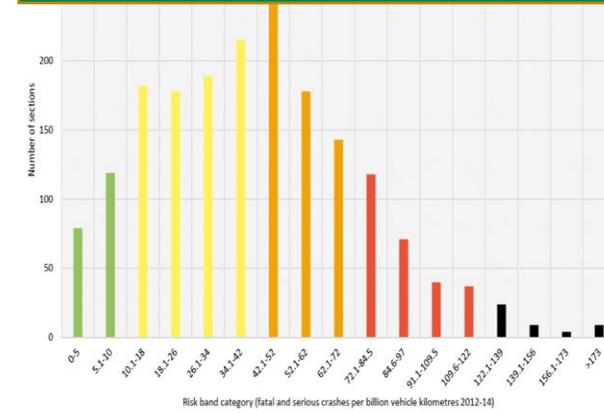
2. ЗВЕЗДНЫЙ РЕЙТИНГ



3. ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПЛАНЫ



4. ОТСЛЕЖИВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ



- Карта с цветовой кодировкой, показывающая, где люди погибают, и где их наиболее высок риск ДТП
- Может информировать о приоритетах по всем направлениям деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (управление, инфраструктура, транспортные средства, участники дорожного движения и уход после аварий)

- По данным дорожной инспекции
- Простая и объективная мера уровня безопасности, «заложенного» в дороге
- Может быть выполнено в отсутствие данных об авариях
- Участки дороги с пятью звездами считаются самыми безопасными, а участки с одной звездой — наименее безопасными

- Рассматриваются 90 проверенных вариантов улучшения дорог
- Приоритеты плана инвестиций в более безопасные дороги (SRIP) и варианты оптимизации расходов могут улучшить звездные рейтинги и спасти жизни

- Регулярное составление карт рисков или звездного рейтинга позволяет отслеживать эффективность
- Позволяет праздновать успехи и принимать меры для решения проблем на дорогах с постоянно высоким уровнем риска

Рекомендации – основное внимание

- В управлении безопасностью дорожного движения координация полиции и органов дорожного движения в использовании данных о ДТП и других данных для планирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения
- В рамках предлагаемого мероприятия уделять больше внимания безопасности пешеходов