

СИТУАЦИОННЫЙ АНАЛИЗ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОБЛЕМНЫХ ЗОН БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (БДД)

5 апреля 2018 г.

Традиционный подход

- Введение законодательных норм, упор на техосмотр транспортных средств, ожидание перемен в поведении людей под воздействием информации и пропаганды – как главные и фрагментированные меры по БДД.
- Допущение: Главная причина ДТП – ошибки человека

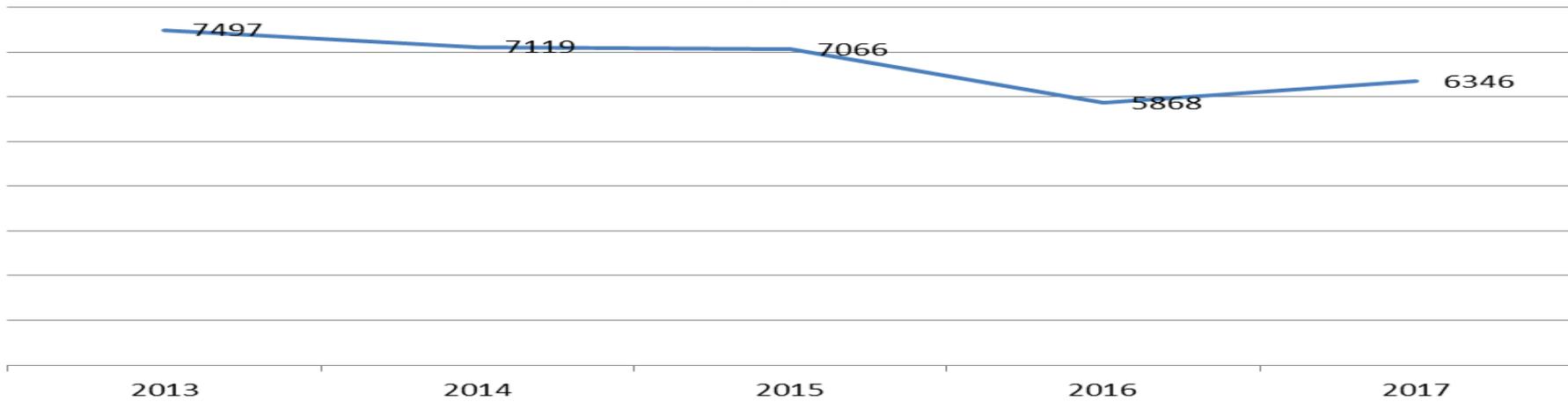
Мифы традиционного подхода

- Низкий уровень знаний правил дорожного движения – основная причина ДТП
- Автошколы несут ответственность за количество ДТП как результат некачественной подготовки водителей
- Праворульные автотранспортные средства имеют больший риск попадания в ДТП ввиду организации движения в КР, ориентированного на леворульное управление
- Женщины водители представляют больший риск возникновения случаев ДТП
- Водители с малым стажем вождения представляют больший риск возникновения случаев ДТП

Мифы традиционного подхода

- Техническая неисправность автотранспортных средств - одна из основных причин ДТП
- В ДТП больше вовлекаются дети и молодые люди, которым свойственно не соблюдать правила ДД
- Большая доля смертей в результате ДТП происходит в момент аварии
- Наличие прямой связи между плотностью населения и частотой случаев ДТП
- Большая часть ДТП случается в ночное время, под утро
- Общая динамика: ситуация улучшается
региональная динамика хуже
- Чем выше размеры штрафов за нарушение БДД, тем ниже уровень ДТП.

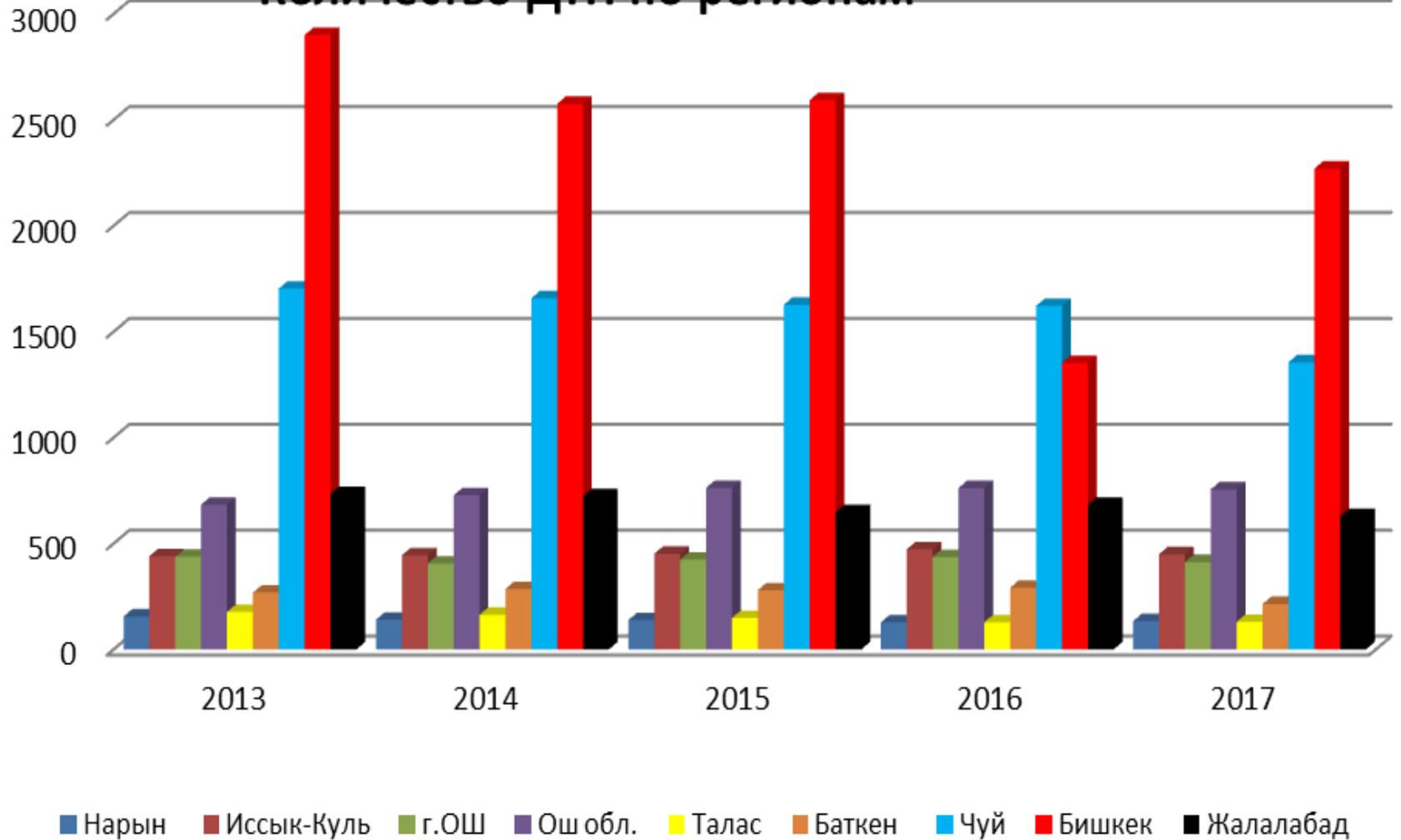
Статистика ДТП по годам



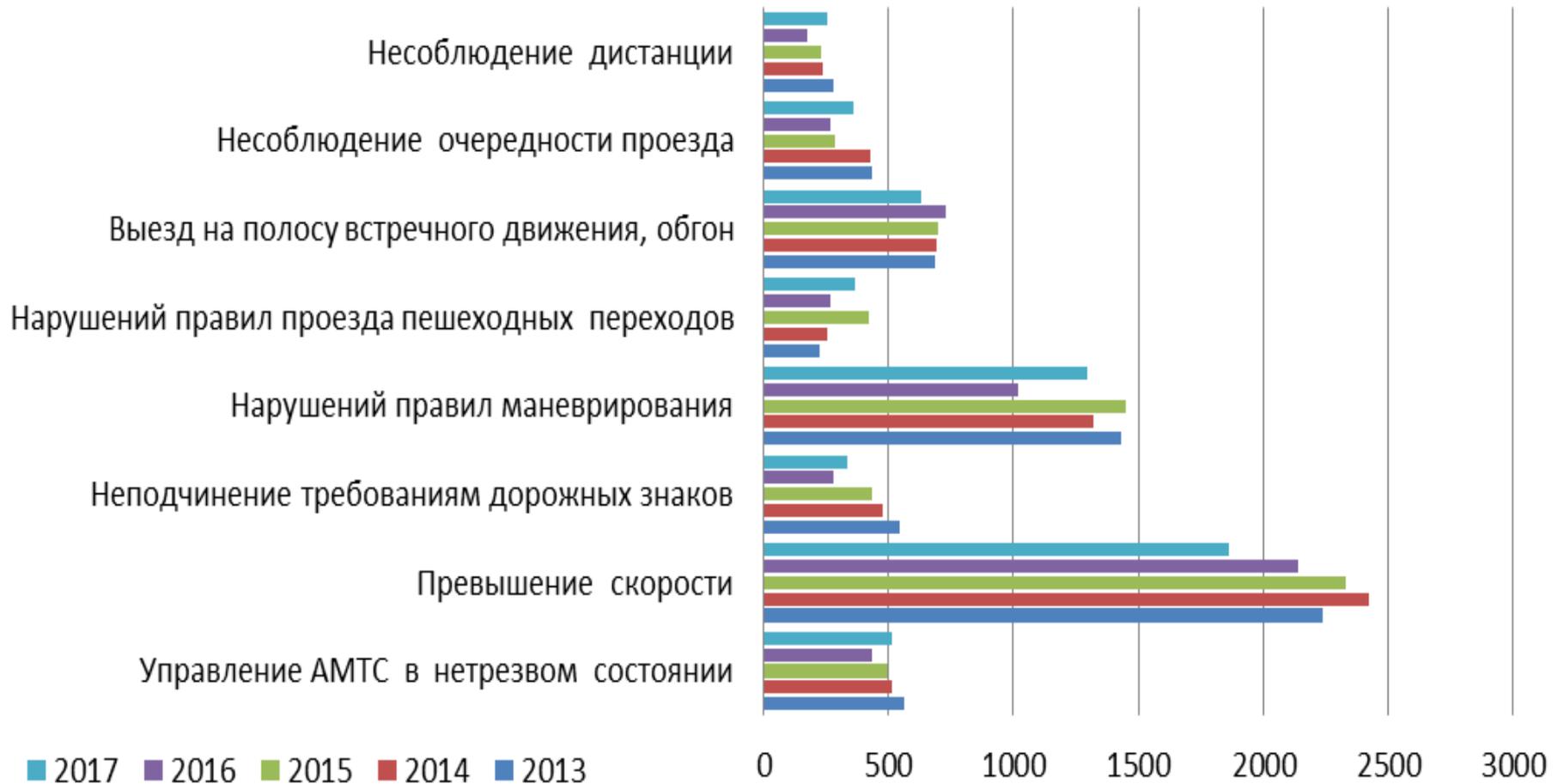
Динамика ДТП по годам и основным причинам



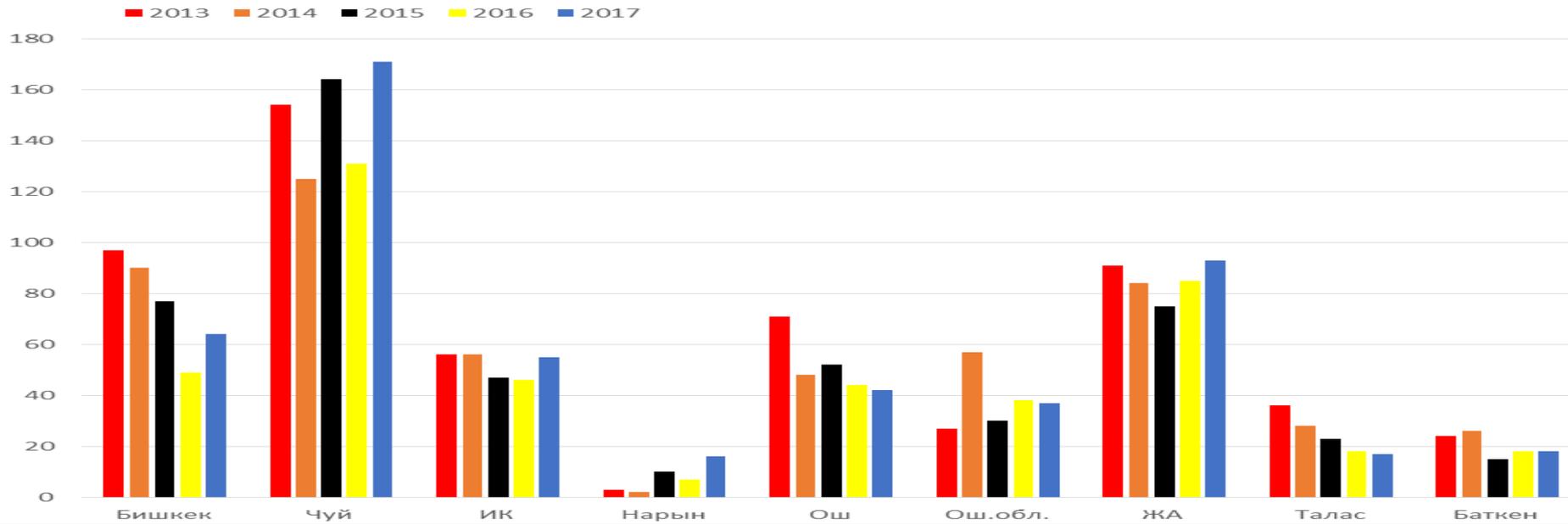
Количество ДТП по регионам



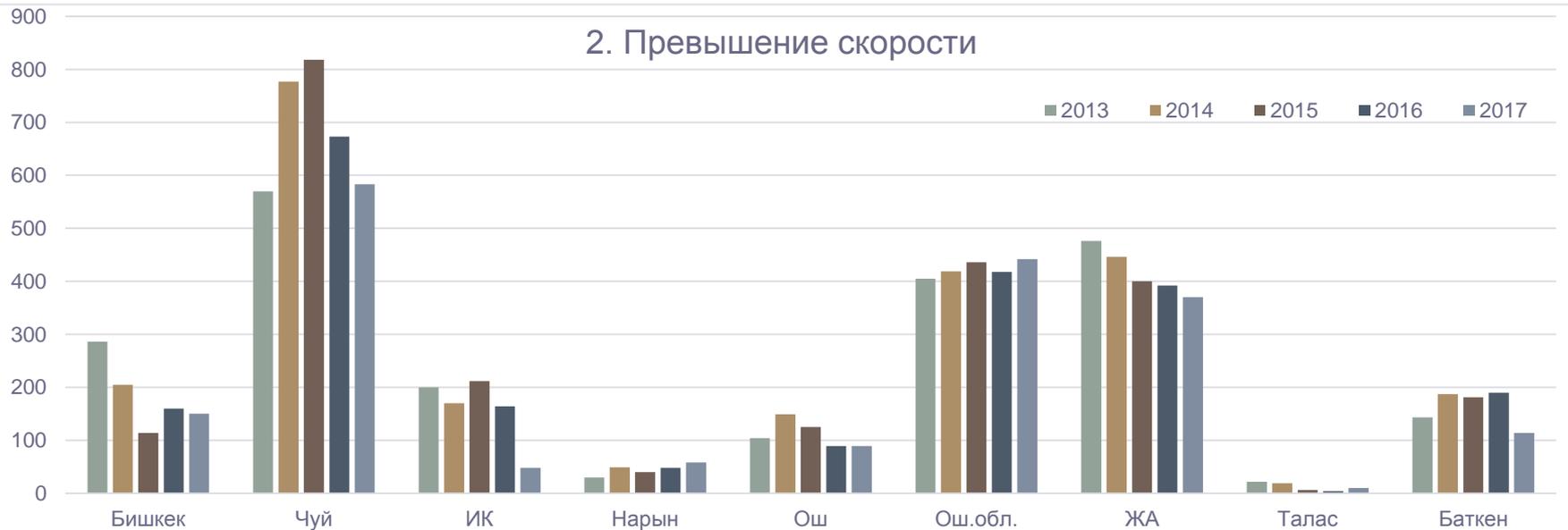
"вес" основных причин ДТП



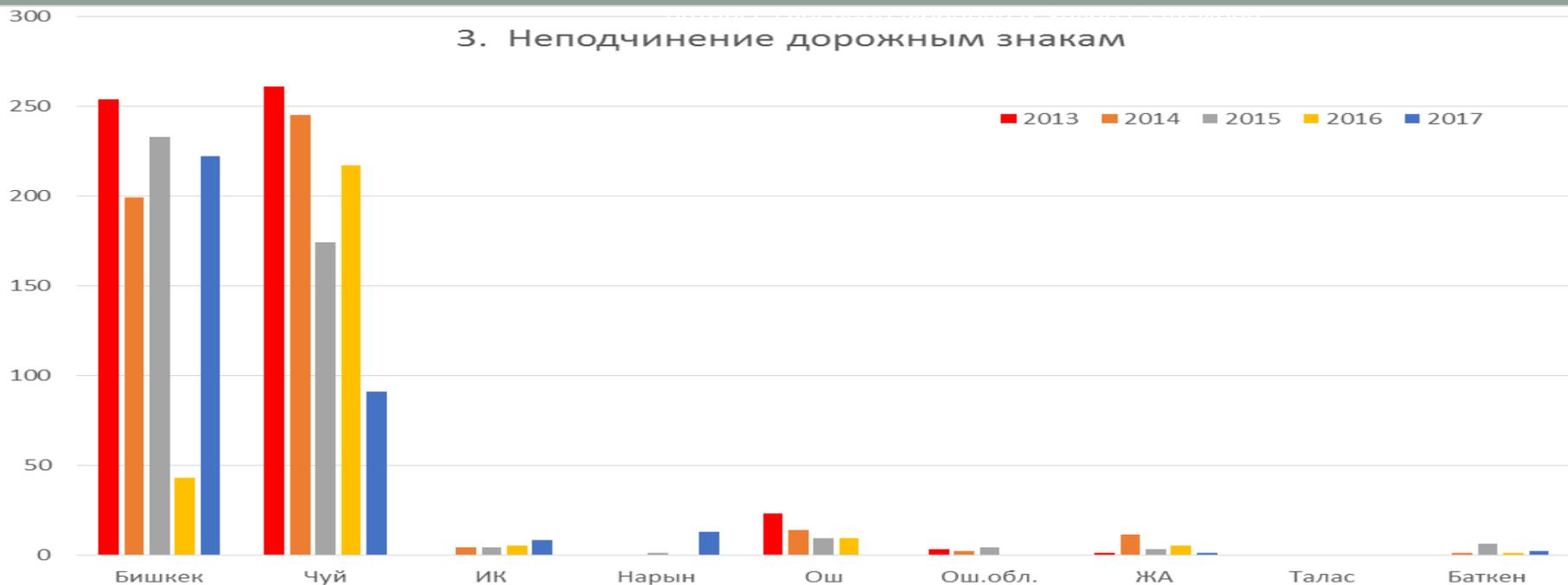
1. Управление в нетрезвом состоянии



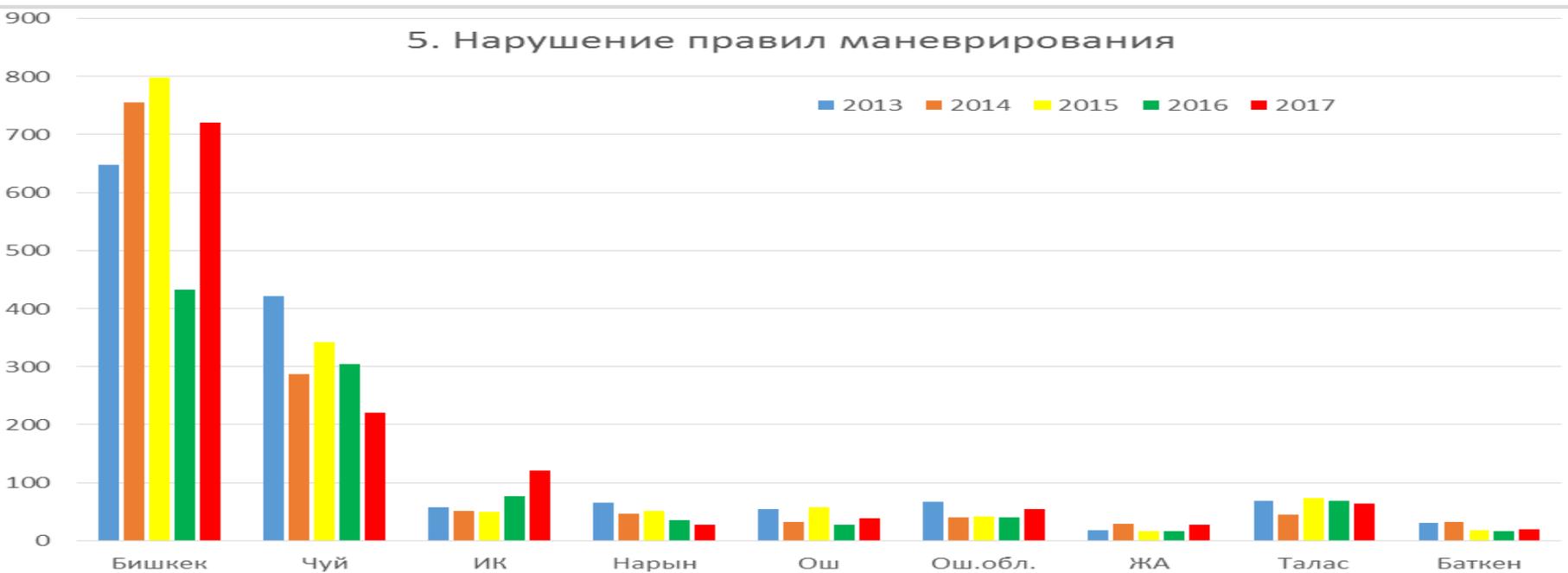
2. Превышение скорости



3. Неподчинение дорожным знакам



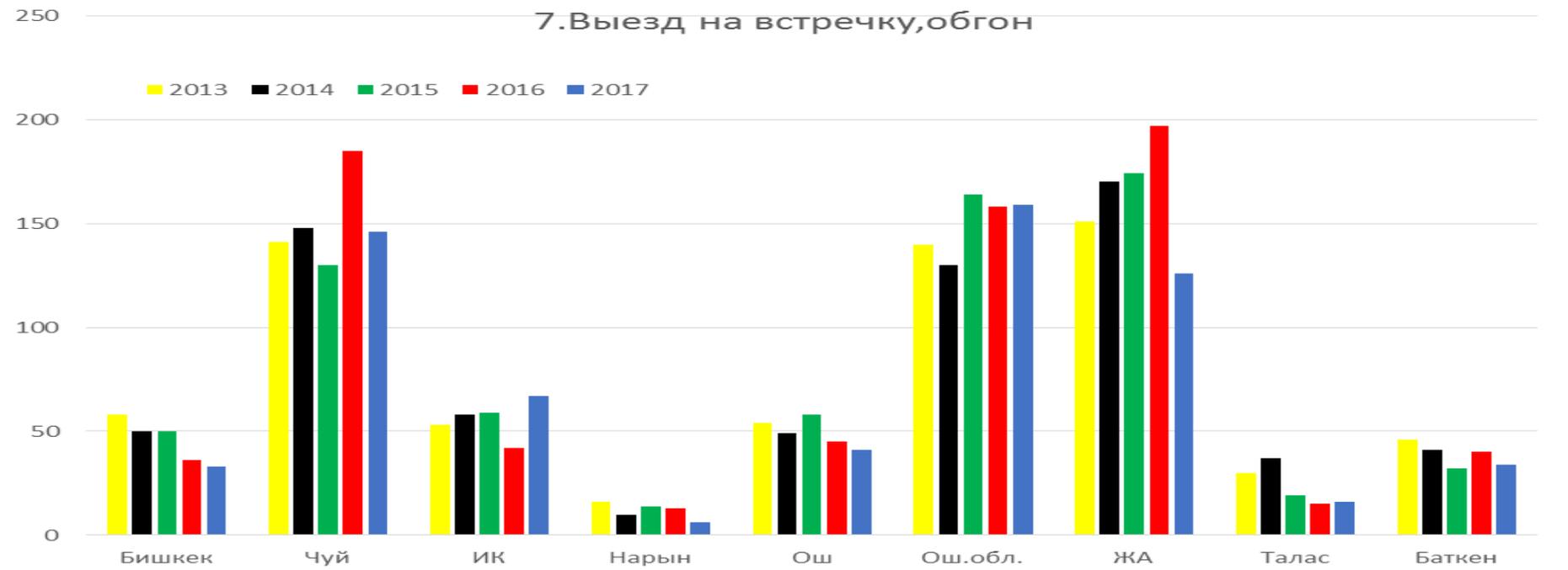
5. Нарушение правил маневрирования



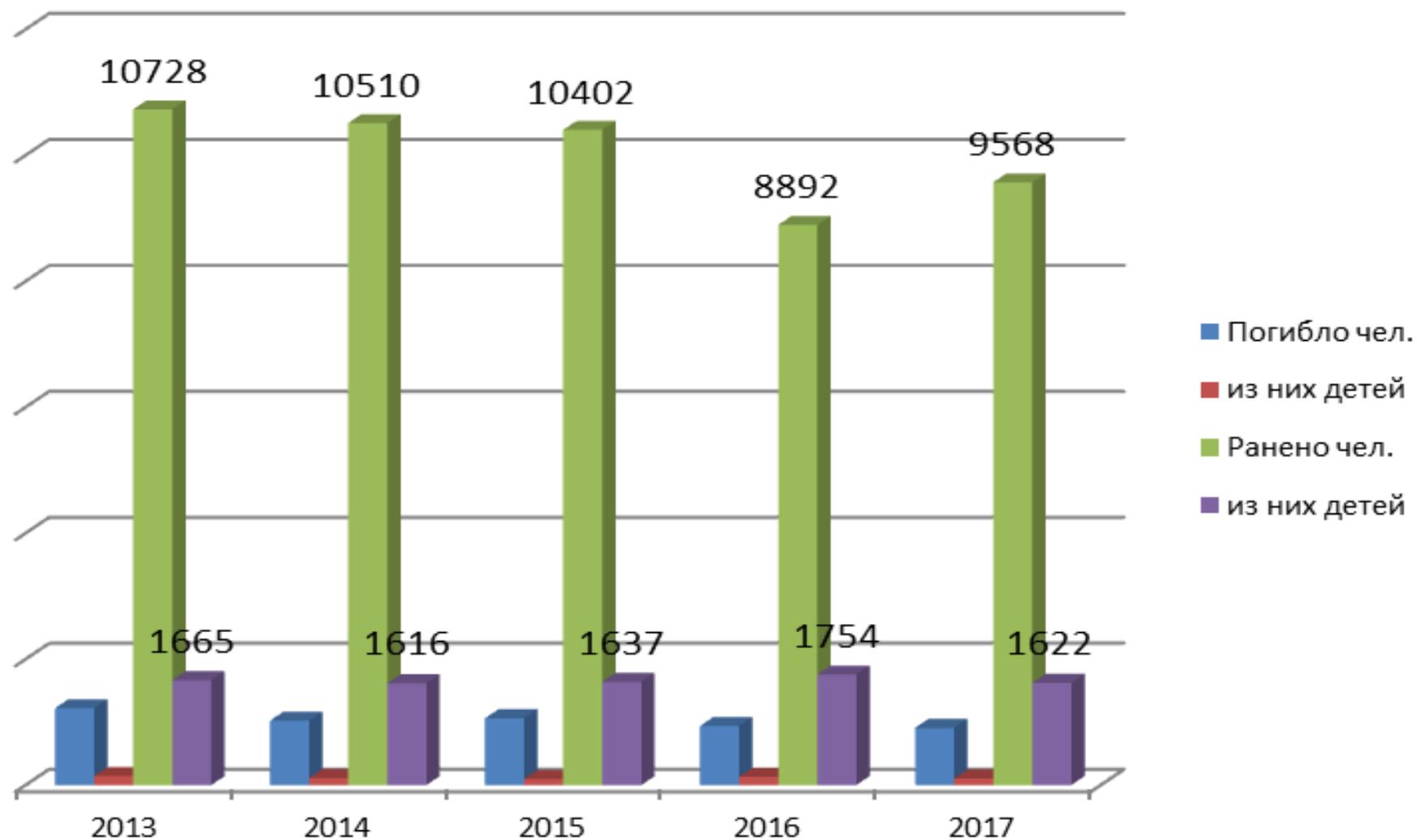
6.Нарушения правил проезда пешеходных переходов



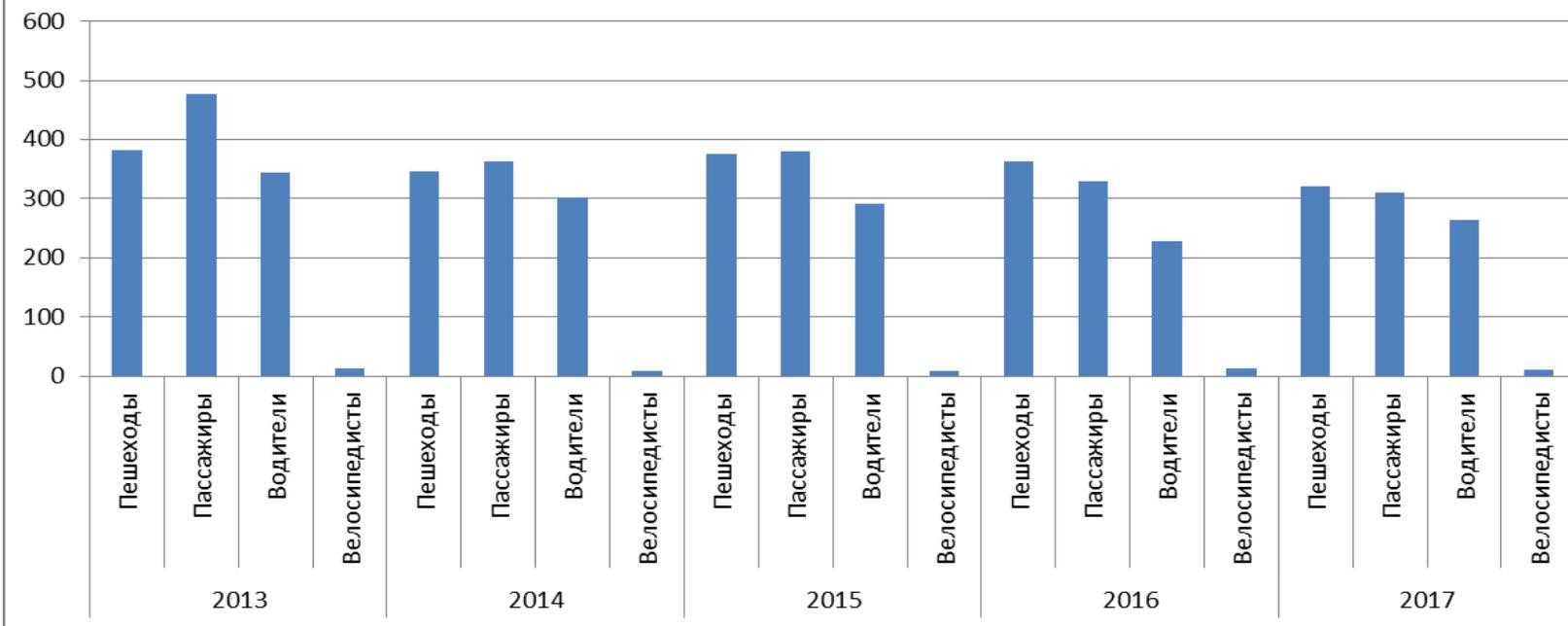
7.Выезд на встречку,обгон



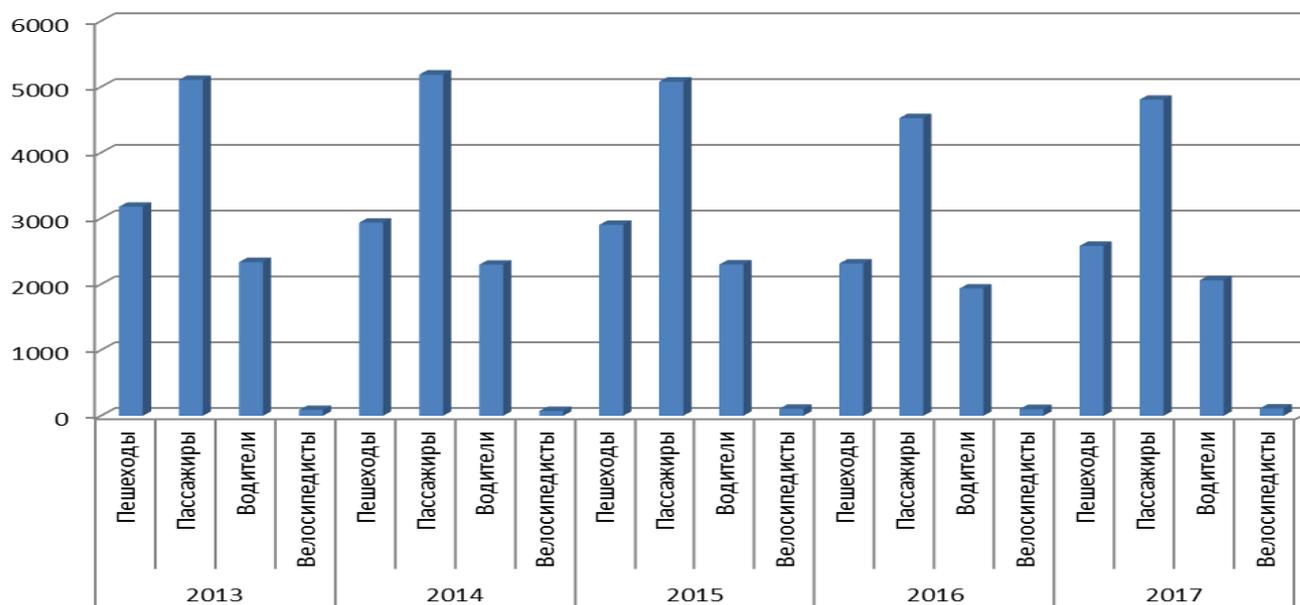
Динамика статистики по пострадавшим в ДТП



Погибшие в ДТП, по категориям участников и по годам



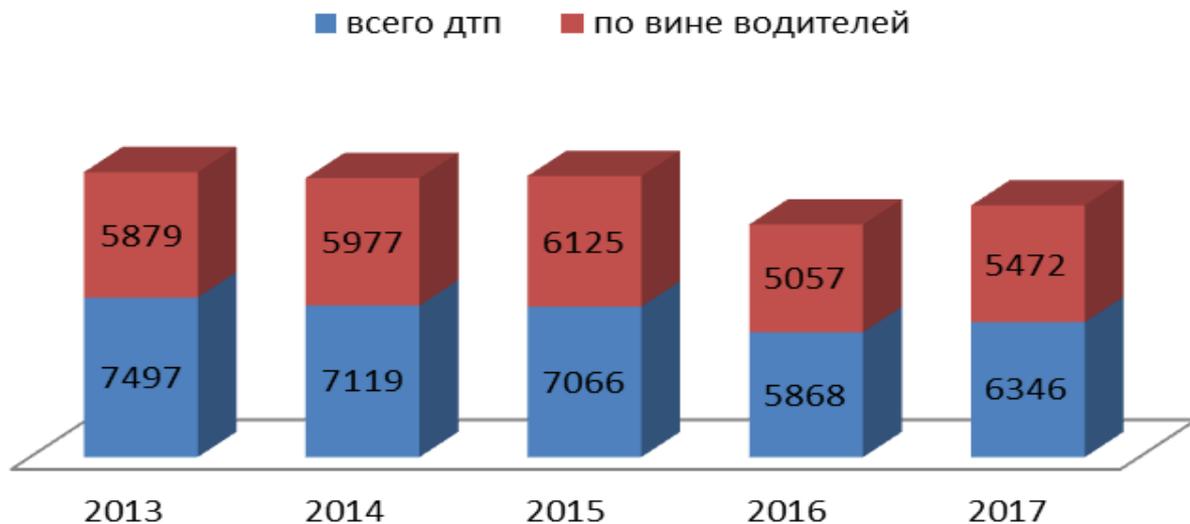
Статистика по раненым в ДТП, по годам и категориям участников



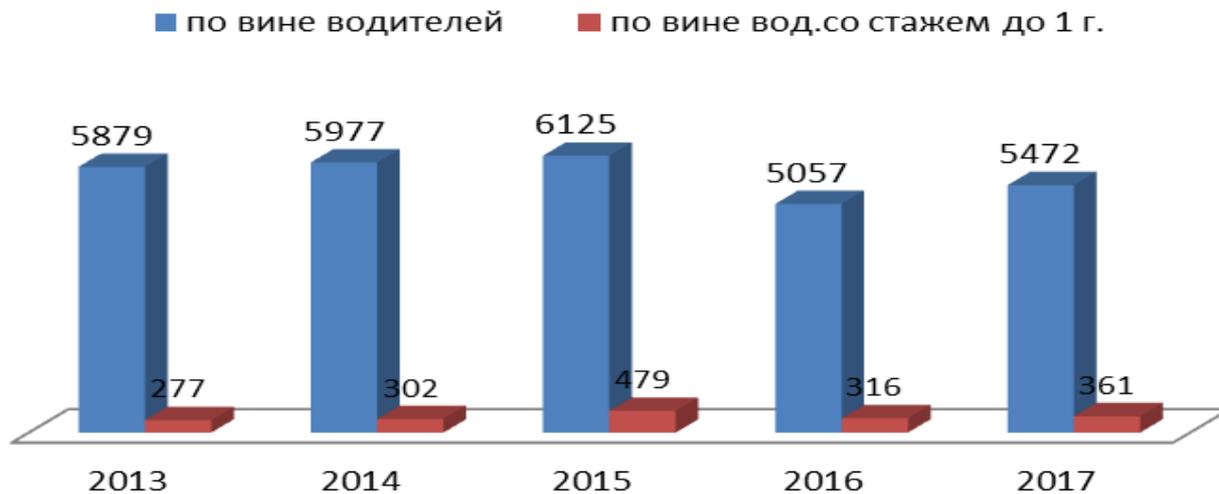
Таким образом, самыми уязвимыми участниками ДД являются пешеходы и пассажиры.



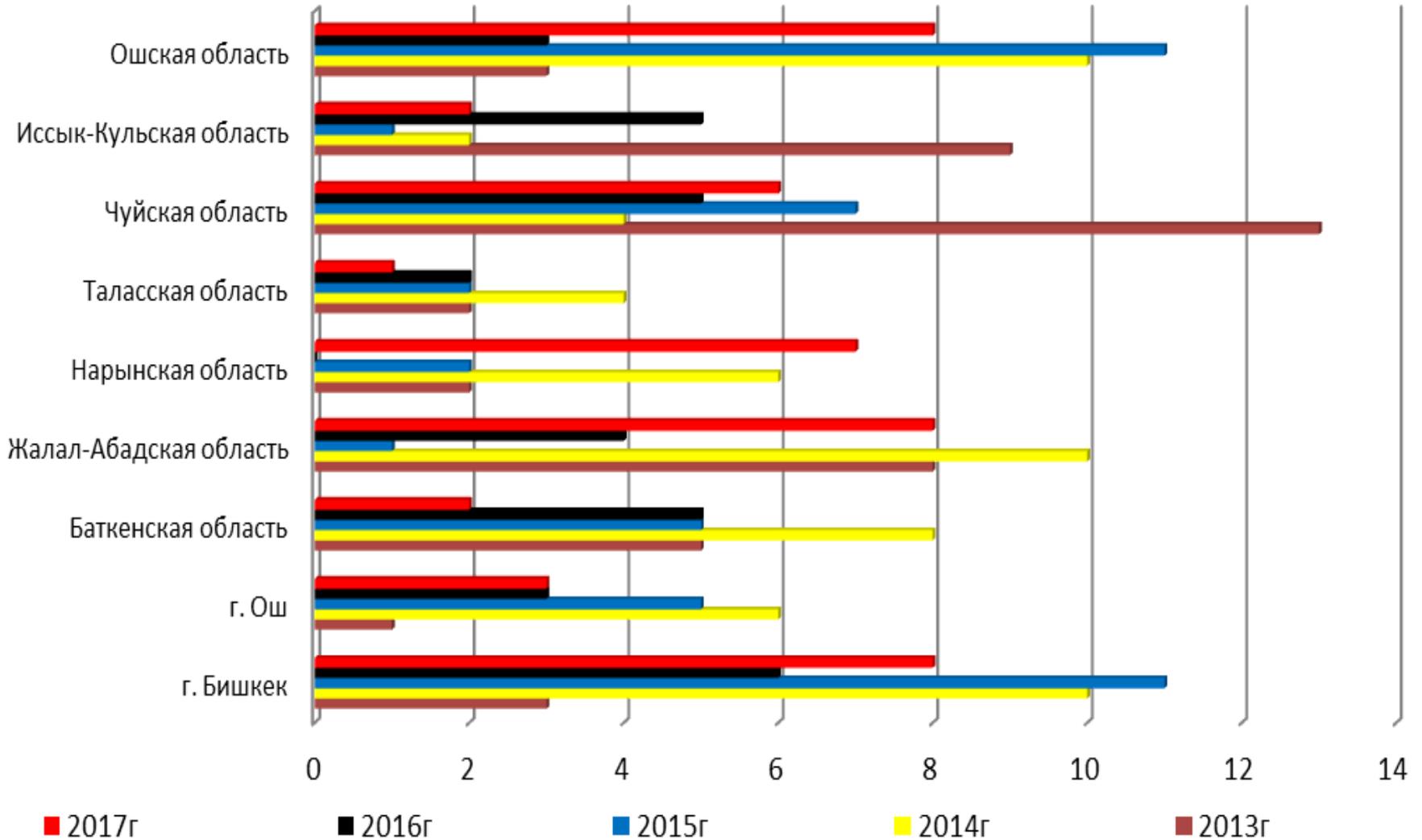
Соотношение статистики ДТП и случаев, когда водитель признан виновным



Доля водителей со стажем до 1 года в составе водителей, признанных виновными в ДТП



Сведения по выданным лицензиям автошколам в региональном разрезе



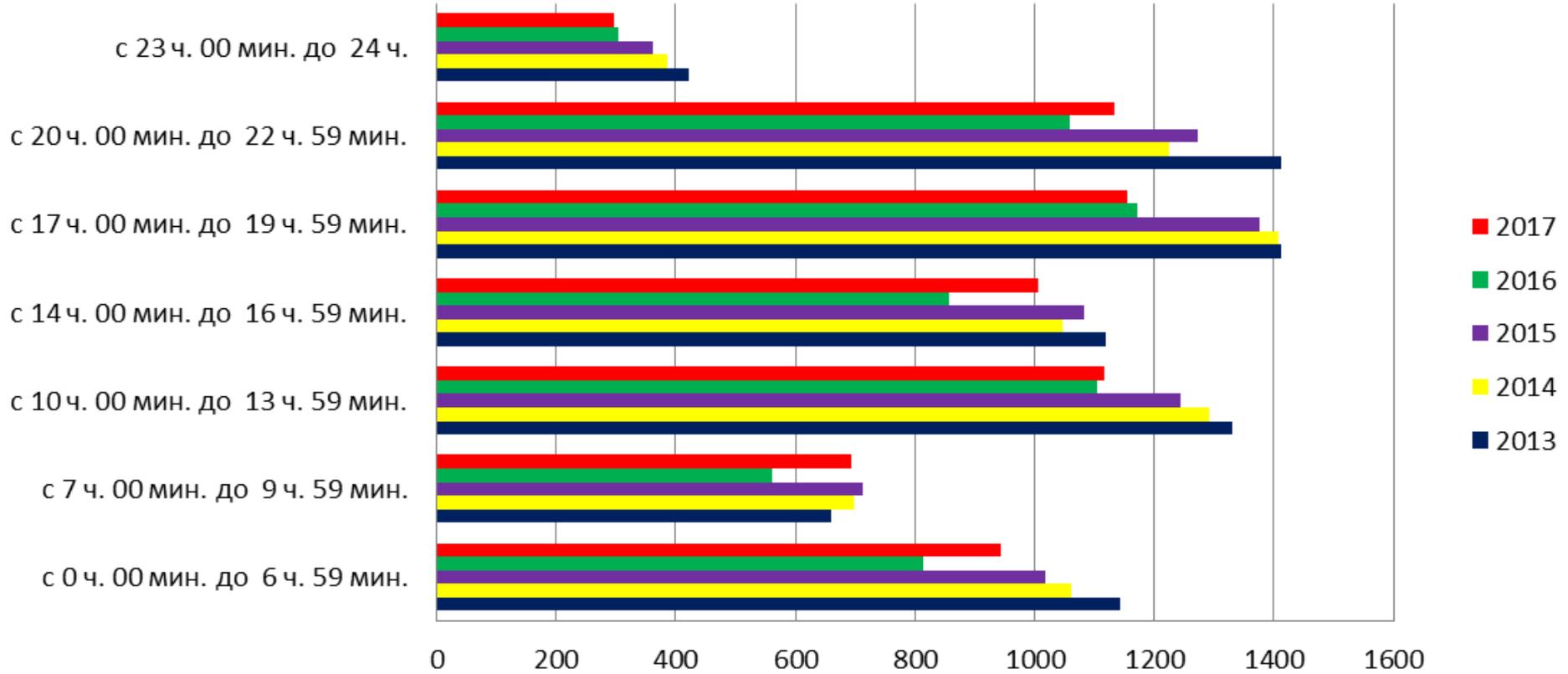
Сведения по выданным лицензиям автошколам в разрезе городов областей.

	По Республике	г. Бишкек	г. Ош	Баткенская область	Жалал-Абадская область	Нарынская область	Талаская область	Чуйская область	Иссык-Кульская область	Ошская область
2013г	46	3	1	5	8	2	2	13	9	3
2014г	60	10	6	8	10	6	4	4	2	10
2015г	45	11	5	5	1	2	2	7	1	11
2016г	33	6	3	5	4	-	2	5	5	3
2017г	45	8	3	2	8	7	1	6	2	8
Всего	229	38	18	25	31	17	11	35	19	35

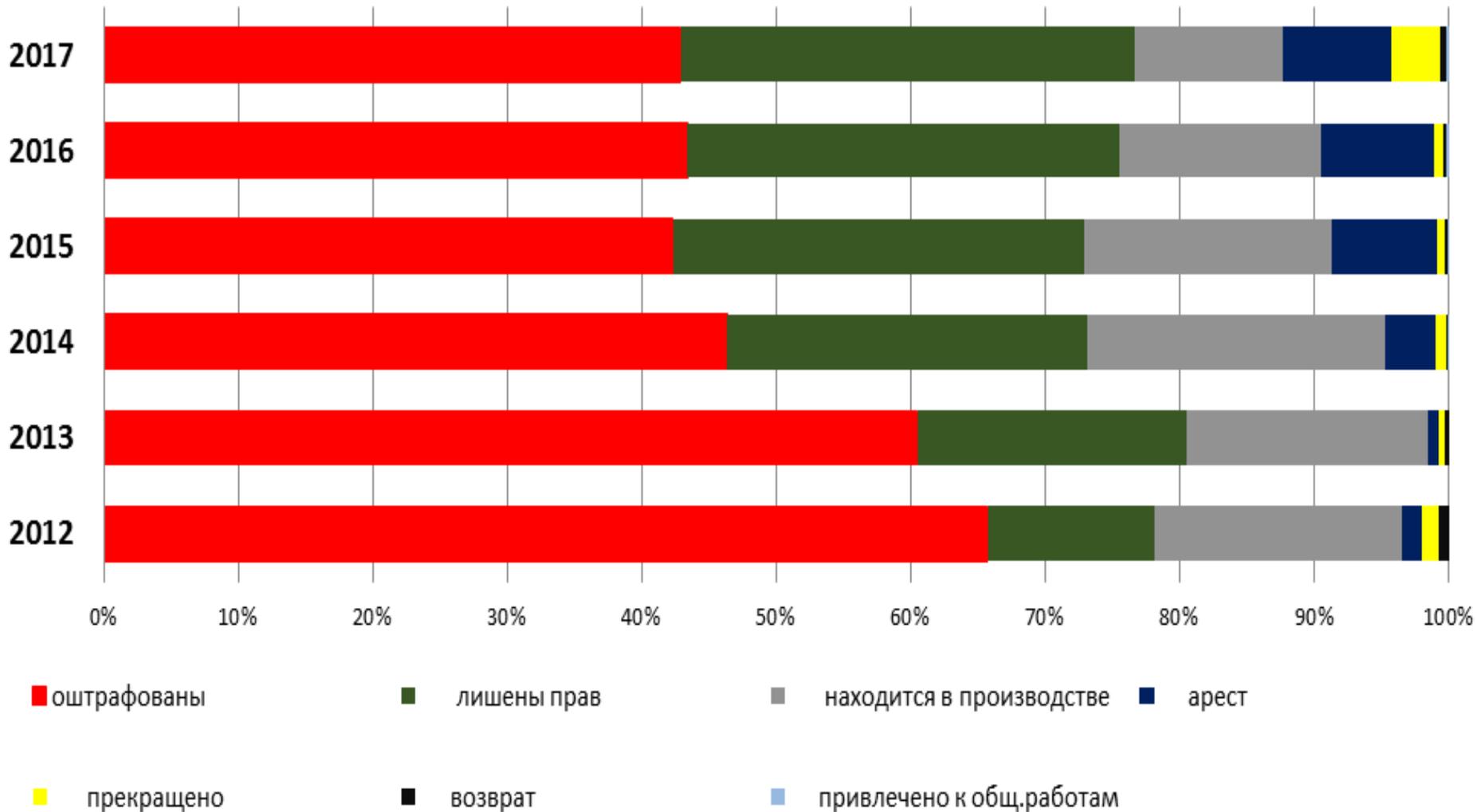
Доля ДТП по причине технической неисправности АМТС в общей статистике ДТП

	2013	2014	2015	2016	2017
всего ДТП	7497	7119	7066	5868	6346
в т.ч. Из-за техн.неисправности АМТС	27(0,3%)	27(0,4%)	17 (0,5%)	25 (0,4%)	21(0,3%)

Распределение ДТП по времени суток



Санкции, примененные в отношении водителей, задержанных в НС



Актуальное поле функциональной ответственности за БДД

Структуры	Поле ответственности	Дублируемые функции	Сферы вне ответственности
ГУОБДД КР	функции обеспечения безопасности дорожного движения		
ДРТСиВС при ГРС КР	(Пере)Регистрация транспортных средств, контроль и обеспечение регистрации водительского состава и инфо базы по экзаменационной деятельности автошкол		
Министерство транспорта и коммуникаций	Проектирование и строительство дорог и придорожных инфраструктур		

Формулирование целей стратегии

- В КР - смертность в ДТП 14,65 (15,9 с учетом миграции 500000 чел.) человек на 100 000 населения, тогда как в РФ - 13, Германии этот показатель существенно ниже – 3,7 человека, в Дании – 2,7 человека
- Стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, в которую входит Кыргызская Республика, состоит в сокращении количества смертельных случаев в автодорожных коридорах ЦАРЭС на 50% к 2030 году, по сравнению с 2010 года

Современный подход

Исследования показывают, что вероятность гибели пешехода увеличивается в 8 раз при повышении скорости наезда на него автомобиля с 30 до 50 км\ час. Конструктивно наилучшее на сегодня транспортное средство обеспечивает в настоящее время защиту от ДТП пользующимся ремнями безопасности пассажирам на скорости до 70 км\час при лобовом столкновении и до 50 км\час при боковом ударе.

Порог переносимости травмы для пешеходов при наезде даже конструктивно наилучшего легкового автомобиля будет превышен, если его скорость составит более 30 км\час.

Культура «обвиняй жертву» уступила место другой – «виновного ищи в транспортной системе» – с новым пониманием того, что управление скоростью и пределы человеческих возможностей, как физические, так и поведенческие, являются коренными проблемами при проектировании и эксплуатации системы дорожного движения по следующим причинам: во-первых, причинно-следственная связь между скоростью и безопасностью движения объясняется законами физики; во –вторых, для большинства частей человеческого организма известны пороги терпимости.

Современный подход

Системный подход, включающий целевые показатели:

- Учет нужд, ошибок и факторов уязвимости пользованием автодороги
- Контроль за соблюдением стандартов терпимого уровня насильственного воздействия на человеческий организм без смертельного исхода (скорость 30 км/час , время оказания помощи и т.д.)
- Обеспечить минимизацию степени тяжести полученных травм за счет эффективности спасательной службы, медицинского ухода и реабилитации

Допущения:

- ДТП предотвратить полностью нельзя, но снизить и прогнозировать травматизм можно.
- Значение имеют достоверные данные и научный подход.
- Системный подход в БДД, включая участие сектора здравоохранения в предотвращении дорожного травматизма.
- Меры, предпринимаемые на местном и национальном уровнях обеспечивают эффективность и быструю реакцию на местные условия.

Предлагаемая формулировка цели стратегии БДД

- К 2023 обеспечить повышение безопасности всех участников дорожного движения в Кыргызской Республике и сократить смертность и уровень дорожно-транспортного травматизма в результате ДТП на 30% .

Предмет ситуационного анализа

- Управление дорожной безопасностью
- Безопасность инфраструктуры
- Безопасность транспортных средств
- Безопасность участников дорожного движения
- Пост-аварийное реагирование

Управление дорожной безопасностью (законодательство и правила, контроль и санкции, надзор и развитие дорожной инфраструктуры, организация услуг скорой медицинской помощи)

- Регулирование нормативной базы с упором на (регулирование транспортных средств, перевозок и пр.) и методы правоприменения
- Функциональные поля и уполномоченный орган как координатор дорожной безопасности
- Обеспечение адекватного финансирования дорожной безопасности (достойная зарплата – мотивация персонала, ответственного за безопасность)
- Наличие ИТ систем для хранения баз данных, необходимых для анализа
- Мобильное дорожное патрулирование с необходимым оборудованием и другими ресурсами
- Координация и регламенты взаимодействия вовлеченных структур
- Информационный обмен и базы данных
- Мониторинг и оценка дорожной безопасности (гражданский контроль)

Безопасность инфраструктуры

- Технический регламент устанавливает минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам и процессам их проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также формы и порядок оценки соответствия этим требованиям.
- Системы оповещений об опасности в случаях ЧС и контроля за исполнением правил безопасности в ЧС
- Стандарты разделения пространств для всех участников дорожного движения, меры снижения безопасности по типам дорог – разделительные полосы, светофоры, знаки и пр.
- Мониторинг и оценка статистики ДТП на дорогах с целью определения «рисковых» участков
- Фискальные меры воздействия на загруженность автотранспортных средств
- Безопасность общественного транспорта (участие граждан) в мониторинге и оценке качества услуг

Безопасность транспортных средств

- Стандарты и регламенты технических параметров ввоза автотранспортных средств (экономические стимулы ввоза безопасного транспорта),
- Стандарты безопасности и регламенты технического осмотра автотранспортных средств на соответствие стандартам безопасности
- Нормативное закрепление ответственности структур техосмотра за случаи вовлечения в ДТП прошедших осмотр автотранспортных средств
- Стандартизация требований по лицензированию станций техосмотра (оборудование, кадровое обеспечение, минимальные обязательные процедуры осмотра)

Безопасность участников дорожного движения

- Разработка стандартов подготовки водителей и тренеров/ инструкторов
- Оценка обучения (без конфликта интересов), МиО обучения и тестирования
- Стандартизация процедур лицензирования автошкол
- Обучение участников правилам БДД
- Обучение участников навыкам оказания первой медицинской помощи