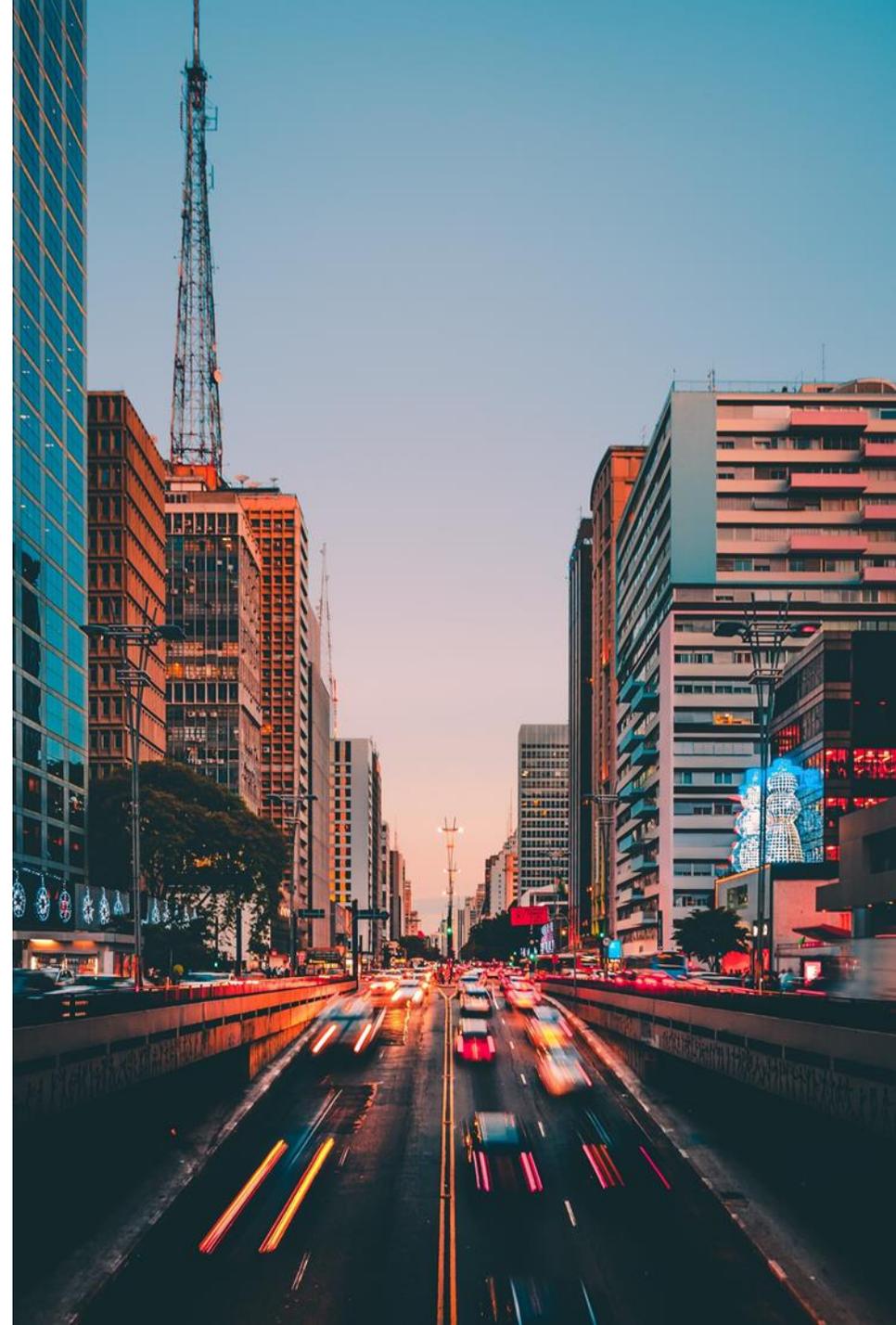




GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Проблема безопасности дорожного движения – обзор





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

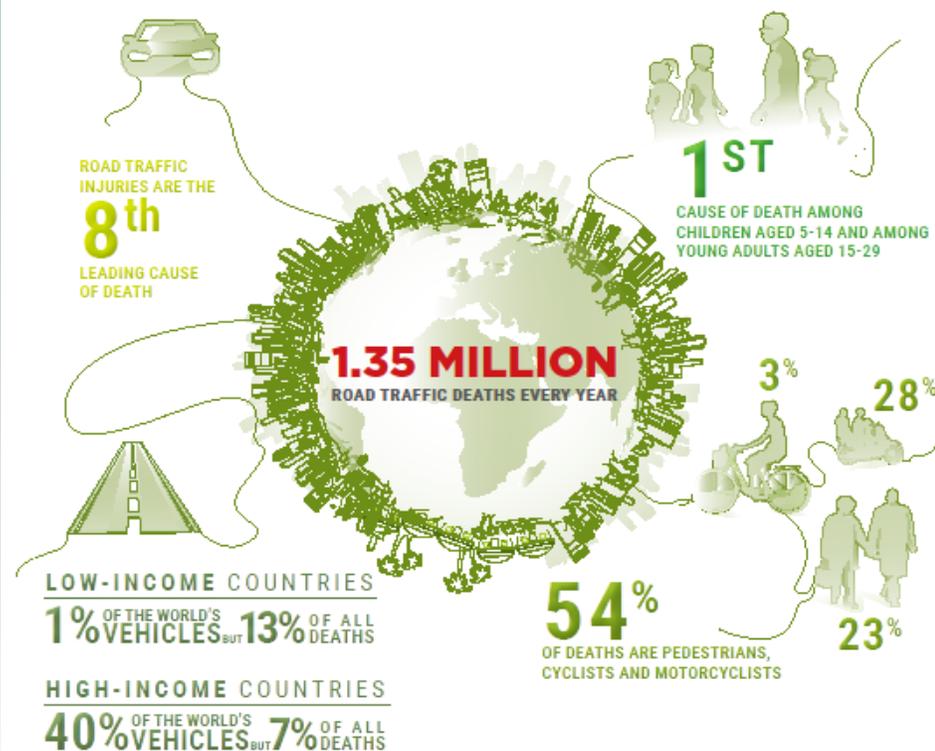
КАКОВА СИТУАЦИЯ СЕГОДНЯ?

- В 2000 году: 1,15 миллиона погибших
- В 2016 году: 1,35 миллиона погибших
- Уровень смертности на 100 000 населения стабилизировался

Источник: Отчет о глобальном статусе ВОЗ, 2018 г.

INTERNAL. This information is accessible to ADB Management and staff. It may be shared outside ADB with appropriate permission.

ROAD TRAFFIC INJURIES: **THE FACTS**



**EVERY 24 SECONDS
SOMEONE DIES ON THE ROAD**



#RoadSafety



source: WHO Global status report on road safety 2018
www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

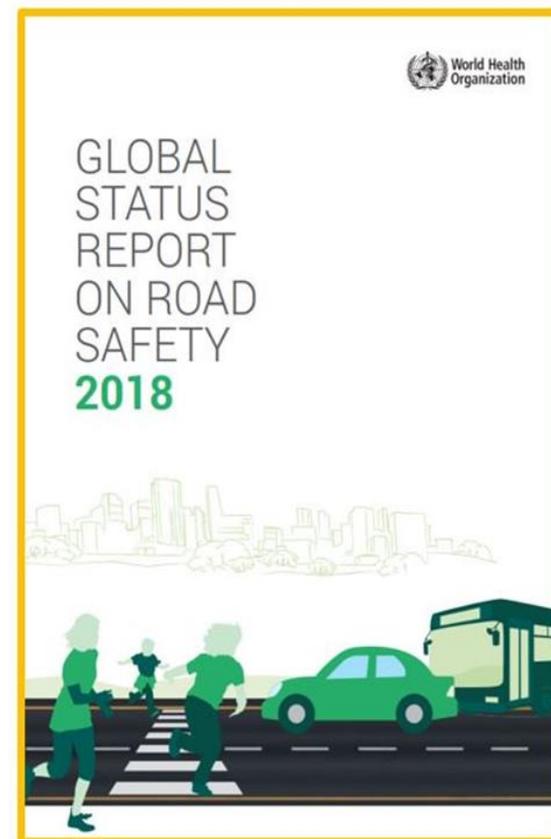


GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

КАКОВА СИТУАЦИЯ СЕГОДНЯ?

- Больше людей умирает от травм в результате ДТП, чем от
 - ВИЧ/СПИД
 - Туберкулеза и
 - Диарейных заболеваний
- Ежегодно, травмы, полученные в результате ДТП, изменяют жизнь 50 миллионов человек

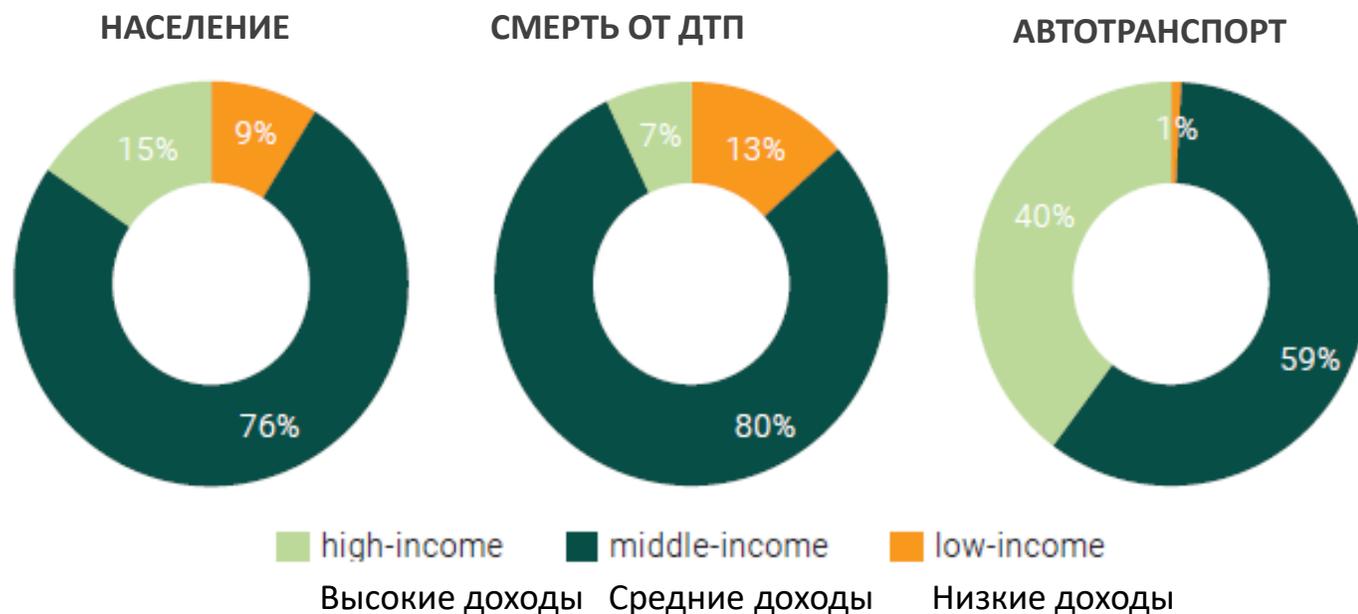
Road traffic injuries
are the **8th** leading cause
of death 





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

НЕРАВЕНСТВО



*уровни доходов основаны на классификациях Всемирного банка 2017 года

Непропорционально
распределены по уровню доходов,
регионам и типам участников
дорожного движения

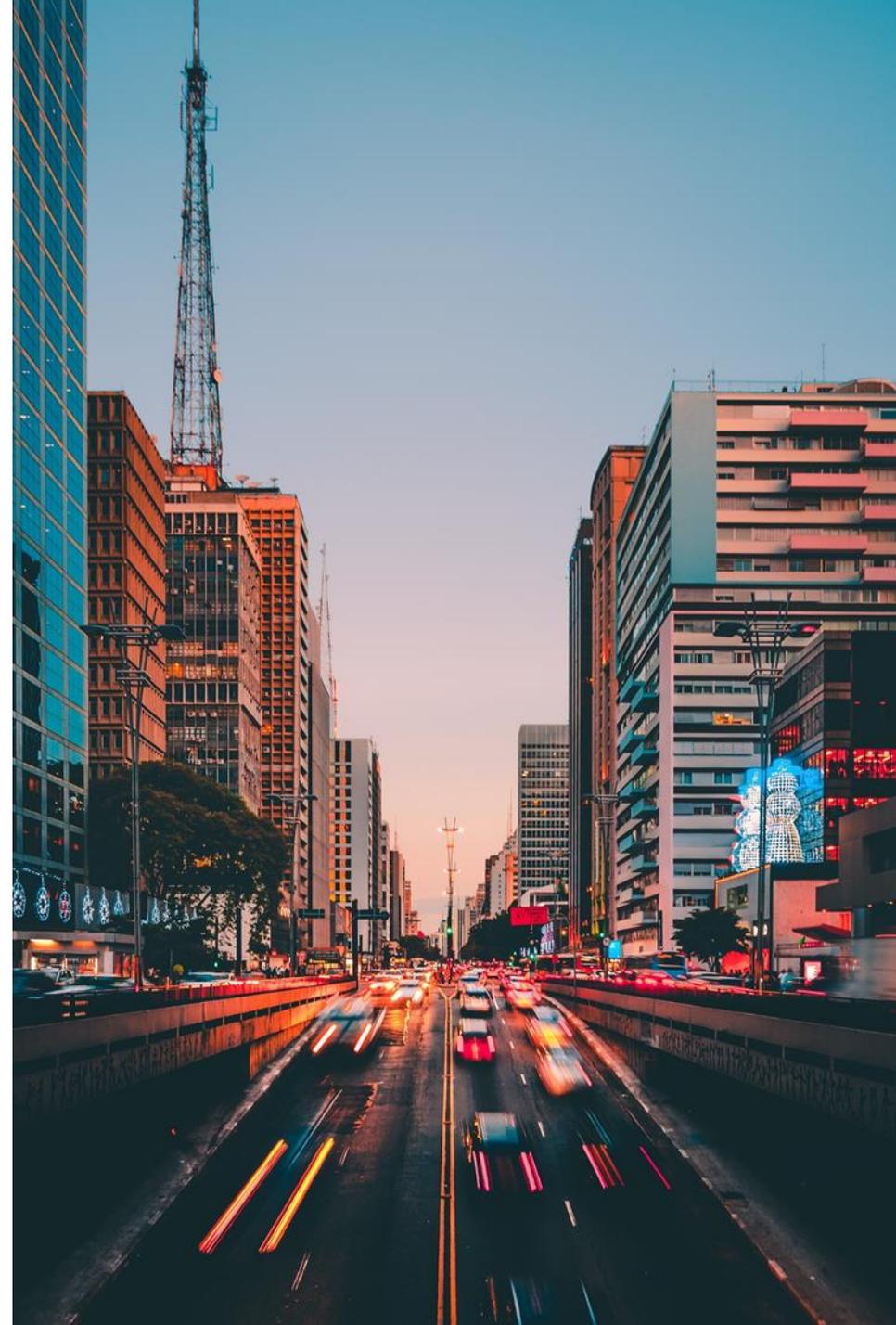
На страны с низким и средним
уровнем дохода (СНСД)
приходится

- 60% от АТС в мире
- 93% смертности в результате ДТП



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Подход «безопасная система»





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПОДХОД «БЕЗОПАСНАЯ СИСТЕМА»

Ставит цель, чтобы участники дорожного движения никогда не подвергались воздействию уровней энергии, которые приводят к смерти или серьезным травмам



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПОДХОД «БЕЗОПАСНАЯ СИСТЕМА»

предлагает альтернативный способ мышления о том, как уменьшить дорожно-транспортный травматизм, вместо того, чтобы обвинять участника дорожного движения в аварии

акцентирует внимание на том, что система автомобильного транспорта должна быть спроектирована таким образом, чтобы ошибки людей не приводили к серьезным или смертельным травмам

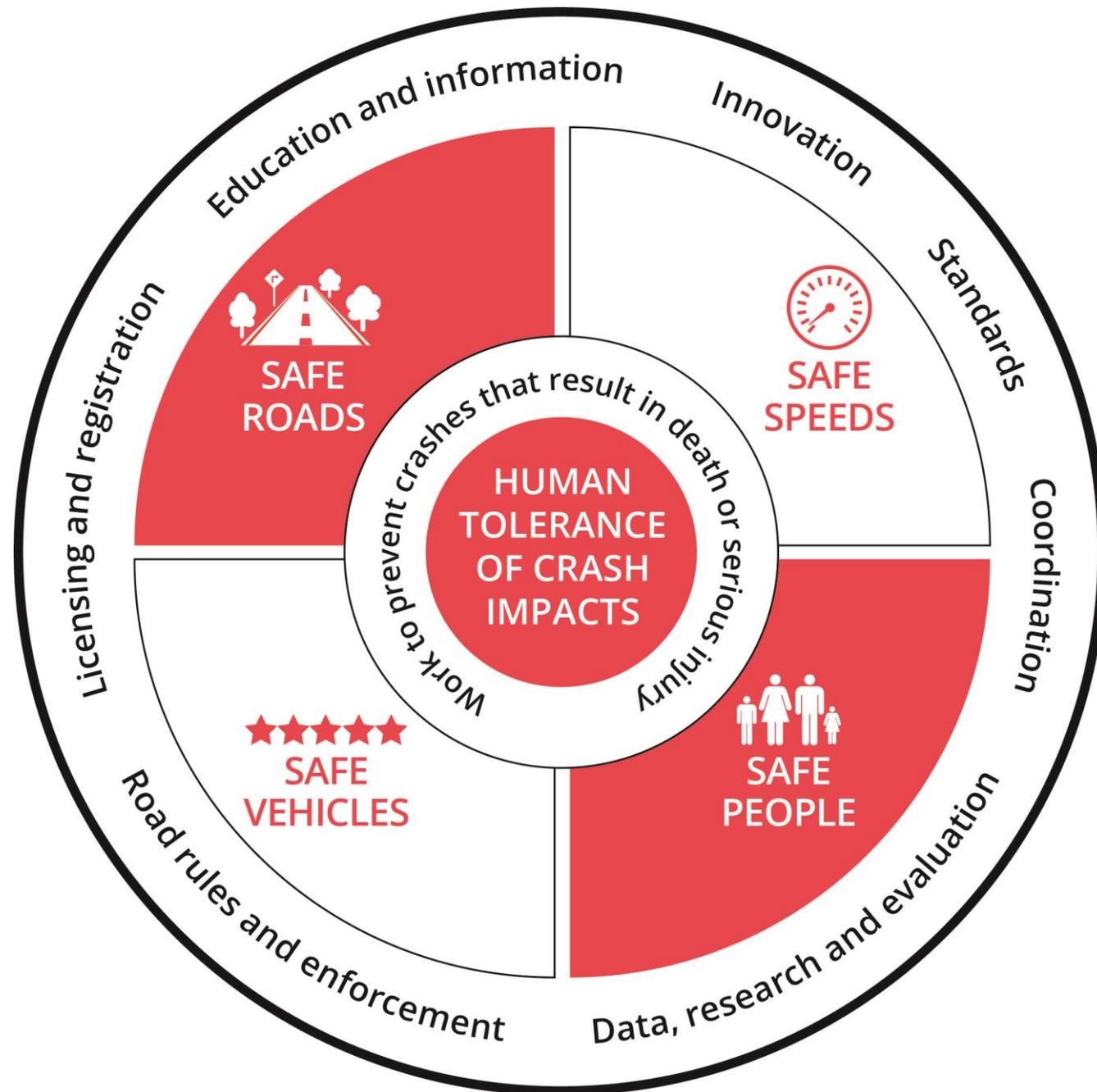


GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПОДХОД «БЕЗОПАСНАЯ СИСТЕМА»

Правоприменение вносит
значительный вклад в
подход «безопасная
система» (напрямую и косвенно)

Его вклад во все части
часто недооценивается и
неверно понимается





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

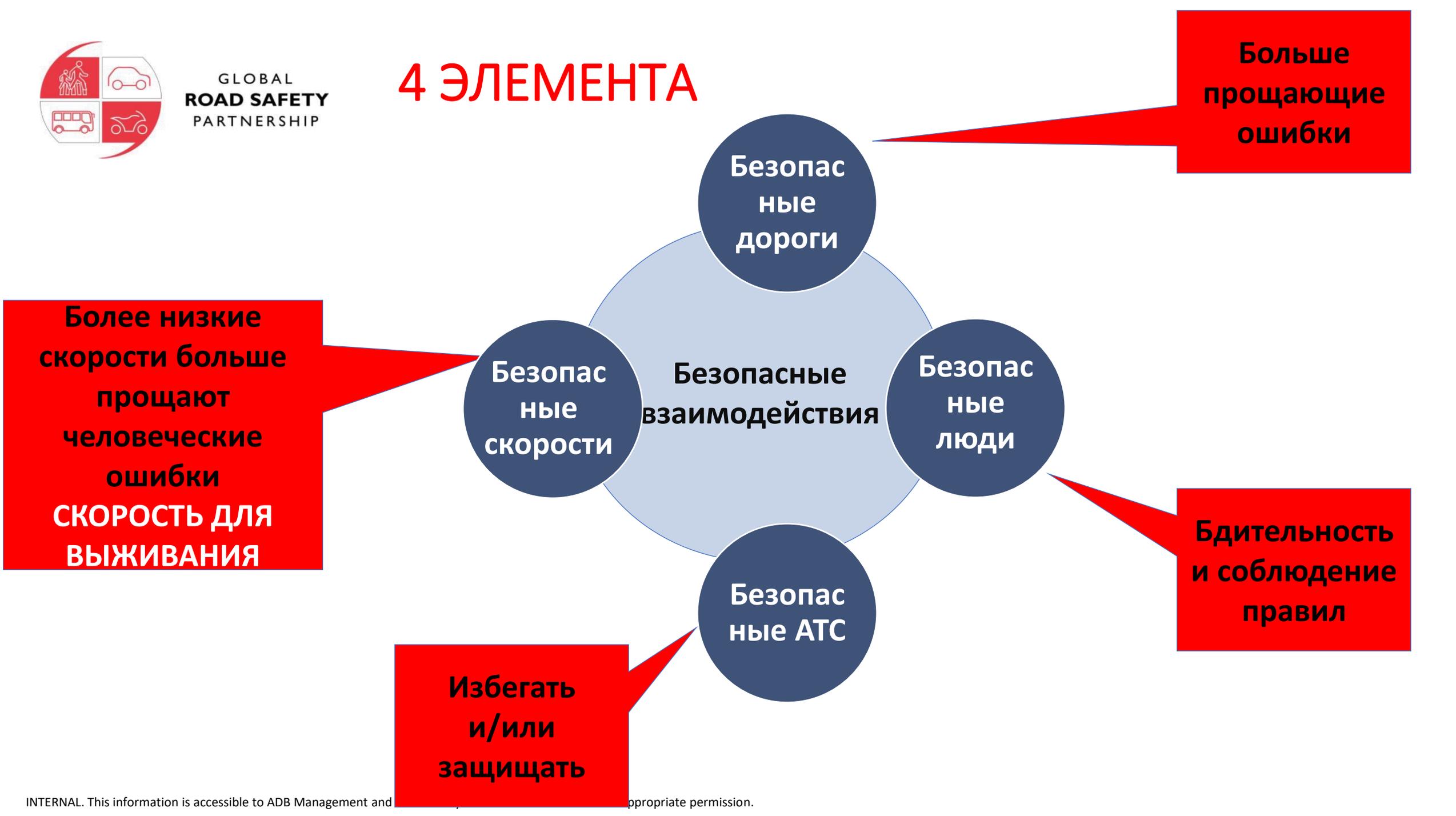
ПОДХОД «БЕЗОПАСНАЯ СИСТЕМА»

- Полиция и правоохранительные органы **ДОЛЖНЫ** работать вместе с ключевыми партнерами для подготовки, проведения и оценки мероприятий.
- Основными партнерами полиции являются местные дорожные власти, судебные органы, общественные организации и исследователи.
- Местные дорожные власти и исследователи также **ДОЛЖНЫ** помогать полиции и правоохранительным органам в анализе местной проблемы безопасности дорожного движения для определения приоритетов.



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

4 ЭЛЕМЕНТА





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

МЫ ДОЛЖНЫ ИЗМЕНИТЬ НАШ ОБРАЗ МЫШЛЕНИЯ

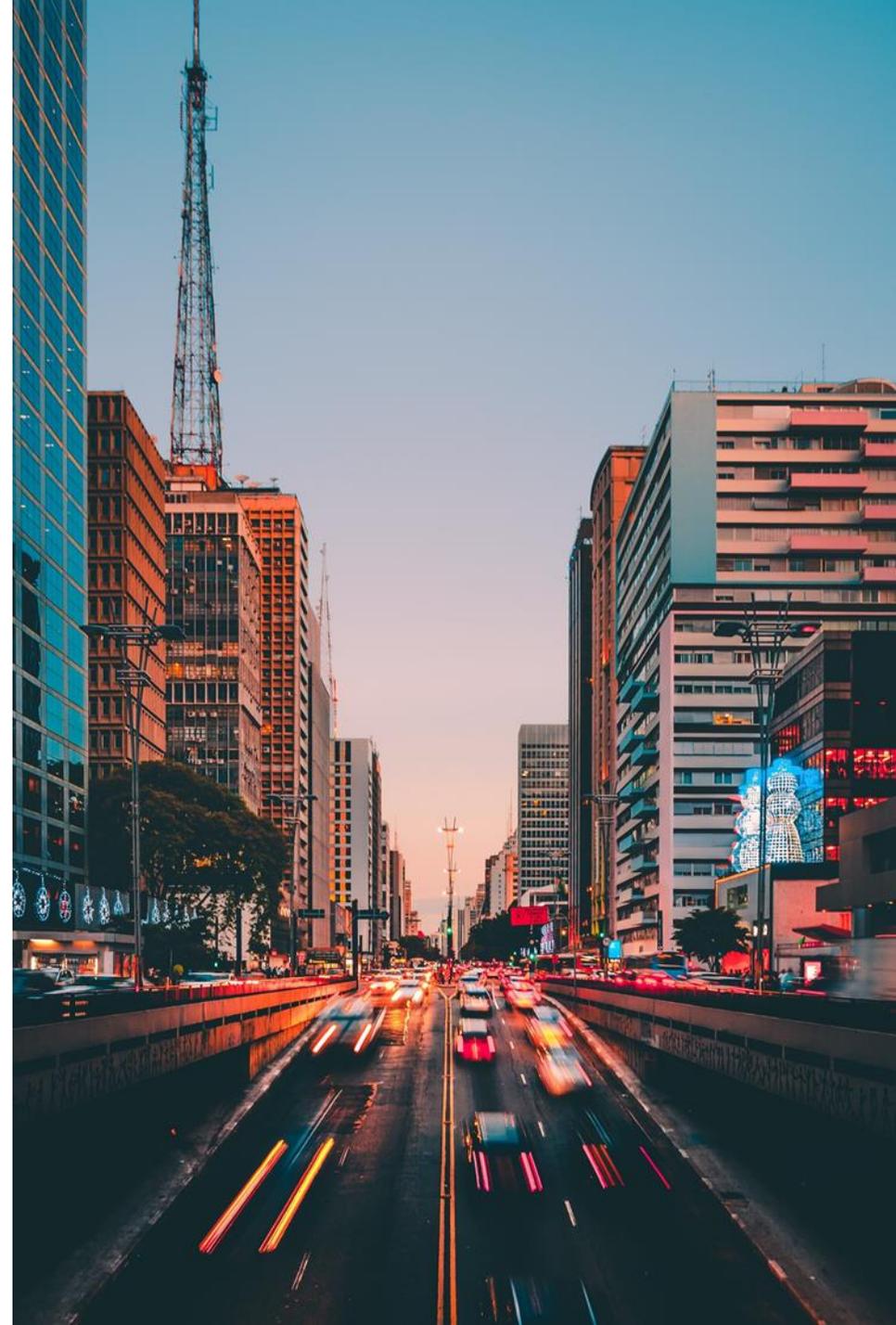
	Традиционное мышление	Мышление безопасной системы
В чем проблема?	Аварии	Смертность и серьезные травмы
Что является причиной проблемы?	Человеческий фактор	Люди делают ошибки, люди хрупкие
Кто в конечном итоге несет ответственность?	Участники дорожного движения	Проектировщики системы
Какой основной подход к планированию?	Пошаговый подход к сокращению проблемы	Систематический подход к построению безопасной дорожной системы
Какая приемлемая цель?	Оптимальное число смертей и серьезных травм	Ноль смертей и серьезных травм



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИЧИНЫ АВАРИЙ

ПЕРВИЧНЫЕ ПРИЧИННЫЕ ФАКТОРЫ





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПЕРВЫЙ НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ В БЕЗЛОШАДНОЙ ПОВОЗКЕ - ВЕЛИКОБРИТАНИЯ (1896 Г.)

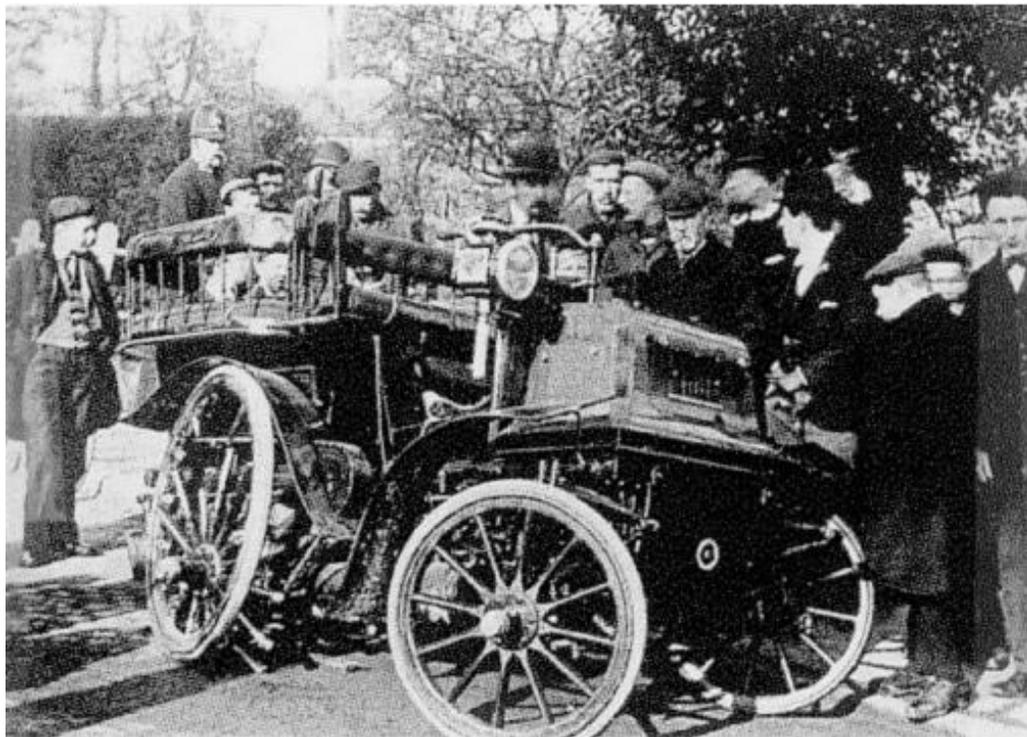


фото: ранний патент «Benz Motorwagen»

- Первая зарегистрированная автомобильная авария со смертельным исходом произошла в Миддлсексе (Англия), в 1896 году.
- Двое пассажиров погибли в «Motorwagen» (автофургоне), двигавшемся со скоростью около 20 км/ч.
- У заднего колеса отвалился обод, и двое пассажиров вылетели из транспортного средства.
- Коронер (полицейский) обнаружил, что колесо было сделано не из «хорошего английского дуба».

Коронер заявил, что «это никогда не должно повториться».

Когда люди начали «гонять» на автомобилях?

Сразу же, как только был сделан второй автомобиль



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИЧИННЫЙ ФАКТОР – ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ

- ❑ Почему превышение скорости имеет первостепенное значение – понимание фактора риска
- ❑ Управление скоростью
- ❑ Обеспечение соблюдения скоростных ограничений





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Почему превышение скорости является проблемой.... (1)

Превышение скорости является серьезной проблемой для безопасности дорожного движения, поскольку оно способствует:

- и возникновению аварий,
- и серьезности аварий.

Превышение скорости происходит в авариях с участием групп высокого риска, таких как молодые водители, мотоциклисты, очень часто водители без водительских прав





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Почему превышение скорости является проблемой.... (2)

Повышение скорости отрицательно влияет на ряд функций вождения, в том числе:

- время восприятия и реакции, и расстояние
- тормозной путь
- вероятность превышения критической скорости кривой
- потеря сцепления между шинами и дорогой
- потеря устойчивости при поворотах и торможении
- меньше времени, чтобы заметить и отреагировать на потенциальные опасности
- другие участники дорожного движения могут неверно оценить скорость





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Почему превышение скорости является проблемой.... (3)

Скорость генерирует кинетическую энергию

Передача кинетической энергии при аварии приводит к травмам

- когда мы движемся, возможны столкновения
- более высокие скорости означают непропорционально более высокую кинетическую энергию
- наша современная задача – успешно управлять источниками кинетической энергии

$$\text{Kinetic Energy} = \frac{m \times v^2}{2}$$

M = масса тела

V = скорость, с которой движется тело

голова человека весит 6% от всего человеческого тела, то есть в среднем весит 5 кг;

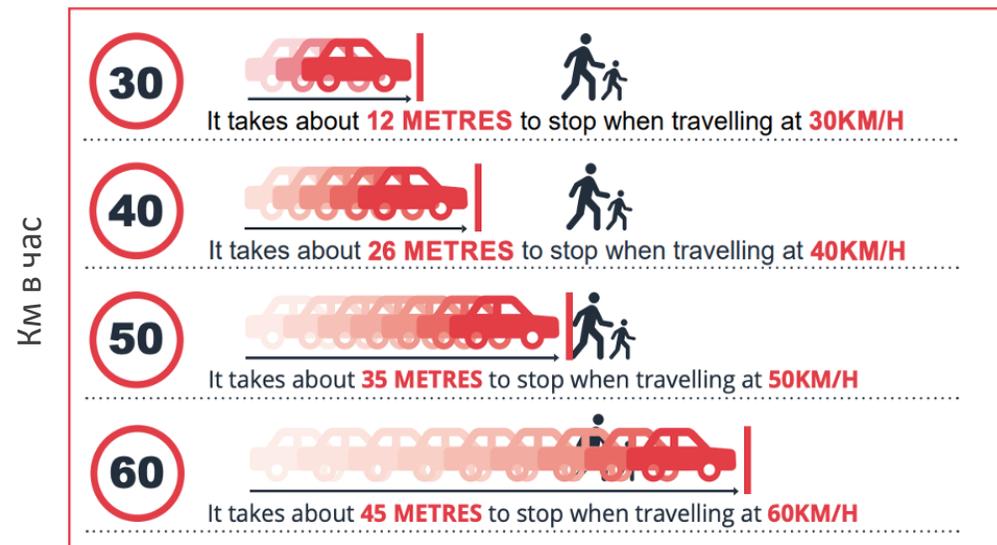
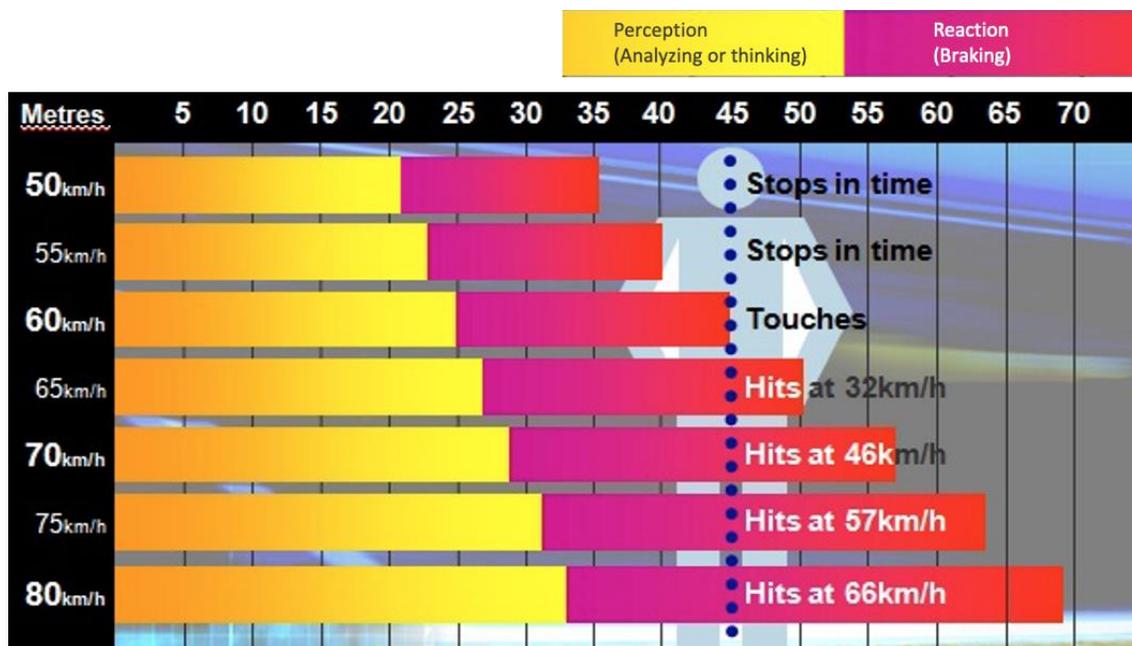
если автомобиль врежется в объект со скоростью 50 км/ч, то вес головы будет составлять 385 кг!



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Тормозной путь и путь до остановки

Взаимосвязь между скоростью движения, тормозным путем и воздействием при столкновении

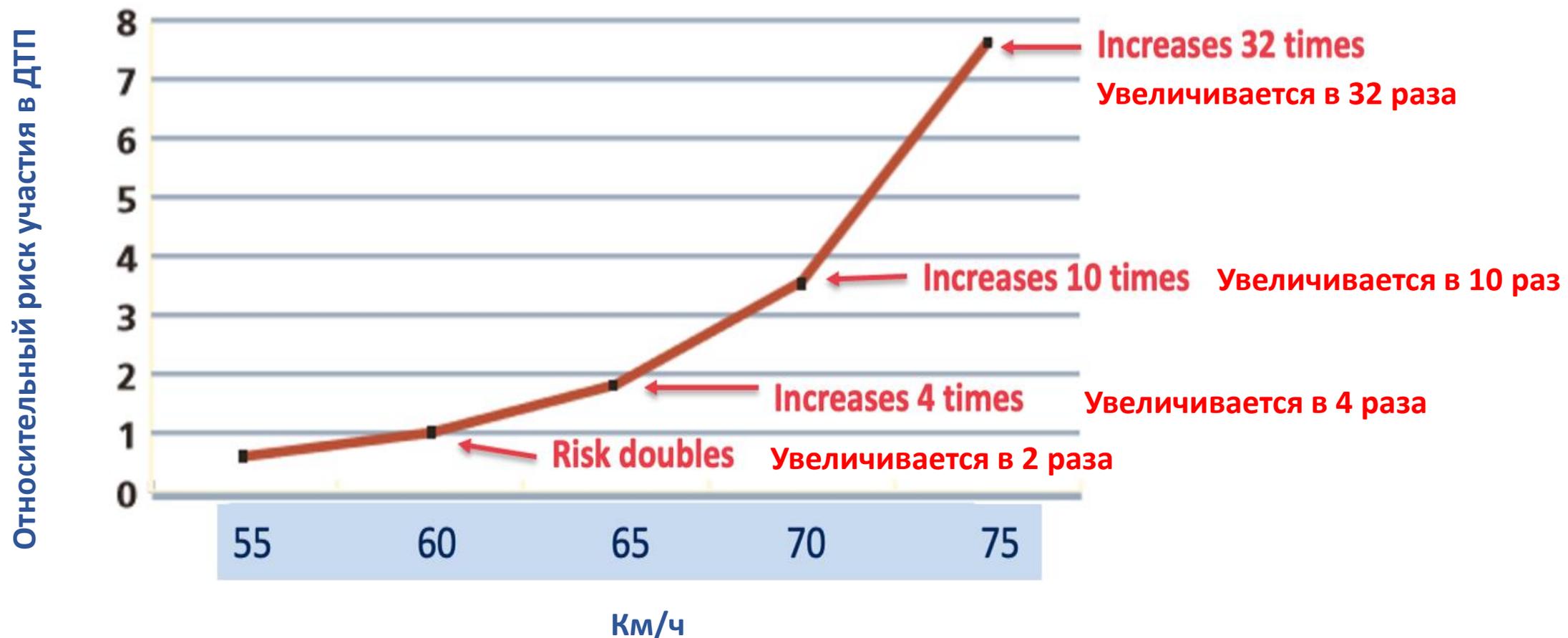


<https://research.qut.edu.au/carsrq/>



Взаимосвязь скорости и риска ДТП

Риск аварии из-за скорости движения в зоне 60 км/ч





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Управление скоростью – фокус на снижении скорости

Снижение средней скорости на 5% может привести к сокращению числа смертельных ДТП на



↓
30%

- Ограничение скорости в городе должно составлять **50 км/ч или меньше** с возможностью снижения до **30 км/ч** или меньше в местах с высокой концентрацией пешеходов, таких как вокруг школ, рынков или жилых районов.
- Ограничения скорости в зависимости от необходимости учитывают тип дороги, придорожные условия, количество и тип участников дорожного движения.

Источник: Спасите ЖИЗНИ (Save LIVES) – Пакет технических мер по безопасности дорожного движения, ВОЗ, Женева, Швейцария, 2017 г.

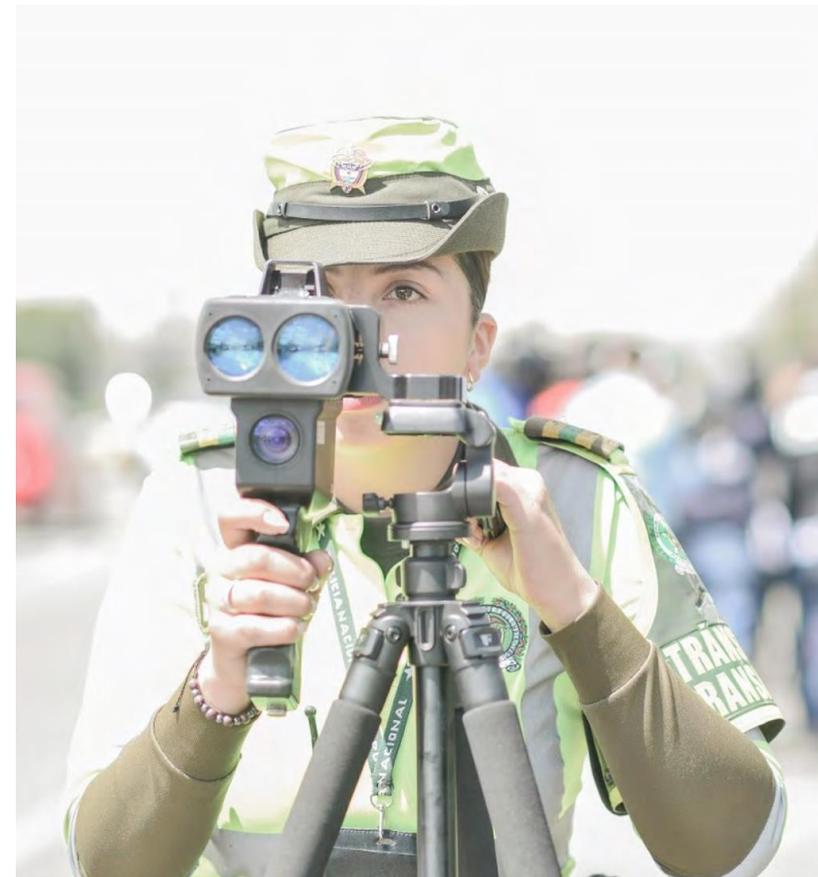


GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Снижение скорости

Во всем мире превышение скорости является проблемой номер один!

- Повысить восприятие правоприменения в отношении превышения скорости;
- Нацеливать меры на водителей с высокой степенью риска и опасное / небрежное / опрометчивое вождение;
- Интенсивность дозирования – как часто, сколько требуется для изменения поведения?





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИЧИННЫЙ ФАКТОР – ВОЖДЕНИЕ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ

Вождение в нетрезвом состоянии является серьезной проблемой общественного здравоохранения, которое затрагивает не только водителя, но также во многих случаях, и невиновные стороны, такие как пассажиры и пешеходы.

Вождение в состоянии алкогольного опьянения или вождение в нетрезвом виде является ключевым фактором риска для 27% всех ДТП.

Участники дорожного движения в состоянии алкогольного опьянения имеют значительно более высокий риск попасть в аварию.

Даже при низком уровне алкоголя в крови у водителей возникают проблемы с концентрацией, координацией и определением рисков в дорожной среде.

Источник: <https://www.who.int/initiatives/SAFER/drink-driving>



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Влияние алкоголя на вождение

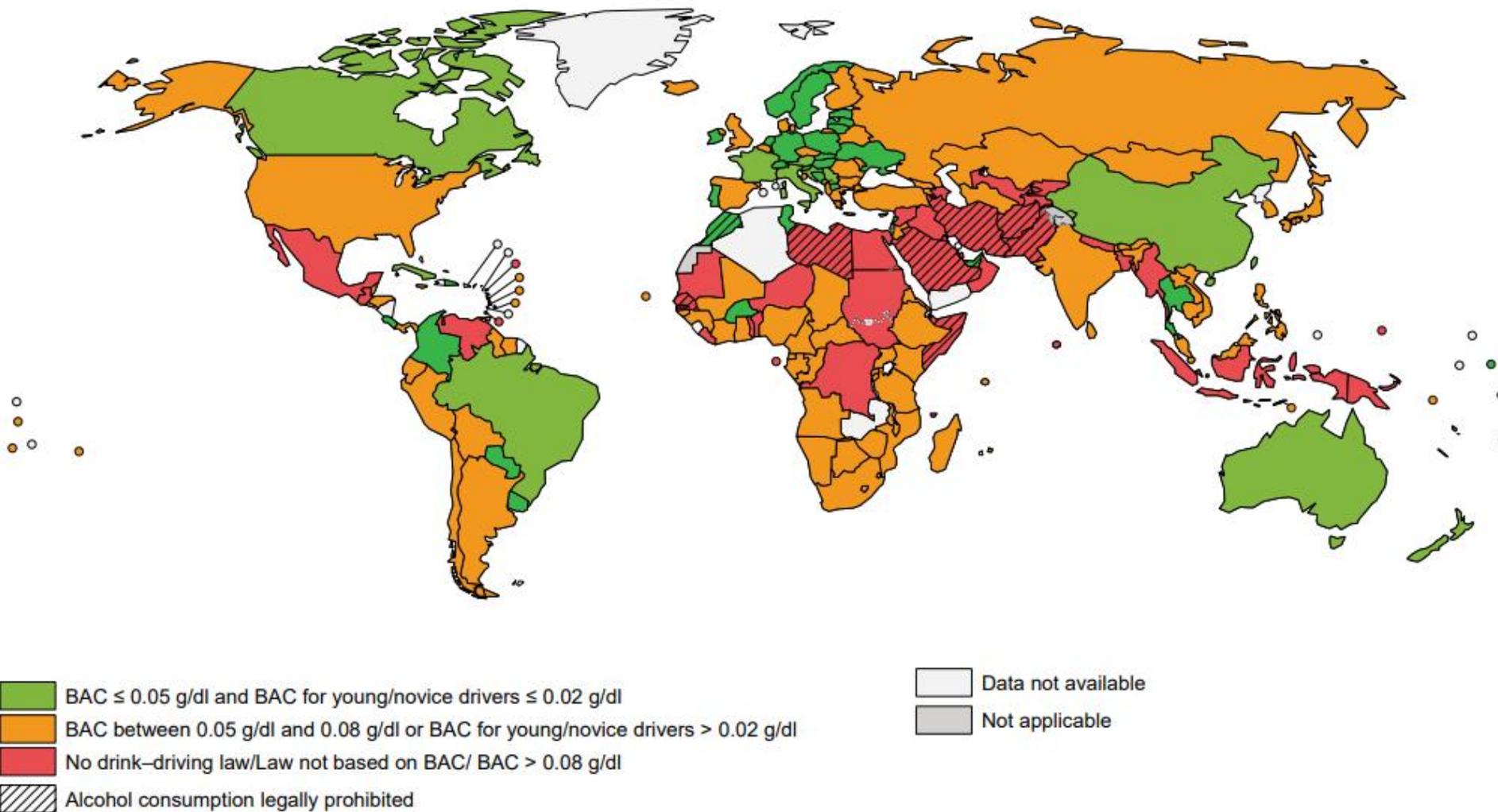
- Вождение в нетрезвом состоянии увеличивает риск попасть в аварию даже при умеренных уровнях концентрации алкоголя в крови (КАК)
- Риск аварии резко увеличивается при высоких уровнях КАК
- Алкоголь оказывает физическое психологическое воздействие, которое снижает эффективность вождения и способность принимать решения





GLOBAL
ROAD SAFETY

Законы о вождении в нетрезвом состоянии по странам в 2017 г.



Источник: Доклад о глобальном состоянии безопасности дорожного движения в 2018 году, ВОЗ, Женева, Швейцария, 2018 г.



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Глобальная практика по борьбе с вождением в нетрезвом состоянии

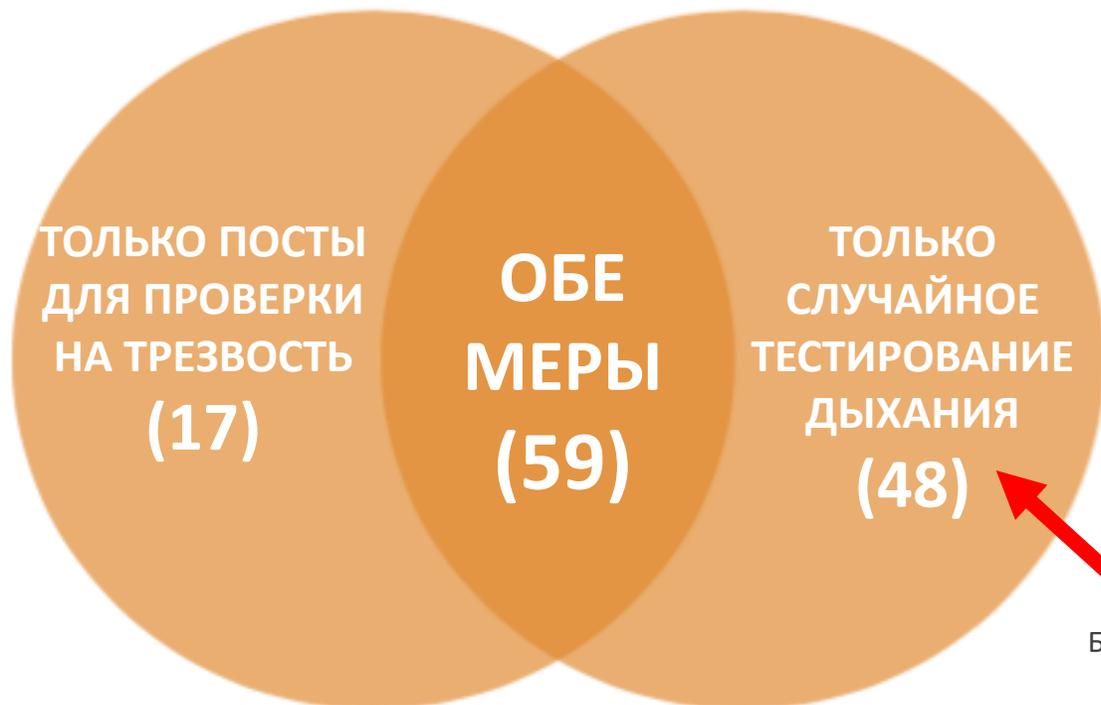




GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Глобальная практика по борьбе с вождением в нетрезвом состоянии

Методы обеспечения соблюдения максимально допустимого уровня КАК по количеству стран (165)



National drink-driving law	Yes ^b
BAC limit – general population	–
BAC limit – young or novice drivers	–
Random breath testing carried out	Yes
Testing carried out in case of fatal crash	All drivers tested
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% road traffic deaths involving alcohol	–

Более половины всех стран проводят круглогодичное выборочное тестирование дыхания

< 50%



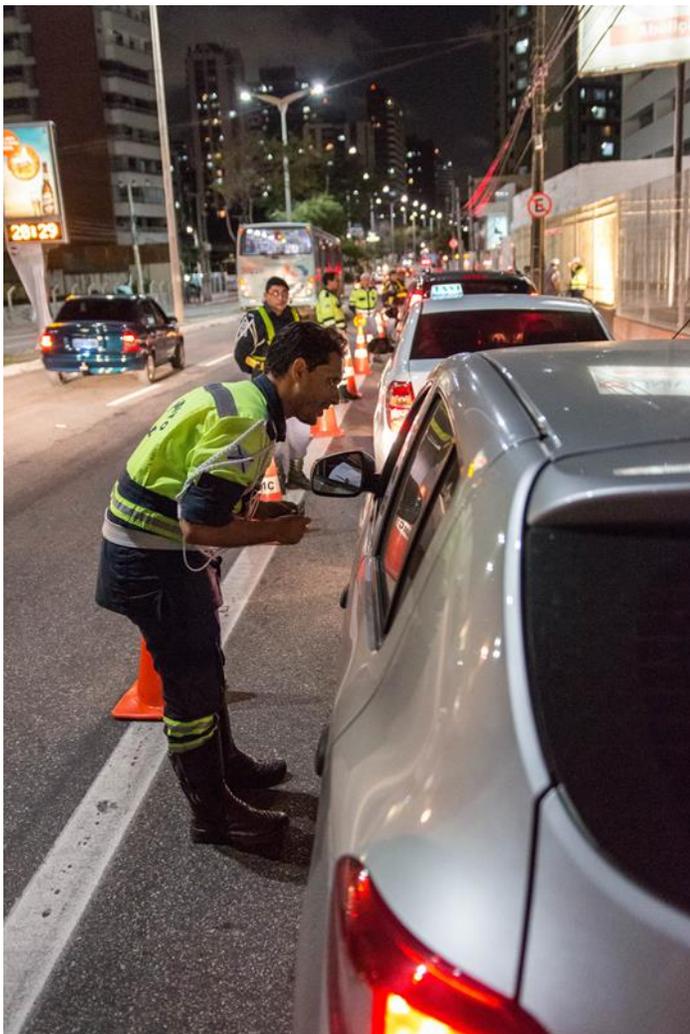
Источник: Глобальный отчет о БДД в 2015 году, ВОЗ, Женева, Швейцария, 2015 г.
Источник: Глобальный отчет о БДД в 2018 году, ВОЗ, Женева, Швейцария, 2018 г.

Source: Global Status Report on Road Safety 2018, WHO, Geneva, Switzerland, 2018



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

НАСТОЯЩАЯ ЦЕЛЬ СЛУЧАЙНОГО ТЕСТИРОВАНИЯ ДЫХАНИЯ



«Чтобы создать у водителей представление о том, что если они выпили и сели за руль, то их задержание является неизбежным».

Речь идет не только о том, чтобы поймать людей, но и о сдерживании.



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

БОРЬБА С ВОЖДЕНИЕМ В НЕТРЕЗВОМ СОСТОЯНИИ

Строгое соблюдение закона о
вождении в нетрезвом состоянии
может снизить количество смертей на
дорогах на





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИЧИНЫЙ ФАКТОР - НОШЕНИЕ ШЛЕМА

Мотоциклисты

- ❖ По оценкам, по всему миру зарегистрировано более 200 миллионов мотоциклов
- ❖ Большинство из них – в странах с низким и средним уровнем дохода
- ❖ Мотоциклисты (и их пассажиры):
 - подпадают в группу уязвимых участников дорожного движения
 - на их долю приходится 28% всех смертей на дорогах в мире
 - 43% смертей на дорогах в Юго-Восточной Азии
- ❖ Примерно 73% всех зарегистрированных смертей мотоциклистов происходят в странах с низким и средним уровнем дохода

TARGET 7 2030

100%

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



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Ношение шлемов

- На пройденный километр у мотоциклистов **риск умереть в 35 раз выше**, чем у водителей автомобилей, и в 16 раз выше риск получить травму
- Если вы попали в аварию как мотоциклист, у вас в два раза больше шансов погибнуть, чем получить травму
- 75% аварий с мотоциклами связаны со столкновением с другим автотранспортным средством
- Защитные шлемы снижают вероятность смерти до 40%
- Ношение шлема снижает риск и тяжесть травм примерно на 70%



40% Reduction to risk of death



70% Reduction to risk of severe injury

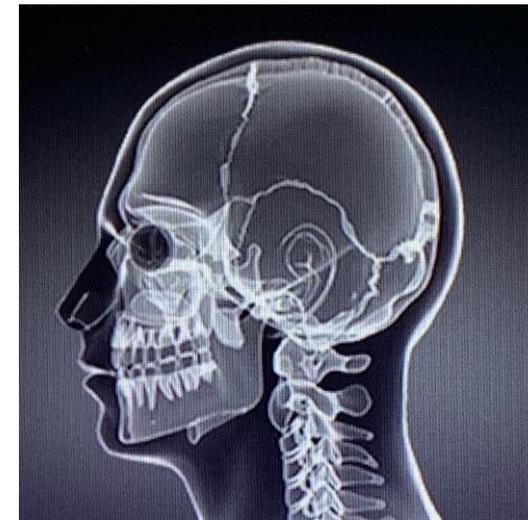




GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Возникновение травм головного мозга

- Два основных механизма травм во время аварии с участием мотоциклов:
 - ✓ прямой контакт
 - ✓ быстрое ускорение / замедление
- Это может привести к двум типам травм:
 - ✓ **ОТКРЫТЫЕ:** перелом черепа – проникновение какого-либо постороннего предмета или осколков кости в ткани мозга
 - ✓ **ЗАКРЫТЫЕ:** если голова мотоциклиста ударяется о предмет, например, о землю, движение головы вперед прекращается, но мозг, имея собственную массу, продолжает двигаться вперед, пока не ударится о внутреннюю часть черепа. Затем он отскакивает, ударяя по противоположной стороне черепа.
- Любой тип может привести к травмам, которые варьируются от незначительных до смертельных





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Законодательство об использовании шлемов

«Хорошее» законодательство о шлемах требует, *чтобы шлемы носили все мотоциклисты, чтобы они были должным образом застегнуты и соответствовали требуемому стандарту.*

Из 195 признанных стран мира:

- 167 имеют законодательство об использовании шлемов
- Законодательство 93 стран требует, чтобы шлемы соответствовали стандарту
- но только 49 из них имеют «хорошее законодательство», которое соответствует стандартам передовой практики





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Типы шлемов

Тропический



На половину
головы



С открытым
лицом



Шлем-
интеграл



Качество шлемов сильно различается, и подделки, некачественные шлемы – не редкость.

Более 30% ударов
головой
мотоциклиста
приходится на
область лица!



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Что вы можете сделать

Поделитесь этими знаниями с вашими коллегами

- Улучшить понимание среди всех сотрудников полиции преимуществ ношения шлемов

Осведомленность сообществ

- Создайте обсуждение в вашем сообществе и средствах массовой информации о преимуществах шлемов
- Продвигайте «хорошее законодательство»

Поведение для подражания

- Убедитесь, что вы носите шлем и являетесь образцом для подражания в своем сообществе - **«Будьте тем изменением, которое вы хотите увидеть».**

Мероприятия по правоприменению

- Проводите операции по обеспечению безопасности дорожного движения для поощрения соблюдения требований

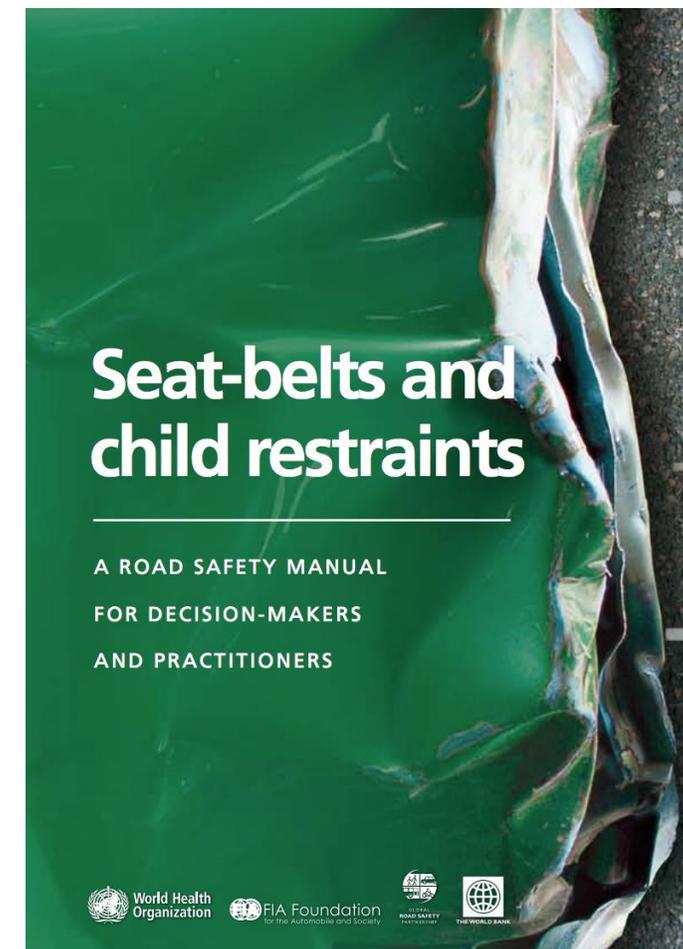


GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИЧИННЫЙ ФАКТОР– РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ И ДЕТСКИЕ УДЕРЖИВАЮЩИЕ УСТРОЙСТВА

Международный опыт использования ремней безопасности

- Многие страны ввели законы об использовании ремней безопасности, что позволило спасти сотни тысяч жизней по всему миру.
- Использование ремней безопасности по-прежнему является наиболее важной формой удержания пассажиров, и меры по расширению их использования с помощью законодательства, осведомленности и правоприменения имеют центральное значение для повышения безопасности пассажиров автотранспортных средств.





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Что есть общего в использовании ремней безопасности и детских удерживающих систем?

Первый закон движения Исаака Ньютона

«Объект в состоянии покоя останется в покое, а объект в движении останется в движении (при постоянной скорости), если на него не будет воздействовать внешняя сила».





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Снижение риска травм

Пристегнутый ремень безопасности снижает риск смертельного исхода до:

Up to
50%

for front seat
occupants



Up to
25%

for rear seat
occupants

для пассажиров на передних местах

для пассажиров на задних местах





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Последствия (1)

1-е воздействие

АТС ударяется о другой объект

2-е воздействие

Непристегнутый пассажир и салон автомобиля

3-е воздействие

Внутренние органы ударяются о стенку грудной клетки или структуру скелета



Не пристегнутые ремни могут привести к полному выбросу из автомобиля в случае аварии, что почти всегда смертельно опасно.



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Последствия (2)

Детская удерживающая система

50 KM/Ч

1. Последствия аварии для непристегнутых детей **на скорости 50 км/ч** были эквивалентны последствиям падения с 10-метровой высоты;
2. **Восьмилетнего ребенка массой 30 кг** бросит вперед с силой, **в 25 раз** превышающей его массу тела; и
3. **Без детского кресла авария на скорости всего 15 км/ч может привести к летальному исходу.**

8100 CHILDREN DIED ON EU ROADS
IN THE LAST TEN YEARS



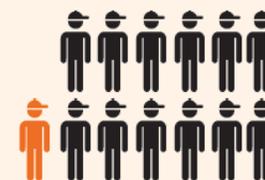
HALF OF CHILD DEATHS ARE CAR
OCCUPANTS



ONE THIRD ARE PEDESTRIANS



13% ARE CYCLISTS



ONE IN EVERY 13 CHILD
DEATHS IS THE RESULT OF A
ROAD COLLISION

TECHNOLOGIES
THAT CAN
IMPROVE ROAD
SAFETY FOR
CHILDREN



INTELLIGENT
SPEED
ASSISTANCE



AUTOMATED
EMERGENCY
BRAKING
(with pedestrian and
cyclist detection)



CORRECTLY FITTED
AND APPROPRIATE
CHILD RESTRAINT
SYSTEMS



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Снижение риска травм

Детские удерживающие устройства снижают вероятность аварии со смертельным исходом примерно на

Approx.
70%
among infants



среди младенцев

Between
54%-80%
among young children



среди детей младшего возраста



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Важные соображения

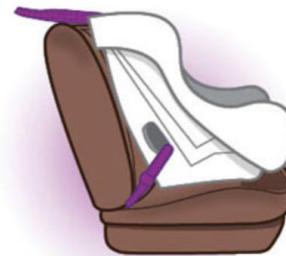
- Вес и рост – не возраст
- Детское удерживающее устройство лицом назад
- Лицом вперед или назад
- Положение в транспортном средстве



REAR-FACING CAR SEAT

От рождения до 2 лет*

Пристегивайте детей на сиденье, обращенном лицом назад, до 2 лет или когда они достигают верхнего предела роста или веса для сиденья.



FORWARD-FACING CAR SEAT

От 2 до 5 лет*

Когда дети перерастают свое сиденье, обращенное назад, их следует пристегивать в автокресле, обращенном вперед, по крайней мере до 5 лет или когда они достигают верхнего предела роста или веса для этого сиденья.



BOOSTER SEAT

От 5 лет до тех пор, пока РБ не будет подходить правильно*
Как только дети перерастают свое сиденье, обращенное вперед, их следует пристегивать в детском сиденье до тех пор, пока РБ не будет застегиваться правильно.



SEAT BELT

Как только РБ будет застегиваться правильно без бустерного сиденья
Детям больше не нужно использовать бустерное сиденье, если РБ застегивается правильно. РБ застегивается правильно, если ремень проходит через верхнюю часть бедер (не через живот), а плечевой ремень проходит через грудь (не через шею).



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Важные соображения о ДДУ

- ✓ Подготовка общественности – повышение осведомленности общественности
- ✓ Предварительные исследования отношения и использования ДДУ
- ✓ Подготовка стратегии правоприменения
- ✓ Инфраструктура мониторинга и оценки
- ✓ Инфраструктура помощи при подборе ДДУ
- ✓ План для существующих ДДУ





ПОЧЕМУ ПРАВОПРИМЕНЕНИЕ ВАЖНО



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРОБЛЕМЫ В ОТНОШЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ ПОВЕДЕНИЯ ⁽¹⁾

На поведение участников дорожного движения влияет широкий спектр факторов, включая:

- Психологические и физиологические состояния
- Социальные влияния
- Прошлый опыт, включая привычки, сформированные с течением времени
- Ситуационные факторы, включая поведение других участников дорожного движения
- Текущее состояние и ближайшие цели





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРОБЛЕМЫ В ОТНОШЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ ПОВЕДЕНИЯ (2)

Люди водят так же, как они ведут себя в жизни

- Многие исследования подтвердили тесную связь между поведением на дороге и поведением в целом
- Рискованное поведение на дороге часто происходит одновременно (сочетание)

Участники дорожного движения сопротивляются изменениям

- Рецидивы/повторное вождение в нетрезвом виде и превышение скорости преобладают в правонарушениях и ДТП
- Без устойчивого высокого уровня правоприменения сдерживающий эффект кампаний может быть непродолжительным





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Почему необходимо правоприменение?

- **Ограниченное понимание общественностью связи между их поведением и:**

- их риском попасть в аварию
- серьезностью последствий в случае участия в ДТП

- **Люди не умеют хорошо оценивать риски**

- Иллюзия контроля (я хороший водитель, могу управлять АТС)
- Знания о местных дорогах (я еду только на небольшое расстояние)

- **Опыт показывает нам, что правоприменение может изменить поведение, которое затем может изменить отношение и уровни морального принятия**

- **Успешный опыт изменения поведения и отношения с использованием правоприменения + обучения, когда они используются вместе**





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

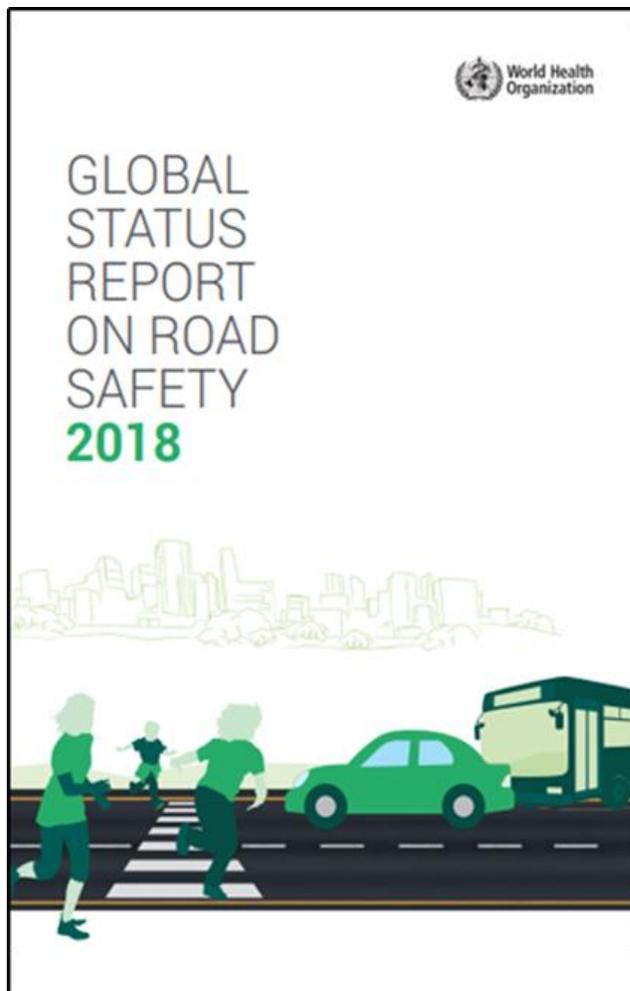
Почему необходимо правоприменение?

Агентства по БДД во всем мире в значительной степени полагаются на правоохранительные органы для изменения поведения участников дорожного движения.

Наиболее позитивные изменения в поведении участников дорожного движения происходят тогда, когда законодательство в области БДД поддерживается сильным и устойчивым правоприменением, а также повышением осведомленности общественности.

Прежде чем осуществлять правоприменение, должны быть приняты хорошие направления политики, соблюдение которых можно обеспечить в рамках правоприменения.

Несмотря на достигнутый прогресс в совершенствовании законодательства о БДД и повышении безопасности автотранспортных средств, в докладе указывается, что темпы изменений слишком медленные.





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Почему необходимо правоприменение?



«Исследования приводят к выводу, что правоприменение является важным и эффективным способом предотвращения и сокращения несчастных случаев, смертей и травм».

РЕКОМЕНДАЦИЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОМИССИИ
от 6 апреля 2004 года о правоприменении в области
безопасности дорожного движения





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Почему необходимо правоприменение?

- **Последствия за нарушение любых правил дорожного движения должны быть четко определены в законах и положениях и могут включать денежные штрафы, штрафные баллы и приостановку действия водительских прав.**
- **Во многих странах (особенно в тех, где законодательство ранее не сопровождалось правоприменением), могут потребоваться очень заметные уровни правоприменения, чтобы убедить общественность в том, что нарушение закона может привести к быстрому наказанию.**
- **Ряд полицейских ведомств по всему миру внедрили методы правоприменения, основанные на подходе «в любом месте и в любое время», чтобы сдерживать любое превышение скорости.**

Источник: Управление скоростью, Всемирная организация здравоохранения, 2017 г.

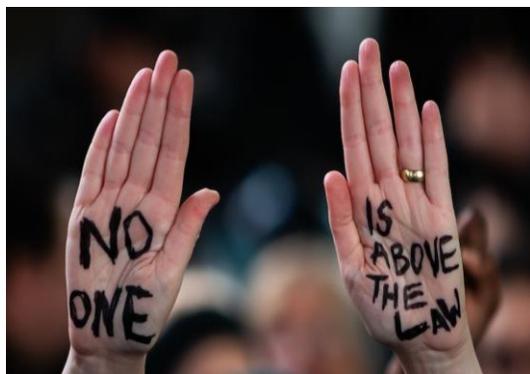




GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ФОКУС ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ

‘Любое лицо’



‘В любом месте’



‘В любое время’





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ОСТАТОЧНЫЙ ЭФФЕКТ ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ

Очевидность работы полиции

- Поведение часто меняется при наличии правоприменения, особенно если велика предполагаемая вероятность быть «пойманным».
- Следовательно, вероятность является ключевым фактором в стратегии правоохранительных органов.
- Изменения поведения одного участника дорожного движения влияют на поведение других.





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Чего мы хотим добиться в результате правоприменения?

- Уменьшить травматизм, связанный с дорогами
- Удерживать людей от нарушения закона
- Содействовать добровольному соблюдению законов о дорожном движении

Сдерживание людей предполагает изменение представлений о:

- Вероятности быть пойманным
- Штрафах, если поймают





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Чего мы хотим добиться в результате правоприменения?

Субъективный риск быть пойманным и, следовательно, эффективность правоприменения выше, если действия по правоприменению со стороны полиции:

- сопровождаются гласностью,
- непредсказуемы и их трудно избежать,
- сочетают хорошо заметные и менее заметные виды мероприятий,
- в первую очередь сосредоточены на времени и местах с высоким уровнем нарушений (максимальная обратная связь с потенциальными правонарушителями),
- продолжаются в течение более длительного периода времени





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРАВОПРИМЕНЕНИЕ, ИМЕЮЩЕЕ ВЫСОКУЮ ЦЕННОСТЬ – РЕЗЮМЕ

- Адекватная система нарушений и наказаний с надежной судебной поддержкой
- Включает прочные партнерские отношения между полицией и другими заинтересованными сторонами в области БДД
- Возможно благодаря достаточному текущему финансированию и адекватному распределению человеческих и технологических ресурсов
- Установлены четкие и недвусмысленные стратегии, поддерживаемые соответствующими планами и целевыми показателями по правоприменению (КИЭ/КРІ)
- Анализ ДТП, необходимый для подтверждения причин, местоположений и времени ДТП





ТЕОРИЯ СДЕРЖИВАНИЯ



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ТЕОРИЯ СДЕРЖИВАНИЯ

- Воздействовать на потенциального нарушителя правил дорожного движения через «страх» обнаружения и последствий, чтобы избежать правонарушений
- Нацелена на ВСЕХ участников дорожного движения
- Имеет потенциал **повлиять на всех** участников дорожного движения



Источник: Доклад по исследованию «MUARC», 270, сент. 2006 г.

INTERNAL. This information is accessible to ADB Management and staff. It may be shared outside ADB with appropriate permission.



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

СДЕРЖИВАНИЕ

Что такое сдерживание?

- Действие, препятствующее действию или событию посредством внушения сомнения или страха перед последствиями.
- В контексте деятельности полиции этот страх задержания останавливает или «удерживает» людей от совершения правонарушений.
- Представьте, что вы едите по дороге... Что заставляет вас снижать скорость: боязнь получить травму в случае аварии и что надо ехать на указанной скорости или ниже, ИЛИ страх перед полицейским с РАДАРРОМ за следующим поворотом?
- Будьте честны: страх штрафа за превышение скорости — главная причина для соблюдения правил — это и есть сдерживание!



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

СДЕРЖИВАНИЕ

Какие два типа сдерживания существуют?

- **Общее сдерживание**
 - влияние угрозы законного наказания на общество в целом,
 - является результатом восприятия общественностью того, что соблюдение правил дорожного движения отслеживается и что существует риск обнаружения и наказания в случае нарушения правил дорожного движения
- **Конкретное сдерживание**
 - влияние фактического законного наказания на задержанных,
 - вытекает из реального опыта выявления, привлечения к ответственности и наказания правонарушителей



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИНЦИПЫ СДЕРЖИВАНИЯ

Как работает сдерживание?

Сдерживание включает четыре ключевых компонента:

1. Воспринимаемый риск обнаружения
2. Воспринимаемая неизбежность наказания
3. Тяжесть наказания
4. Незамедлительность наказания

Чем выше воспринимаемый риск обнаружения, тем меньше вероятность того, что участник дорожного движения совершит правонарушение.



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИНЦИПЫ СДЕРЖИВАНИЯ

Как мы можем добиться сдерживания?

Есть четыре ключевых элемента сдерживания

1. Сочетание очевидных и менее очевидных мероприятий полиции

(Как можно больше водителей должны видеть проведение тестирования на видном месте).

2. Строгое правоприменение

(Никто не может избежать тестирования, независимо от рода занятий и статуса. Ко всем одинаковое отношение).

3. Устойчивое и непредсказуемое правоприменение

(Правоприменение нацелено на нужное время, поддерживается в течение всего года, а местоположение непредсказуемо).

4. Хорошая гласность

(Гласность и поддержка СМИ значительно усиливают воздействие).





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИНЦИПЫ СДЕРЖИВАНИЯ

Очевидное правоприменение

Чтобы создать страх разоблачения, деятельность полиции должна поддерживать это восприятие. Должны проводиться хорошо видимые полицейские операции (такие как пункты проверки на наличие алкоголя, превышения скорости и использования ремней безопасности).

Люди должны видеть, что полиция предпринимает действия в отношении правонарушений. Это означает, что нарушителей останавливают всякий раз, когда полиция замечает правонарушение. Это действие «сообщает» наблюдателям со стороны общественности, что если вы совершите правонарушение, то вас остановит полиция.

Менее очевидное правоприменение

Применение скрытого правоприменения вносит ценный вклад в общее сдерживание — использование патрульных машин без опознавательных знаков повышает соблюдение требований.





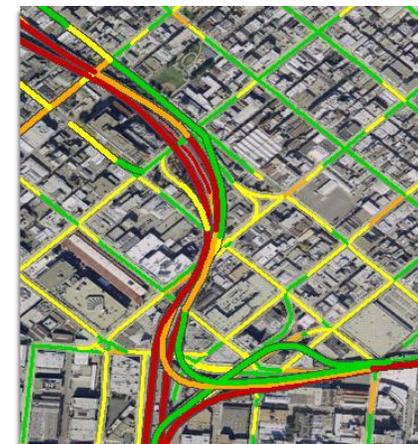
GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИНЦИПЫ СДЕРЖИВАНИЯ

Строгое правоприменение

Правоприменение должно быть строгим и последовательным. Выдача уведомлений о штрафах имеет решающее значение для обеспечения сдерживания. Предупреждения смягчают восприятие о задержании правоохранительными органами и могут создать впечатление, что правонарушение не так уж серьезно.

Все полицейские должны придерживаться одинакового подхода — единообразное реагирование создает сдерживание по всей сети дорог, а не только на определенных участках дорог.





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИНЦИПЫ СДЕРЖИВАНИЯ

Устойчивость и непредсказуемость

Правоприменительная деятельность должна быть постоянной, а не просто проводиться неделю здесь или там. Хотя основная цель правоприменительных действий может меняться из-за сезонного риска, правоприменительные действия должны продолжаться в течение всего года.

Правоприменение на основе постов контроля должно осуществляться в разных местах в разное время дня и недели. Непредсказуемость заставляет участников дорожного движения гадать – они не знают, где будет пост контроля, поэтому они меняют поведение при вождении, на тот случай, если вдруг им попадется такой пост.

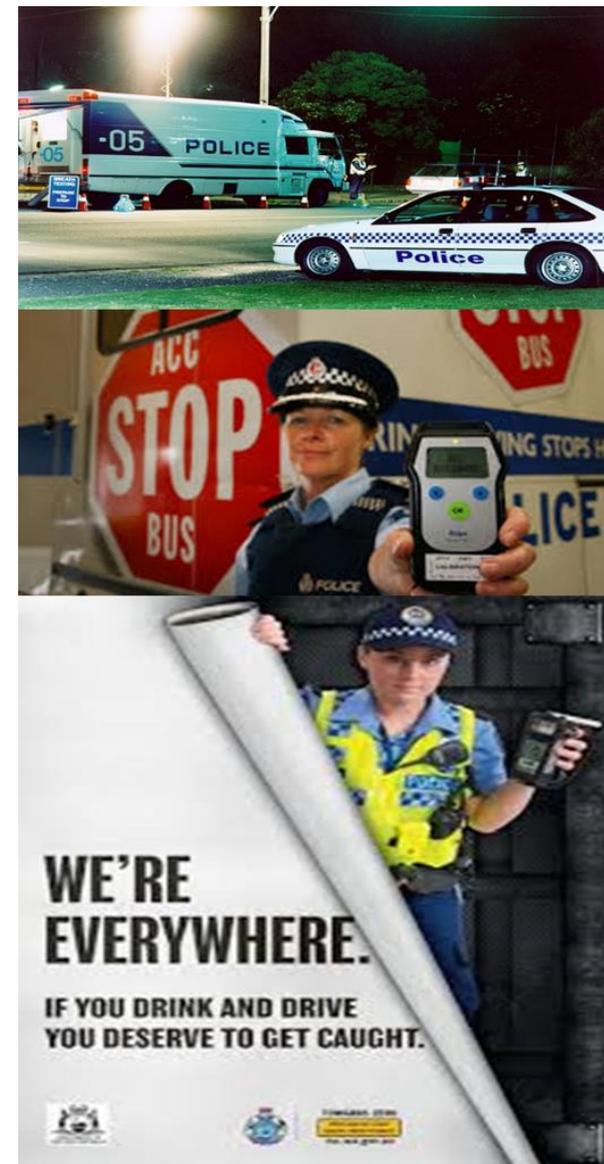




GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИНЦИПЫ СДЕРЖИВАНИЯ

- Если правоприменительные действия осуществляются на определенном участке в течение 7 дней, а затем перемещаются на другой участок, то после этого в течение некоторого времени будет сохраняться остаточное воздействие.
- Можно предположить, что остаточное воздействие продлится еще 14 дней после того, как правоприменительные действия будут перемещены в другое место.
- Прежде чем остаточное воздействие полностью уменьшится, офицеров снова передислоцируют на первый участок.
- Эта ротация подразумевает, что очевидное воздействие таких правоприменительных действий утраивается.





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРИНЦИПЫ СДЕРЖИВАНИЯ

Коммуникации

Расскажите общественности, какую работу вы проводите.

Средства массовой информации (телевидение, печатные издания и социальные сети) играют важную роль в оказании поддержки сдерживанию.

Наличие средств массовой информации, совместно использующих посыл о правоприменительных действиях, поддерживает сдерживание. Это создает большее давление на автомобилистов в отношении соблюдения правил дорожного движения, если им говорят о том, что полиция сосредоточила внимание на обеспечении соблюдения правил дорожного движения.





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ДОПУСТИМЫЕ УРОВНИ ОТКЛОНЕНИЙ

Применение допустимых уровней отклонений (превышение скорости)

- «Подразумеваемое ограничение скорости»
- Если водитель получает штраф при скорости 61 км/ч за превышение скорости в 50 км/ч, но не при скорости 55 км/ч, то он, скорее всего, будет думать, что 55 км/ч по-прежнему является безопасной скоростью, даже если ограничение скорости составляет 50 км/ч.
- Правоприменение является более эффективным, а ограничения скорости более заслуживающими доверия, если допустимые уровни отклонений низкие.
- В целом, высокий допустимый уровень отклонений посылает неверный сигнал участникам дорожного движения.



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ДОПУСТИМЫЕ УРОВНИ ОТКЛОНЕНИЙ

Применение допустимых уровней отклонений (превышение скорости)

- Допустимые уровни отклонений не устанавливаются законодательством, но обычно являются частью инструкций со стороны судебных или полицейских органов страны.
- «Установление более высоких допустимых уровней отклонений, превышающих ограничение скорости, дает водителям ложный сигнал и делает ограничения скорости менее заслуживающими доверия». (ОЭСР, 2006 г.)
- ОЭСР рекомендует устанавливать допустимые уровни отклонений на абсолютном минимуме с учетом возможных неточностей в измерениях.



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ПРАВОПРИМЕНЕНИЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СДЕРЖИВАНИЯ

Сдерживание людей от совершения неправильных действий на дороге зависит от того, что они боятся быть пойманными и опасаются последствий.

Воспринимаемый риск быть «пойманным» - *Считаю ли я, что меня поймут?*

Отношение к штрафам

- Восприятие неизбежности наказания – *Получу ли я штраф, если меня поймут?*
- Воспринимаемая серьезность наказания – *Являются ли штрафы серьезными?*
- Воспринимаемая быстрота наказания – *Буду ли я наказан своевременно?*





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ВОПРОСЫ?

Thank
You





КОНЕЦ

СЕКРЕТАРИАТ ГЛОБАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



АДРЕС

International Federation of
Red Cross and Red
Crescent Societies

P.O. Box 303
Chemin des Crêts, 17
Petit-Sacconex, Geneva
Switzerland



ТЕЛЕФОН/ФАКС

+41 (0) 227304249
+41 (0) 227330395



ЭЛ. ПОЧТА

grsp@ifrc.org



ВЕБ-САЙТ

www.grsproadsafety.org