

**Рекомендации  
для решения задач по повышению  
безопасности дорожного движения на  
уровне местного самоуправления.  
Интегрированный подход**

(издание второе, переработанное)



## **Рекомендации для решения задач по повышению безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Интегрированный подход**

### **Оглавление**

<b>ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЕКТЕ</b>	<b>5</b>
<b><u>РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА УРОВНЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ - ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ПОДХОД</u></b>	<b>6</b>
ПРЕАМБУЛА	6
ИНФОРМАЦИЯ О СТРУКТУРЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ	7
ИНФОРМАЦИЯ О СТРУКТУРЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ	7
СТРУКТУРА ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОГО ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ В СОСТАВЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ	8
<b><u>РАЗДЕЛ 1: ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА УРОВНЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ</u></b>	<b>9</b>
1.1 ХАРАКТЕРИСТИКИ ПЕРИОДА КОЛИЧЕСТВЕННОГО РОСТА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	9
1.2 ГОТОВНОСТЬ СООБЩЕСТВА К РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОЙ АВАРИЙНОСТИ	12
Задача №1 - Привлечения внимания общественности к проблеме дорожной аварийности	16
Задача №2 – Реализация потенциала простых и незатратных мер для снижения риска ДТП на конкретных участках дорог	17
Решение последующих задач повышения безопасности дорожного движения	22
1.3 ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ПОДХОД К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА УРОВНЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ: КЛАССИФИКАЦИЯ ЦЕЛЕЙ, ЗАДАЧ, ИНСТРУМЕНТОВ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЛАСТЕЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ	28
ОПРЕДЕЛЕНИЕ УЧАСТНИКОВ ПРОЦЕССА ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	28
ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМНОГО ПОДХОДА ПРИ РЕШЕНИИ ЗАДАЧ ДОРОЖНОЙ АВАРИЙНОСТИ	29
КЛАССИФИКАЦИЯ ЦЕЛЕЙ, ЗАДАЧ, ИНСТРУМЕНТОВ И ОБЛАСТЕЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ ПОВЫШЕНИИ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	34
ВОЗМОЖНОСТИ И ОБЛАСТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	37
ВЫВОДЫ РАЗДЕЛА 1 – ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА УРОВНЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ	46
ЗАКЛЮЧЕНИЕ РАЗДЕЛА 1: ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА УРОВНЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ	48
<b><u>РАЗДЕЛ 2: ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА УРОВНЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ</u></b>	<b>52</b>
2.1 ИНСТРУМЕНТЫ, НАЦЕЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ФАКТОР РИСКА «ЧЕЛОВЕК»)	52
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ПОСТАНОВКА ЗАДАЧ	52
КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИНСТРУМЕНТОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДТП ПО «ВИНЕ» ФАКТОРА «ЧЕЛОВЕК»	53
ООО «АвтоДорожный Консалтинг», Роугу Finland Oy - 2010	2

1 ШКОЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ ПО БДД	56
2 ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ	59
3 ИНФОРМАЦИОННЫЕ КАМПАНИИ	63
4 ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И ПРАВИЛА	87
5 СОЦИАЛЬНАЯ СРЕДА	92
Выводы РАЗДЕЛА 2.1: Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Воздействие на фактор риска «Человек»	101
Заключение РАЗДЕЛА 2.1: Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Воздействие на фактор риска «Человек»	103
<b>2.2 Инструменты для повышения безопасности дорожной инфраструктуры (Воздействие на фактор риска «Дорога и ее окружение»)</b>	<b>104</b>
Общая информация и постановка задач	104
Характеристика инструментов, применяемых для повышения дорожной безопасности	104
Инструмент «Управление рисками на участках концентрации ДТП»	106
Технологические этапы процесса управления рисками на участках концентрации ДТП	108
1. Аналитическая работа: систематизация данных о ДТП, выявление их причин, подбор оптимальных мер по снижению рисков ДТП (п.1-7)	109
2. Реализация мер по снижению рисков ДТП (п.8)	128
3. Мониторинг результативности реализованных мер по снижению рисков ДТП (п.9)	130
4. Выводы, заключения, извлечение уроков (п.10)	132
Выводы РАЗДЕЛА 2.2: Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Воздействие на фактор риска «Дорога и ее окружение»	133
Заключение РАЗДЕЛА 2.2: Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Воздействие на фактор риска «Дорога и ее окружение»	134
<b><u>РАЗДЕЛ 3: РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАЗРАБОТКЕ ИНТЕГРИРОВАННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БДД НА УРОВНЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ</u></b>	<b><u>136</u></b>
<b>3.1 Важность системного подхода при решении задачи повышения безопасности дорожного движения</b>	<b>136</b>
<b>3.2 Модель успешной программы по повышению безопасности дорожного движения</b>	<b>137</b>
Структура Модели для проектирования и реализации программ по повышению безопасности дорожного движения	140
Специфические задачи, возникающие при реализации программ по повышению безопасности дорожного движения	144
Организация работы представителей разных ведомств в рамках подготовки и реализации программ по повышению БДД	144
Программирование финансов при реализации программ по повышению безопасности дорожного движения	147
Выводы РАЗДЕЛА 3: Рекомендации по разработке интегрированной программы по повышению БДД на уровне местного самоуправления	148
Заключение РАЗДЕЛА 3: Рекомендации по разработке интегрированной программы по повышению БДД на уровне местного самоуправления	149
<b><u>РЕЗЮМЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА УРОВНЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ - ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ПОДХОД</u></b>	<b><u>150</u></b>

<b>Приложение 2 Финский проект «Безопасная дорога в школу и безопасное школьное окружение»</b>	<b>153</b>
<b>Приложение 3 Зарубежный опыт успешной реализации Программ по снижению ДТП из-за употребления алкоголя</b>	<b>158</b>
<b>Приложение 4 Сокращенный вариант Публичного отчета о деятельности НП «Зеленая волна» за период 2006-2009гг.</b>	<b>161</b>
<b>Приложение 5 Технологические этапы процесса управления рисками на участках концентрации ДТП</b>	<b>165</b>
<b>Приложение 6 Рейтинг участков концентрации ДТП</b>	<b>168</b>
<b>Приложение 7 Северные страны: Показатели результативности мер по снижению дорожной аварийности</b>	<b>173</b>
<b>Приложение 8 Примеры применения концепции «Управление рисками на участках концентрации ДТП»</b>	<b>179</b>
 <b>ГЛОССАРИЙ</b>	 <b>185</b>
 <b>ИСТОЧНИКИ</b>	 <b>190</b>

## **Информация о проекте**

Данные Рекомендации являются результатом российско-финляндского сотрудничества в 2009-2010 годах.

Заказчиками Рекомендаций выступили:

- Дорожная администрация Финляндии (2009),
- Центр развития экономики, транспорта и окружающей среды Юго-Восточной Финляндии (2010)
- Транспортное Агентство Финляндии (2010),
- Комитет по транспорту и транспортной инфраструктуре Ленинградской области (2009)
- Комиссия по безопасности дорожного движения при Правительстве Ленинградской области.

Исполнители:

- ООО «АвтоДорожный Консалтинг», Россия
- Poury Finland Oy, Финляндия.

## Рекомендации для решения задач по повышению безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Интегрированный подход

### Преамбула

Основаниями для подготовки данных Рекомендаций послужили:

- Высокая аварийность дорожного движения в России, в том числе в районах и населенных пунктах Ленинградской области, по территории которых проходят дороги общего пользования, обслуживающие внешнеторговые отношения между Россией и Финляндией, и **ограниченные возможности российских органов местной власти повлиять на улучшение дорожной ситуации** (информационные, финансовые, кадровые, организационные, технологические);
- Недостаточная результативность **традиционных российских мер** по обеспечению безопасности дорожного движения **в условиях** стабильного количественного прироста парка транспортных средств и повышения интенсивности дорожного движения;
- Принципиальное отличие российского подхода к обеспечению дорожной безопасности от зарубежного подхода, позволившего многим странам добиться успеха в снижении дорожной аварийности **в аналогичный период повышения уровня автомобилизации и роста аварийности**;
- Наличие в современной России серьезного препятствия для успешной работы в области безопасности - **разобщенности действий** (ведомств, властей, бизнеса, гражданского общества) при достижении общей цели – безопасности движения на российских дорогах. Наличие такого организационного недостатка, как показывает мировой опыт, означает повышение потребности в финансовых ресурсах при достижении меньшего результата;
- Предположение: Адаптация успешного мирового опыта по **комплексному воздействию на причины аварийности** (факторы «человек», «автомобиль», «дорога и ее окружение»), путем **объединения усилий** власти, бизнеса и гражданского общества, поможет снизить аварийность на российских дорогах.

Примечание: Далее развернутый термин «комплексное воздействие на причины аварийности путем объединения усилий власти, бизнеса и гражданского общества» для краткости заменен на **«интегрированный подход»**.

Системный подход к решению проблемы дорожной аварийности не является «роскошью», доступной лишь странам с высоким уровнем доходов. Развивающиеся страны, имеющие очень ограниченные ресурсы, смогут выиграть от применения системного подхода даже больше, поскольку имеющиеся скромные ресурсы будут использованы с максимальной отдачей.

## Информация о структуре Рекомендаций

Цель Рекомендаций – дать полезную информацию о принципах построения эффективной системы обеспечения дорожной безопасности. В России необходима масштабная и системная работа в этом направлении и существенную часть этой работы можно выполнить на местном уровне. Поэтому Рекомендации адресованы, главным образом, сотрудникам ГИБДД, служб дорожного содержания, проектных, общественных организаций и администраций, действующих на уровне муниципальных образований.

Структура Рекомендаций нацелена на формирование системного видения путей повышения безопасности дорожного движения. Некоторая информация в Рекомендациях приведена кратко, другая, имеющая практическое значение в рамках ответственности и возможностей местного самоуправления, достаточно подробно, с примерами из российской и зарубежной практики. Области ответственности местных властей за безопасность дорожного движения определены на основе анализа российского законодательства.

Рекомендации включают три раздела:

- **Раздел 1:** Общие рекомендации для решения задач по повышению безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления. Цель – формирование системного и комплексного понимания проблем дорожной аварийности и путей их решения;
- **Раздел 2:** Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления. Цель – предложение информации, имеющей практическую ценность для деятельности на уровне местного самоуправления;
- **Раздел 3:** Рекомендации по разработке интегрированной программы по повышению БДД на уровне местного самоуправления. Цель – методическая помощь для разработки инструмента, необходимого для **достижения поставленных целей с минимальными ресурсами и максимальным результатом.**

Рекомендации дополняют:

- Глоссарий применяемых терминов,
- Перечень использованных источников.

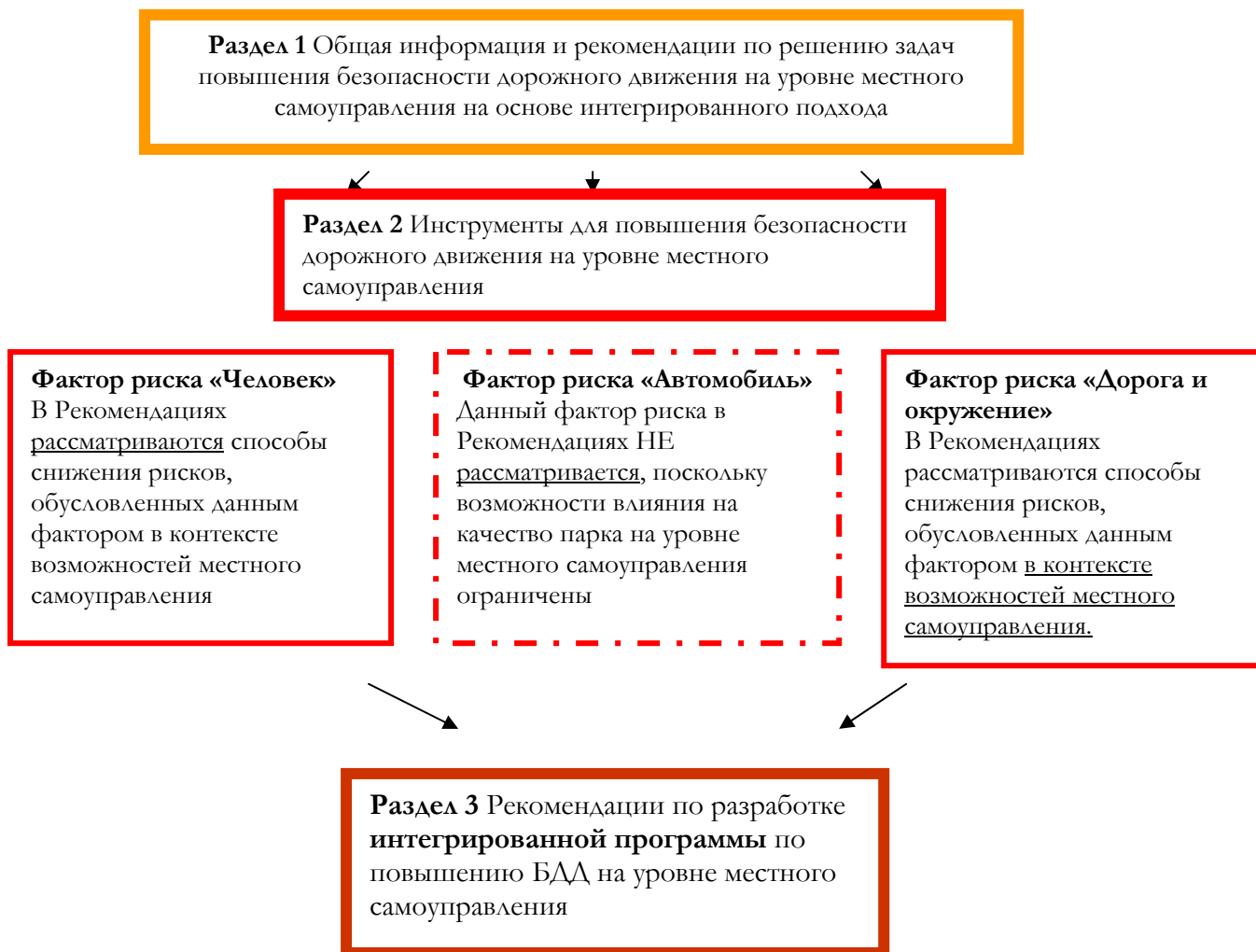
Наряду с техническими, технологическими и экономическими аспектами в Рекомендациях акцентированы такие современные вопросы критической важности, как:

- **Активизация гражданского общества** для формирования социальной среды, корректирующей модель поведения участников дорожного движения. Как доказывает опыт стран-лидеров, условием устойчивой национальной системы безопасности дорожного движения является активное гражданское общество, развитие которого инициируется самими гражданами и, поэтому, всегда направлено «снизу вверх».
- **Развитие партнерства власти, бизнеса и гражданского общества**, мобилизация и объединение их ресурсов для решения общих задач дорожной безопасности.
- **Интеграция задач повышения дорожной безопасности с другими задачами местного самоуправления**, а именно с обеспечением производительности дорожных сетей, развитием местной экономики, повышением занятости, качества среды проживания, сохранности культурного наследия и окружающей среды.

Практическими примерами применения Руководства служат Программы по повышению БДД во Всеволожском (подготовлена в 2009 году) и в Тосненском (подготовлена в 2010 году) муниципальных районах Ленинградской области. Все три издания представлены на сайте Комиссии по обеспечению БДД при Правительстве Ленинградской области <http://bdd-lenobl.ru/comission.htm>.

## Структура последовательного предоставления информации в составе Рекомендаций

Структура Рекомендаций представлена на **Рисунке 1**.



**Рисунок 1** Структура Рекомендаций и порядок изложения материала



## Раздел 1: Общие рекомендации для решения задач по повышению безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления

### 1.1 Характеристики периода количественного роста парка транспортных средств

Впервые проблема дорожной аварийности как следствие количественного роста парка транспортных средств возникла в развитых странах в 70-80-е годы 20в. Наиболее сложным стал период быстрого количественного роста национальных парков до уровня автомобилизации порядка 300 легковых автомобилей/1000 жителей. После этой отметки период количественного роста переходит в период качественных изменений. Прирост парка снижает темпы, и в течение последнего десятилетия в развитых странах наблюдается замена автомобилей на более безопасные и экономичные при стабильной численности парков.

Повышение уровня автомобилизации сопровождалось поиском решений по сдерживанию роста количества дорожно-транспортных происшествий и числа их жертв. Вклад в снижение риска ДТП и их последствий вносили отдельные организации и отрасли: дорожная, автомобилестроительная, образование, здравоохранение, производство дорожного обустройства и отражающих материалов. Разрозненная деятельность постепенно приобретала координацию и комплексность. Наилучшие результаты по снижению аварийности удалось достичь с помощью целевых программ, которые объединяли усилия разных ведомств. Каждая последующая программа, оттолкнувшись от успехов, уроков, анализа ошибок и просчетов предыдущей программы, делала шаг к снижению числа погибших и раненых в ДТП. Освещение результатов программ через СМИ, международные конференции и конгрессы способствовали распространению опыта и развитию инноваций. Результатом стал прорыв ряда стран по снижению аварийности и выход на позиции лидеров по безопасности, несмотря на самые высокие уровни автомобилизации порядка 450-500 легковых автомобилей/1000 жителей.

Страны, достигшие показателей высокой безопасности дорожного движения, доказали, что **дорожной аварийностью можно управлять**. Реализация программ продолжается, их цели становятся все более амбициозными, например, снижение смертности на дорогах до нуля – цель, принятая официально в Швеции. Новшества, внедряемые лидерами, заимствуются и адаптируются другими странами мира, которые имеют благоприятную возможность учиться, избегать ошибок и, применяя проверенные решения, ускорять достижение цели - снижения дорожной аварийности.

Для российских специалистов, долго находившихся в информационной изоляции, сегодня критически важно знать и применять **алгоритм правильных действий** по снижению дорожной аварийности для **периода количественного роста национального парка транспортных средств**, чтобы российское сообщество могло пройти этот неблагоприятный период с минимальными издержками.

**Таблица 1** обобщает особенности **сложного периода количественного роста парка транспортных средств**, специфика которого определяется:

1. социально-экономическими особенностями,
2. рядом типичных причин, вызывающих рост дорожной аварийности в этот период,
3. снижением эффективности традиционных мер обеспечения дорожной безопасности в изменившихся условиях и поиском новых подходов.

**Таблица 1** Характеристики периода количественного роста парка транспортных средств

Социально-экономические особенности, характерные для периода количественного роста парков	Специфика причин, способствующих росту аварийности в этот период	Потребности в более эффективных подходах и мерах для сдерживания роста аварийности и последующего ее снижения
1. Развитие рыночных отношений	Повышенная потребность в мобильности	Переход от традиционных способов обеспечения безопасности к новым, отвечающим изменениям: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ в обществе,</li> <li>■ в мобильности,</li> <li>■ в плотности транспортных потоков</li> </ul>
2. Стабильное повышение спроса на транспортные средства	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Рост численности личных автомобилей как результат повышения их доступности (развитие дилерских центров, упрощение доступа к кредитным ресурсам, развитие вторичного рынка автомобилей);</li> <li>■ Рост числа желающих управлять автомобилем</li> </ul>	Повышение производительности и качества: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ процедур регистрации, постановки на учет, прохождения техосмотра,</li> <li>■ подготовки водителей.</li> </ul>
3. Невысокая покупательная способность большей части населения	Увеличение в составе национального парка доли дешевых, старых и небезопасных транспортных средств	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Принятие системных мер для остановки процесса массового оттока пользователей с общественного транспорта на личные автомобили путем улучшения качества услуг общественного транспорта и принятия стратегии его развития в новых условиях</li> <li>■ Улучшение условий в городах для легкого движения (пешеходного, велосипедного, колясочного)</li> </ul>
4. Снижение качества подготовки водителей	Увеличение в составе участников дорожного движения доли плохо подготовленных и неопытных водителей	Повышение требований к подготовке водителей, обновление и расширение программ (управление на зимней дороге, в темное время) для улучшения навыков управления автомобилем
5. Отсутствие национальной политики по повышению безопасности дорожного движения	Проведение отдельных спазматических мер, не способных обеспечить перелом и стабильное снижение общего уровня дорожной аварийности, который остается недопустимо высоким	Необходимые системные действия: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ постановка общенациональной цели и объединение усилий участников, действия которых влияют на уровень безопасности;</li> <li>■ развитие инструментов проведения политики и достижения общей цели – правовых инструментов, целевых программ, методов, проектов;</li> <li>■ экономические обоснования мер, направленных на снижение аварийности</li> </ul>
6. Наличие у значительной части населения таких руководящих	Отсутствие в перечне главных мотивов поведения граждан мотива «безопасность»,	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Системные меры, направленные на формирование безопасной модели поведения участников дорожного движения, путем</li> </ul>

мотивов для транспортного поведения как: стремление к выгоде, демонстрация статуса, потребность в самоутверждении	который формируется как результат: А. информированности, осознания, культуры, В. требований социальной среды С. контроля и адекватного наказания за нарушения и риск, создаваемый здоровью и жизни окружающих	информирования, обучения, повышения транспортной культуры, наращивание критической массы населения, настроенной в пользу безопасности; ▪ Запуск механизма социального нивелирования, когда в данной социальной среде большинство начинает корректировать поведение меньшинства; ▪ Развитие организаций, способных профессионально осуществлять деятельность по формированию безопасной модели поведения у населения
7. Неадекватность риска ДТП, тяжести последствий и мер наказания за нарушения, послужившие причиной ДТП	Рост количества нарушений из-за безнаказанности	Усиление контроля и обеспечение неизбежности наказаний за нарушения правил дорожного движения и приведение их в соответствие с тяжестью последствий ДТП
8. Несоответствие возможностей дорожной инфраструктуры растущим потребностям общества в мобильности, увеличение перегруженности, снижение производительности сети и скоростей сообщения между пунктами отправления и назначения	Дефицит дорожного пространства и дорожного обустройства, парковочных мощностей и объектов автомобильного сервиса, повышение вероятности конфликтов между транспортными потоками различных направлений и потоками транспорта и пешеходов.	▪ Повышение защищенности уязвимых категорий участников движения (детей, пешеходов, велосипедистов); ▪ Повышение плавности движения потоков (канализирование, сдерживание скоростей, снижение рисков ДТП на участках концентрации аварийности и повышенного потенциального риска); ▪ Необходимость перехода к новым принципам проектирования безопасных дорог и организации дорожного движения, адекватным транспортным потокам высокой плотности
9. Неготовность служб и учреждений, исполнительных, законодательных органов и гражданского общества в целом к координированным действиям, направленным на устранение причин аварийности	Отсутствие оперативного реагирования на изменения и существующие проблемы, неспособность к предупредительным действиям для снижения риска ДТП	Объединение усилий специалистов смежных ведомств и дисциплин
10. Застройка городов при дезинтеграции планирования развития землепользования и транспорта	Разрыв между спросом на услуги транспортной инфраструктуры и ее возможностями (предложением), конфликты между транспортными и пешеходными потоками, рост аварийности с участием пешеходов, снижение безопасности и качества среды проживания в городах.	Переход к планированию нового качества, интегрирующему перспективы развития транспорта и землепользования в составе генеральных планов, комплексных схем застройки, обеспечивающих комплексное повышение качества среды проживания и защиту уязвимых категорий граждан (дети, пожилые и т.д.), несмотря на повышение уровня автомобилизации.

**Вывод:** Увеличение «стажа» автомобилизации способствует повышению безопасности дорожного движения. Это объясняется тем, что по мере роста численности парка транспортных средств приобретает опыт (как правило, путем издержек и жертв), что обуславливает изменения:

1. Повышение качества парка транспортных средств из-за замены выбывающих из эксплуатации автомобилей новыми, более безопасными и экологичными;
2. Приобретение опыта водителями, организациями, контролирующими органами;
3. Совершенствование законодательства, нормативов, стандартов, правил;
4. Адаптация дорожной инфраструктуры к возросшему спросу и новым требованиям, расширение принципа «пользователь платит» и регулирование спроса/предложения при помощи экономических инструментов;
5. Повышение роли более производительных видов транспорта для обеспечения повседневной мобильности населения - общественного и легкого (пешеходного, велосипедного).

## **1.2 Готовность сообщества к решению проблемы дорожной аварийности**

Налицо закономерность: чем ниже степень осознания проблемы общественностью, тем ниже мотивация властей к созданию условий для решения проблемы. К сожалению, часто для того, чтобы возникла цепная реакция и сознание нации «проснулось», проблема дорожной аварийности должна достичь размеров национальной катастрофы.

Практика показывает, что для успеха и стабильного снижения аварийности, необходимым условием является формирование общего «климата», благоприятствующего проявлению и реализации инициатив и инноваций, направленных на снижение рисков ДТП.

Ощутимые результаты по снижению аварийности появляются, когда:

1. Общественность обеспокоена, осознавая серьезность проблемы дорожной аварийности, появляются авторитетные и уважаемые лидеры, продвигающие безопасность (совсем необязательно, чтобы эти лидеры были профессионалами в области безопасности). Мировая практика показывает, что чаще всего такие лидеры появляются среди врачей.
2. Руководство страны и заметные политические фигуры принимают личные обязательства по улучшению ситуации на дорогах.

Однако для того, чтобы процесс повышения дорожной безопасности приобрел национальный размах и стал устойчивым процессом, а не предвыборной кампанией, общество должно «созреть». Всемирным Банком определяются три степени «готовности» сообщества к решению проблемы дорожной аварийности (См. **Таблицу 2**).

**Таблица 2** Признаки готовности сообщества к решению проблемы дорожной аварийности

Степени готовности	Признаки готовности сообщества к решению проблемы дорожной аварийности
<b>Степень 1</b>	Низкое осознание важности безопасности движения для благосостояния сообщества. Данные по ДТП собираются не системно, базы данных примитивны и фрагментарны. Тенденции и группы риска среди населения не изучены. Общий интерес правительства к проблеме невысок, хотя отдельные обеспокоенные лица периодически поднимают этот вопрос. Количество инженеров, способных системно анализировать проблемы аварийности незначительно, а специалисты по безопасности дорожного движения международного уровня, практически отсутствуют. СМИ обращают внимание на сенсационные ДТП (гибель известного человека или ДТП с большим числом жертв), при этом выводов не делается. <b>Сообщество не готово к решению проблемы дорожной аварийности.</b>

<b>Степень 2</b>	<p>Правительство признает проблему дорожной аварийности важной, но не относит ее решение к числу национальных приоритетов. Разрозненные базы данных разных ведомств уже имеются. Формируются группы профессионалов и общественности, настроенные в пользу безопасности, учреждены Комиссии по дорожной безопасности, которые однако, не способны результативно функционировать. Некоторые ведомства вовлечены в решение проблемы с фрагментарной ответственностью и периодической активностью, направленной на то, чтобы «хоть что-то сделать».</p> <p>СМИ периодически поднимают тему дорожной аварийности, особенно после крупных ДТП, а некоторые учреждения (например, университеты) проводят разрозненные исследования по отдельным узким вопросам. <b>Сообщество начинает проявлять первые признаки созревания для решения проблемы дорожной аварийности.</b></p>
<b>Степень 3</b>	<p>Руководство страны начинает демонстрировать признаки озабоченности высокой аварийностью на дорогах и признавать необходимость привлечения экспертной поддержки извне. Некоторые политические лидеры и публичные личности начинают осознавать ответственность и демонстрировать правильную модель безопасного поведения. Улучшаются базы данных по ДТП, специалисты повышают квалификацию по вопросам дорожной безопасности в соответствии с самыми современными знаниями. На сетях дорог начинается работа по выявлению участков концентрации ДТП, анализу причин, определяются группы риска среди участников дорожного движения. Принимается национальная программа, а Национальный Совет (Комиссия) по дорожной безопасности координирует ее выполнение, оказывая поддержку Советам (комиссиям) на региональном уровне. Дорожные инженеры и служащие дорожных администраций имеют достаточную подготовку для профессионального выявления участков потенциального риска ДТП. Активно действуют общественные организации, продвигающие безопасность среди различных групп населения.</p> <p>Проводится систематическая деятельность, направленная на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Обучение детей и профилактику детского дорожного травматизма,</li> <li>▪ Совершенствование законодательства и ужесточение наказаний для лиц, создающих риск для себя и других участников дорожного движения,</li> <li>▪ Улучшение подготовки водителей,</li> <li>▪ Повышение технологичности технических осмотров транспортных средств,</li> <li>▪ Формирование системы управления рисками современными средствами дорожной инфраструктуры (обустройство по сдерживанию скоростей движения и повышению защищенности пешеходов - островки безопасности, искусственные неровности и т.п.)</li> </ul> <p>Ряд профессионалов, занимающихся вопросами дорожной безопасности, получают признание на международном уровне. Проводятся исследования и реализуются пилотные проекты для внедрения лучшего мирового опыта, а средства массовой информации обладают навыками профессионального освещения темы дорожной безопасности, ориентируясь на цель – содействовать лучшей информированности населения и осознанию важности безопасности.</p> <p><b>Сообщество готово к решению проблемы дорожной аварийности.</b></p>

В **Таблице 3** обобщены и классифицированы определяющие условия для развития подходов по повышению безопасности дорожного движения и «зрелость» этих условий в сегодняшней России.

**Таблица 3** Мировой опыт: Развитие подходов по повышению безопасности дорожного движения и характеристика «зрелости» российских условий

Причины и следствия развития новых подходов к безопасности в странах-лидерах в области БДД	Условия (на основе мирового опыта)	Наличие и характеристика российских условий для повышения безопасности дорожного движения
<u>70-80-е годы 20в:</u> Рост численности национальных парков транспортных средств и интенсивности их использования.	Повышение уровня автомобилизации, рост издержек сообщества от перегруженности сетей, аварийности и ухудшения качества окружающей среды (так называемых «экстерналий»).	<u>90-е годы 20 в:</u> Повышение уровня автомобилизации российского сообщества и рост издержек как следствие усиления негативного влияния экстерналий. Рост числа погибших и раненых в ДТП.
<u>80-е годы 20 в:</u> Выход дорожной аварийности из-под контроля, осознание, что традиционные инструменты, эффективные ранее, уже не способны обуздать проблему дорожной аварийности, достигшую невиданных ранее масштабов.	Растущее социальное напряжение, усиление требований к организациям, ответственным за обеспечение дорожной безопасности. Разрозненные действия, направленные на решение проблемы аварийности, не приносящие успеха.	<u>Начало 2000х:</u> Наращивание внимания СМИ к проблеме аварийности, дискуссии, активизация усилий отдельных организаций, реализация отдельных мер, не приносящих заметного успеха, нарастание социального напряжения в сообществе
<u>90-е годы 20 в:</u> Исследования, направленные на улучшение понимания природы дорожной аварийности.	Сбор и анализ данных, реализация пилотных проектов в разных странах, активизация международных организаций для сведения результатов национальных проектов и разрозненного опыта в единую теоретическую картину, выход научных публикаций по данной теме.	<u>2000-е годы:</u> «Просачивание» в Россию информации о расширении понимания природы дорожной аварийности через международные отраслевые конференции, где представители международных организаций информируют о новых положениях развивающейся теоретической базы.
<u>90-е годы 20 в:</u> Появление национальных политик и программ, основанных на системных подходах к решению проблем дорожной аварийности.	Первые заметные успехи ряда стран, доказывающие, что проблема дорожной аварийности решается и рисками ДТП можно наилучшим образом управлять <b>в системном контексте.</b>	Реализация отдельных пилотных проектов, направленных на использование зарубежного опыта, вынесение результатов на научно-практические обсуждения.
<u>1990-е - 2000-е годы:</u> Появление амбициозных и инновационных системных стратегий стран-лидеров, демонстрирующих устойчивую динамику снижения дорожной аварийности	Открытый активный международный обмен опытом и знаниями для ускорения распространения результативных практик по обузданию дорожной аварийности.	<u>Середина 2000-х:</u> Появление первой масштабной ФЦП по повышению БДД в России на период 2006-2012гг. Ужесточение законодательства. Разработка региональных программ по БДД и реализация проектов НИОКР на местном уровне.
<u>2000-е годы:</u> Полная ревизия принципов и подходов к дорожному проектированию, замена традиционных подходов обеспечения безопасности на инновационные, основанные на	Развитие инноваций в области БДД (обучение, информирование, обустройство дорог, проектирование, эксплуатация, мониторинг, организация движения, контроль и т.д.). Понимание, что дорожная безопасность – обширная область	<u>Конец 2000-х:</u> Появление российской политики и законодательства, направленных на повышение <b>инновационности всех социально-экономических процессов, что создает также основу для применения</b>

обновленной теории дорожной аварийности.	для инноваций на ближайшие десятилетия	<b>инноваций в области дорожной безопасности</b> , используя мировой опыт
--	--	---

Практика показывает, что в конечном итоге, даже придерживаясь поначалу своего пути, все страны-лидеры пришли примерно к одинаковому «набору базовых блоков», закладывающих основу для **систем устойчивого повышения уровня безопасности дорожного движения**.

Успешный «набор базовых блоков» включает:

1. Осознание политическим руководством и населением масштаба проблемы;
2. Распределение обязанностей и ответственности среди партнеров, в число которых вошли государственные учреждения, бизнес и общественные организации;
3. Активную роль общественных организаций и СМИ, информирующих население о пользе активных и пассивных методов и элементов оборудования транспортных средств, снижающих вероятность ДТП и тяжесть их последствий;
4. Улучшение работы служб экстренной помощи для оказания помощи пострадавшим, оперативного устранения последствий ДТП и восстановления движения;
5. Смену парадигмы в области безопасности дорожного движения и применение системного подхода для решения проблем. Новая парадигма не противопоставляется традиционным подходам, но является переходом на новый качественный уровень вследствие лучшего понимания природы аварийности и расширения набора инструментов для предупреждения ДТП;
6. Стабильное финансирование;
7. Реализацию стратегий, целевых и долгосрочных программ по повышению безопасности дорожного движения с мониторингом и анализом их результативности;
8. Повышение количества и качества мер принудительного характера;
9. Систематический сбор данных об аварийности, мониторинг результативности всех принимаемых мер;
10. Практику систематического выявления потенциально опасных участков на сети дорог и повышение их безопасности (аудит безопасности существующих дорог);
11. Проведение оценок и анализ безопасности дорожного движения на ранних стадиях развития дорожных проектов (аудит безопасности на стадии планирования и проектирования).

**Вывод:** Формирование и принятие политики по повышению безопасности дорожного движения – процесс развития, включающий три степени:

1. Начало - сигналы о проблеме (статистика и ее сравнение со статистикой других стран),
2. Сигналы привлекают к проблеме внимание специалистов,
3. Специалисты активизируют СМИ, которые привлекают к проблеме внимание общественности, способствуя осознанию важности ее решения для сообщества, стимулируя активность властей и бизнеса.

Процесс развивается поступательно и отдельные фазы его развития перешагнуть невозможно, однако возможно ускорить процесс, заимствуя проверенный опыт.

В тех странах, где не еще достигнута третья степень готовности сообщества к решению проблемы дорожной аварийности, самые активные действия следует сконцентрировать на решении задач:

- №1 – **информирование** для формирования осознания проблемы общественностью и ведущими политиками, что заставит власти активизировать действия;
- №2 - реализация потенциала **простых и незатратных мер**, что обеспечит значительное и быстрое снижение общего уровня дорожной аварийности.

**ВАЖНО!** Началом прогресса является понимание, что **проблемы безопасности движения надо научиться решать раньше, чем расширять сеть**. Расширение небезопасной сети – угроза национальной безопасности.

## **Задача №1 - Привлечения внимания общественности к проблеме дорожной аварийности**

На основе международного опыта перечень причин, затрудняющих привлечение внимания общественности к проблеме дорожной аварийности, включает:

1. Недостаток информации о масштабе, природе и причинах дорожной аварийности;
2. Недостаток информации о выгодах от снижения аварийности;
3. Незначительность ущерба от единичного дорожно-транспортного происшествия в сравнении с последствиями аварий на воздушном, железнодорожном или водном транспорте. При таком сравнении ДТП не выглядит достаточно впечатляющим и достойным внимания СМИ, поэтому дорожная аварийность привлекает внимание прессы в меньшей степени. В результате, истинный масштаб драмы дорожной аварийности остается за рамками внимания общественности;
4. Форма представления ДТП, которое часто показывается как несчастный случай, неблагоприятное стечение обстоятельств, где трудно найти конкретного виновника. Поэтому ответственность за ДТП перекладывается на судьбу или самого участника, нарушившего правила дорожного движения. Такое представление о ДТП примитивно и освобождает от ответственности многих, чей вклад в аварийность на самом деле более значителен, например: планировщиков, проектировщиков, производителей рекламы, фильмов, публичных людей и представителей власти, полагающих, что общие требования к ним не относятся;
5. Популистское стремление к реализации масштабных и знаковых проектов, на фоне которых уж слишком скромно выглядят и поэтому не приносят политических выгод локальные проекты по снижению аварийности на опасных участках сети;
6. Заинтересованность в масштабных проектах по дорожному строительству, которые являются крупными подрядами и отсутствие интереса к проектам в области безопасности, как правило, немасштабным;
7. Виртуальность результатов проектов, направленных на снижение рисков и предупреждение ДТП, что физически неощутимо и поэтому не представляется как реальная польза;
8. Существование конфликта безопасность/скорость движения, поскольку меры по снижению аварийности, как правило, сдерживают скорости движения. Поэтому меры по снижению рисков ДТП могут вызывать негативное отношение у дорожных пользователей, далеких от понимания реальных причин аварийности, а, следовательно, и у политиков, которые идут на поводу у электората. Без профессионального понимания роли кинетической энергии как следствия скорости в составе причин аварийности, скорость рассматривается обычными пользователями как приоритет по отношению к безопасности;
9. Неадекватные ресурсы (информационные, кадровые, технологические, материальные, финансовые) не позволяют действовать профессионально по формированию безопасной модели поведения у критического большинства и запустить механизм социального нивелирования, корректирующий нежелательное поведение меньшинства;
10. Отсутствие практики экономической оценки последствий принимаемых решений и предлагаемых мер;
11. Отсутствие координации действий ведомств и служб, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения;



12. Недооценка роли бизнеса и гражданского общества в решении задач повышения безопасности дорожного движения.

**Вывод:** Анализ препятствий для привлечения внимания общественности к проблеме дорожной аварийности – начальный шаг для планирования нужных действий и устойчивости процесса повышения безопасности дорожного движения.

## **Задача №2 – Реализация потенциала простых и незатратных мер для снижения риска ДТП на конкретных участках дорог**

В периоды количественного роста национальных парков транспортных средств ряд стран отдал приоритет не крупным дорожным проектам, а простым, незатратным мерам по снижению количества и тяжести ДТП на опасных участках дорог. Решение было обусловлено:

- А. Необходимостью достичь максимума эффекта по снижению аварийности в условиях жестких финансовых ограничений;
- В. Необходимостью оперативного реагирования в условиях изменений, динамично происходивших в сообществе;
- С. Неготовностью как сообщества в целом, так и властей, принимавших финансовые решения к масштабным инвестициям в дорожную безопасность, которая в тот период еще не рассматривалась как одна из главных ценностей сообщества;
- Д. Переходом от устаревших методов и технологий к новым, многие из которых были инновационными, и поэтому вполне разумной была реализация небольших проектов, чтобы минимизировать риски возможных неудач.

Результат по снижению аварийности при помощи малобюджетных решений достигался не за счет вливания дополнительных инвестиций, а за счет получения максимума отдачи от тех средств, что имелись в распоряжении. Повышение отдачи от средств достигалось при помощи:

- Аккуратности и полноты данных по ДТП, их классификации и топографической локализации на схемах дорожных сетей;
- Постановки точного «диагноза» причин ДТП, выявления всех сопутствовавших условий, увеличивших риск ДТП;
- Координации действий и сотрудничества всех участников, что объединяло усилия и увеличивало ресурсы.

Практика подтвердила успех данного подхода не только для решения проблемы дорожной аварийности, но и для обретения понимания о результативности различных мер и их сочетаний. В сложный период именно простые и незатратные меры обеспечили перелом в решении проблемы дорожной аварийности и переход от сдерживания аварийности к позитивной динамике ее снижения. Перечень первоочередных мер, гарантирующих снижение аварийности и тяжести ДТП, приведен в **Таблице 4**.

**Таблица 4** Перечень незатратных и результативных мер по снижению аварийности

Мера	Достигаемая цель
1. Повышение использования ремней безопасности и детских кресел	Снижение количества погибших и тяжести травм в результате ДТП
2. Обязательное использование ближнего света фар в любое время суток и на всех дорогах	Повышение заметности участников дорожного движения друг для друга, предупреждение ДТП
3. Использование пешеходами отражателей в различных формах как неотъемлемый элемент безопасности пешехода в темное время (одежда, обувь, рюкзаки и т.д.)	Повышения заметности пешеходов для водителей в темное время, предупреждение ДТП
4. Использование в холодный период зимних шин	Снижение вероятности заноса и сокращения тормозного пути в случае экстренного торможения, предупреждение ДТП
5. Обустройство опасных участков дорог мерами по сдерживанию скоростей движения и канализированию потоков	Повышение защищенности уязвимых категорий участников дорожного движения (пешеходов, велосипедистов, детей, граждан с ограниченными физическими возможностями) как часть стратегии повышения производительности сетей и качества среды проживания. Сокращение количества ДТП с участием пешеходов и ДТП с лобовыми и боковыми столкновениями.

Реализация потенциала мер, приведенных в **Таблице 3**, приобретение опыта и убежденность в выборе правильного пути послужили основой для реализации последующих мер, уже более масштабных и затратных.

**Справка: Япония: Пример целенаправленного и методичного подхода при решении проблемы дорожной аварийности**

В Японии бурная автомобилизация началась в 1960е годы, т.е. раньше, чем в других странах.

К 1970г. уровень смертности в Японии в ДТП достиг 16.8 тыс. человек за год. Этот период японской истории получил название «дорожной войны». Более половины погибших в этой «войне» - пешеходы и велосипедисты.

В этом же 1970г. правительство приняло законодательство, заложившее основу для последующих энергичных мер, направленных на снижение аварийности.

Следствием тщательного анализа причин ДТП стала концентрация мер борьбы с аварийностью на начальном этапе на трех главных направлениях:

1. Улучшение подготовки водителей,
2. Повышение безопасности автомобилей,
3. Повышение безопасности дорог и дорожного окружения.

**Меры по повышению безопасности дорог и их окружения** включили:

1. Выявление опасных участков на национальной дорожной сети путем анализа и топографической локализации статистики ДТП;
2. Проведение детальных инспекций на этих выявленных опасных участках, анализ факторов риска и разработка решений по устранению причин этих рисков;
3. Реализация двух 5-летних программ по улучшению обустройства дорог и устранению рисков на опасных участках.

При реализации программ мерами первой очереди стали:

- Обустройство тротуаров вдоль дорог общего пользования, проходящих по населенным пунктам;
- Обустройство пешеходных переходов;
- Замена знаков и разметки новыми, выполненными из более качественных светоотражающих материалов.

Следует учесть, что японские программы выполнялись в условиях расширения масштаба проблемы из-за:

- Стабильного динамичного роста численности парка автомобилей, который к началу 1980х достиг 75 млн. единиц;
- Стабильного наращивания протяженности сети дорог, которая достигла к этому периоду 1.16 млн. км.

Результаты первых японских программ превзошли ожидания: число погибших в ДТП было снижено с 16.8 (1970) до 8.5 тыс. человек (1979), т.е. в два раза. Этот результат до сих пор не превзойден в мировой практике, а в то время опыт Японии сразу же привлек внимание специалистов по дорожной безопасности всего мира.

После достижения беспрецедентного успеха по повышению безопасности, кривая аварийности снова поползла вверх, и к 1988г число погибших в ДТП японцев возросло до 10 тыс. человек в год.

Детальный анализ причин повышения аварийности обнаружил новую тенденцию - рост числа погибших в группе участников дорожного движения, чей возраст превышал 65 лет (35%), в то время как число погибших в традиционно самой большой группе риска «молодые водители» было в два раза меньше (17%). Интенсивные исследования причин ДТП с участием пожилых водителей показали, что ДТП происходят по причине замедления реакции из-за общего естественного возрастного снижения физиологических способностей водителей. В «стареющем» обществе эта причина - веский аргумент для корректировки стандартов и потребительских характеристик продукции многих видов. Автомобильные дороги в моторизованном сообществе включаются в перечень видов такой продукции.

Примечание: В последующие годы в мировой практике требование к развитию свойств дорог предупреждать ошибки пользователей и смягчать последствия этих ошибок, если они все-таки происходят, получило название **толерантности (терпимости) дорог к человеческим ошибкам**. Свойство дорог предвидеть и предупреждать ошибки участников дорожного движения на определенных участках становится все актуальнее с ростом доли пожилых водителей в составе транспортных потоков.

Демографический прогноз, ясно показывающий, что в последующие два десятилетия в Японии количество водителей преклонного возраста будет расти и достигнет 20 млн. человек, а соответственно возрастут и риски аварийности, заставил власти оперативно действовать. Была поставлена цель:

- Срочно разработать меры повышения безопасности дорог, компенсирующие снижение физиологических способностей растущей доли водителей преклонного возраста;
- К 2005г. вернуться к наилучшему достигнутому национальному показателю 1979г. – 8.5 тыс. погибших/год.

Спецификой действий по достижению цели в этот период стало объединение усилий дорожной отрасли и дорожной полиции. Совместные действия двух смежных ведомств были реализованы по двум направлениям:

1. Проведение локальных мер, направленных на устранение конкретных рисков на конкретных участках концентрации ДТП;
2. Разработка новых подходов, совершенствование принципов дорожного проектирования и законодательства.

Конкретные действия дорожной отрасли включили:

1. Концентрацию усилий на магистральных дорогах, поскольку 70% всех погибших стали жертвами ДТП на дорогах именно этой категории. Протяженность магистральных дорог составляла около 190 тыс. км (16% от всей протяженности сети);
2. Анализ статистики за 10 лет и выявление 3.2 тыс. участков концентрации ДТП;
3. Инспектирование и выявление причин ДТП для всех этих участков, разработка комплексного решения по снижению рисков для каждого участка;
4. Реализацию запланированных мер в течение 7 лет. Результат – снижение к 2005г числа погибших на 9% (9.1 тыс. погибших).

Среди всех выявленных участков концентрации ДТП на магистральных дорогах, самой значительной группой элементов риска стали пересечения и примыкания. Обобщение результатов инспекций и выявление типичных рисков для этих участков позволили разработать рекомендации по повышению

безопасности для всех дорог. Обобщенные причины рисков на пересечениях и примыканиях, а также меры, позволившие устранить эти причины, приведены в **Таблице 5**.

**Таблица 5** Япония: Обобщенные причины аварийности на пересечениях и примыканиях магистральных дорог и меры для повышения их безопасности

Причины ДТП	Меры, успешно примененные для снижения рисков ДТП
<b>1. Дефект стандарта проектирования</b> , который закладывал слишком большую площадь примыканий и перекрестков, где водители не могли точно ориентироваться в выборе траектории движения и имели слишком большие возможности для маневра.	Изменение стандарта проектирования, который включал: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. определение четкой траектории движения для потоков транспортных средств (канализирование потоков);</li> <li>2. фиксирование этой траектории при помощи средств дорожного обустройства, обеспечивающих недвусмысленную и четкую ориентацию водителей, включая (в дополнение к традиционным средствам горизонтальной и вертикальной сигнализации) новые решения, например, изменение цвета материала покрытия.</li> </ol>
<b>2. Слишком высокие скоростные режимы</b> , следствием которых становились боковые столкновения в зонах примыканий и пересечений.	Использование направляющих островков безопасности в качестве основного средства канализирования. Островки: <ul style="list-style-type: none"> <li>• выводили из пользования излишнюю площадь в зонах примыканий, физически исключая возможность выбора произвольной траектории и неожиданного маневра;</li> <li>• обеспечивали предсказуемость траектории движения;</li> <li>• сдерживали скорости движения потока на главной дороге;</li> <li>• повышали защищенность участников движения всех категорий.</li> </ul>
<b>3. Плохая видимость в темное время</b> , незаметность пешеходов и велосипедистов для водителей.	Устройство освещения в зонах пересечений и примыканий при прохождении дороги общего пользования через населенные пункты и вблизи них.

Путем реализации перечисленных мер количество ДТП на пересечениях и примыканиях главных дорог Японии было сокращено на 60%. Использованные решения послужили моделью для повышения безопасности на дорогах всех других категорий, в том числе на улично-дорожных сетях населенных пунктов, обеспечивая расширенный вклад в сокращение издержек всего сообщества от дорожной аварийности.

Период впечатляющих успехов по снижению аварийности простыми и быстро окупающимися средствами японским сообществом был пройден. Финансовые ресурсы, выделенные сообществом на цели снижения аварийности, быстро окупались сохраненными жизнями и здоровьем японских граждан.

Уровень аварийности в Японии в настоящее время держится на стабильном уровне, что означает, что потенциал известных решений уже исчерпан. Дальнейший прогресс в снижении аварийности возможен лишь при помощи реализации новых идей и применения новых инструментов. Борьба за безопасность перешла в область применения инноваций.

Для дальнейшего снижения аварийности теперь требуются инвестиции для исследований, пилотных проектов, внедрения новых технологий, а периоды окупаемости этих инвестиций уже будут более продолжительны.

Тем не менее, Япония приняла курс на:

1. Дополнение потенциала толерантности японских дорог потенциалом **информационных технологий (ITS) и знаков переменных сообщений (VMS)**;
2. Объединение усилий дорожной отрасли и бизнеса для создания **систем сопровождения на маршруте**, помогающих заблаговременно определять препятствия и оповещать водителя сигналом. Система должна не только помогать избегать ошибок, но и корректировать их, автоматически снижая скорость, если водитель не отреагировал на предупредительный сигнал. Такая система охватит все главные дороги Японии к 2015г.

3. Реализацию потенциала землепользования и **улучшения дорожного окружения** способствующего сдерживанию роста моторизированной мобильности в зонах застройки и перевода потребности в перемещениях на немоторизированные перемещения (пешие и велосипедные).

**Справка: Россия: Демографическая перспектива**

Общероссийская демографическая тенденция – старение нации, рост доли людей старшего поколения в возрастной структуре населения – означает неизбежную перспективу увеличения возраста для выхода на пенсию и, соответственно, **увеличения доли людей старшего возраста** в числе работающих, в том числе, среди управляющих транспортными средствами.

Для предупреждения аварийности в группе дорожных пользователей старшего возраста, страны ЕС и Япония внесли в стандарты дорожного проектирования поправки на ограничения физиологических и психологических характеристик среднестатистического участника дорожного движения, приняв во внимание тенденцию «старения нации». Дальновидным и разумным решением было бы сделать то же самое и в России, и как можно быстрее.

Приведенный пример подхода, реализованного в Японии для снижения дорожной аварийности, подтверждает известную мудрость – «Экономить - значит зарабатывать». Можно сказать, что ресурсы, направляемые сегодня странами-лидерами на реализацию «дорогих» проектов, «заработаны» простыми и недорогими мерами, реализованными системно и целенаправленно. Эти простые меры, предотвратив множество ДТП, избавили общество от огромных издержек аварийности, а значит «экономили» огромные ресурсы (человеческие, финансовые). Если бы не эти меры, то предотвращенные ДТП статистически неизбежно случились бы, следуя простой математической закономерности – увеличение парка и интенсивности движения повышают вероятность аварийности.

Снижение тормозящего влияния аварийности на динамику экономического и социального развития ускоряет рост благосостояния общества и наполняемость бюджетов, что (в сочетании с повышением «зрелости» общества и изменением отношения к безопасности) позволяет, в том числе, увеличивать инвестиции в проекты по снижению аварийности и повышению качества среды проживания граждан.

**Вывод:** Как показывает мировая практика, условиями успеха деятельности по повышению безопасности дорожного движения являются:

1. Предварительный анализ для выявления главных областей, на которых следует сосредоточить усилия и ресурсы, которые всегда ограничены;
2. Постановка целей и определение задач;
3. Расстановка приоритетов для обеспечения логичной последовательности решения этих задач с максимумом отдачи от доступных ресурсов;
4. Профессионализм исполнения мер и мероприятий для решения задач и поступательного движения к поставленной цели.

В неблагоприятный период количественного роста парков транспортных средств наилучшим потенциалом снижения дорожной аварийности обладают простые и незатратные меры, которые, помимо основного результата, обеспечивают и сопутствующие результаты, а именно:

- Улучшают понимание причин дорожной аварийности и возможных путей ее снижения;
- Выявляют эффективность различных мер по снижению риска ДТП;
- Совершенствуют методы дорожного проектирования;
- Способствуют институциональному развитию общества (приобретение опыта сотрудничества власти бизнеса и гражданского общества);
- Развивают методики оценки экономической окупаемости предлагаемых мер;
- Повышают доверие налогоплательщиков к способностям властей рационально использовать бюджетные ресурсы.

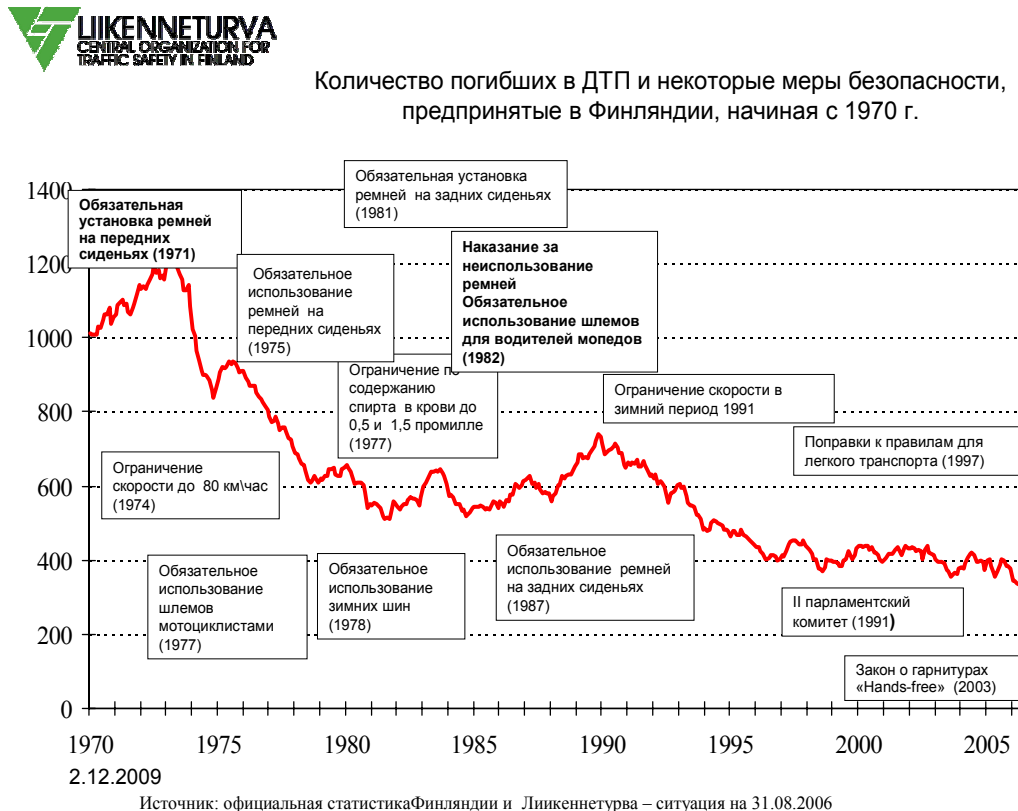
Станами-лидерами особо отмечается, что для устойчивости достигнутых результатов и ускорения решения проблем аварийности важен **общий климат благоприятствования инициативам и инновациям.**

## Решение последующих задач повышения безопасности дорожного движения

Практика показывает, что главными результатами применения системных мер по обузданию проблемы дорожной аварийности становится сокращение числа погибших и раненых в ДТП как результат:

- А. Повышения безопасности дорожной среды для наиболее уязвимых категорий дорожных пользователей,
- В. Увеличения количества граждан, настроенных в пользу безопасности.

**Диаграмма 1** иллюстрирует процесс снижения аварийности за счет применения простых и незатратных мер в Финляндии, начиная с 70-х годов 20в, на фоне одновременного роста национального парка транспортных средств.



**Диаграмма 1** Процесс снижения аварийности за счет простых и незатратных мер в Финляндии, начиная с 70-х годов 20в. в период роста национального парка транспортных средств

Постепенно в сообществе происходят изменения, обусловленные:

- 1 Стабилизацией численности парка транспортных средств на высоком уровне автомобилизации (порядка 450-500 легковых автомобилей на 1000 жителей);
- 2 Осознанием гражданами безопасности как ценности и рост требований по ее обеспечению сначала со стороны сообщества, а затем законодательства.

Поэтому, после реализации потенциала простых мер и достижения с их помощью ощутимых результатов, потребуется переход на следующий уровень с помощью постановки новых целей:

- Краткосрочная цель: Закрепить и развить достигнутую позитивную динамику **по снижению аварийности**;
- Стратегическая цель (более долгосрочная): Обеспечить дальнейший прогресс **по повышению безопасности дорожного движения** в изменившихся условиях нового периода.

Различия между понятиями «снижение аварийности» и «повышение безопасности» приведено в **Таблице 6**.

**Таблица 6** Порядок реализации действий, направленных на повышение безопасности дорожного движения

Цель	Тип действий	Примеры действий
<b>Снижение аварийности</b>  <b>№ 1</b>	Устранение <b>реального риска</b> на существующей сети (реактивные меры)	В первую очередь, следует <b>как можно быстрее устранить реальные риски</b> , создающие угрозу дорожным пользователям, т.е. реализовать следующие меры: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Анти-гололедные мероприятия для предупреждения появления скользкости дорожного покрытия;</li> <li>▪ Обустройство островка безопасности и улучшение освещения на нерегулируемом пешеходном переходе, где, как показывает статистика, часто происходят ДТП с участием пешеходов;</li> <li>▪ Выявление нетрезвых водителей.</li> </ul>
<b>Повышение безопасности дорожного движения</b>  <b>№ 2</b>	Выявление и устранение <b>потенциальных рисков</b> на существующей сети (активные меры), т.е. предупреждение ДТП	Во вторую очередь надо выявить участки с неблагоприятными характеристиками, где могут случиться ДТП, и компенсировать дефекты: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Обустройство островка безопасности и улучшение освещения на нерегулируемом пешеходном переходе, где еще не случились ДТП, но участок имеет характеристики такие же, как соседний участок концентрации ДТП. Это означает, что причины для ДТП имеются, и это лишь вопрос времени, когда произойдет ДТП (как правило, риск возрастает по мере роста интенсивности транспортного или пешеходного движения)</li> <li>▪ Перевод нерегулируемого пешеходного перехода, где еще не случились ДТП, в регулируемый, например, когда появление нового магазина увеличило поток пешеходов и повысило риск ДТП</li> </ul>
<b>№ 3</b>	Предупреждение появления <b>вероятности</b> ДТП (про-активные меры)	Учесть выводы и предупредить появление вероятности ДТП на стадии планирования землепользования и транспортной инфраструктуры: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Правила землепользования и застройки исключают возможность строительства школ и жилых микрорайонов по разные стороны дороги</li> </ul>

Основой для постановки новых целей по обеспечению безопасности служат:

- Обобщенный практический мировой опыт и собственный опыт, приобретенный в течение предыдущего сложного периода;
- Результаты изучений, которые способствовали: формированию более точных и системных представлений о природе дорожной аварийности; развитию теории по снижению аварийности.

Вхождение развитых европейских стран в новый период было начато с пересмотра пригодности принципов обеспечения дорожной безопасности к условиям высокого уровня автомобилизации. Принципы были подвергнуты ревизии, особенно в части:

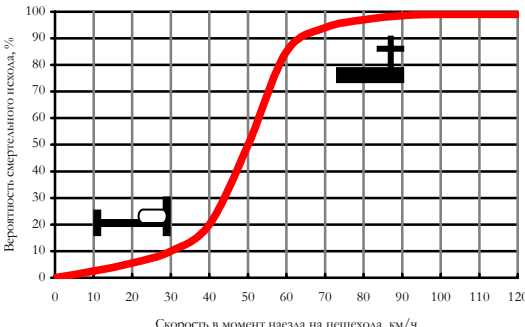
- Установки пограничных показателей безопасности для дорожной системы на основе биомеханической толерантности организма человека. Пример – **Диаграмма 2**. Подобные предельные значения ранее рассматривались только в отношении влияния окружающей среды на здоровье человека, но никогда не применялись в отношении производственного или дорожного травматизма;
- Распределения ответственности за безопасность дорожного движения (дорожная отрасль, дорожная полиция, образование, здравоохранение, общественные организации, бизнес).

Основные положения обновленного подхода к повышению безопасности дорожного движения в европейских странах приведены в **Таблице 7**.

**Таблица 7** Страны ЕС: Основные положения обновленного подхода к повышению безопасности дорожного движения в условиях высокого уровня автомобилизации

Положения нового подхода	Содержание положения
1. Интеграция всех слагаемых безопасности дорожного движения в рамках единого системного подхода	Системный подход: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ рассматривает во взаимодействии все компоненты динамической дорожно-транспортной системы (человек – автомобиль – дорога) и все факторы, вызывающие ДТП;</li> <li>■ выявляет скрытые проблемы взаимодействия, выпадающие из поля зрения при разрозненном рассмотрении факторов риска;</li> <li>■ позволяет более точно ставить цели, разрабатывать стратегии, формулировать задачи и оптимизировать их решение;</li> <li>■ позволяет осуществлять более детальный и качественный контроль достижения результатов.</li> </ul>
2. Официальное декларирование ценностей нации, лежащих в основе системы национальной безопасности	При объявлении <b>человеческой жизни как высшей ценности</b> , сообщество уже не может позволить себе мириться с гибелью и увечьями в результате ДТП. Заказом сообщества становится создание транспортной системы, безопасной для пользователей. Новый подход принципиально отличается от тех, что применялись ранее, и ставили безопасность, а следовательно, здоровье и жизнь человека, в перечень второстепенных задач после экономических или идеологических приоритетов.
3. Человек – мерило, положенное в основу стандартов дорожной безопасности (устойчивость организма человека к механическому воздействию)	В основу нового подхода, нацеленного на предупреждение ДТП и снижение тяжести последствий, положены <b>законы физики + ограничения физиологии и психики человека</b> , в отличие от предшествующего подхода, где основой для дорожного проектирования служили только законы физики (причем, физики движения <b>одиночного транспортного средства, а не потоков, как требуют высокие уровни автомобилизации</b> ). Теперь диапазон безопасного дорожного движения стал определяться устойчивостью человеческого организма <b>к механическим и психическим нагрузкам в процессе движения в составе плотных транспортных потоков</b> . Это означает, что количество кинетической энергии в системе должно поддерживаться ниже критического уровня, разрушительного для человеческого организма. При таком подходе риск травмы или гибели = <b>функция «доза – результат»</b> , где травма и ее тяжесть – результат влияния разрушающих механических сил на организм человека. Это теоретическое обоснование потребовало, прежде всего, <b>ограничения скоростей движения</b> т.к. высокая скорость – основная причина смертельного исхода ДТП.



	<p><b>Диаграмма 2</b> устанавливает связь между вероятностью гибели пешехода и скоростью транспортного средства в момент наезда.</p>  <p><b>Диаграмма 2</b> Зависимость скорости транспортного средства и вероятности гибели пешехода при ДТП</p> <p>Исходя из этой зависимости, скоростной режим на участках сети с интенсивным пешеходным движением устанавливается в диапазоне 30-50 км/час.</p> <p>В рамках нового системного подхода все компоненты дорожно-транспортной системы, включая дорожную инфраструктуру, транспортные средства и правила дорожного движения, взаимосвязаны и направлены на цель – обеспечение плавного движения потоков при <b>минимальной вероятности совершения участниками дорожного движения ошибок, способных привести к ДТП.</b></p>
<p>4. Программирование дорожно-транспортных систем на минимизацию возможных ошибок пользователей</p>	<p>Практика показывает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Несмотря на хорошую подготовку и опыт, участникам дорожного движения свойственно совершать ошибки. Полностью исключить ошибки в процессе интенсивного дорожного движения невозможно.</li> </ul> <p>Поэтому:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>На сложных участках дорог ошибки должны программироваться,</li> <li>Дорожная инфраструктура должна помогать минимизировать вероятность совершения ошибок и снижать тяжесть последствий, если эти ошибки все-таки происходят.</li> </ol> <p><u>Аналогия:</u> В ответственных производственных системах, например в энергетике:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>вероятные ошибки операторов всегда программируются,</li> <li>предусматриваются механизмы предупреждения этих ошибок,</li> <li>планируются действия для сведения к минимуму последствий аварий, если они все-таки происходят из-за ошибки человека.</li> </ul> <p>Инструмент программирования комплекса действий для предупреждения риска, снижения тяжести и устранения последствий - Матрица Хэддона. См. <b>Приложение 1</b>. Эта матрица универсальна и, подходит также, для планирования мер по снижению рисков дорожной аварийности. Матрица служит инструментом разработки программ по повышению БДД и <b>реализации системного подхода.</b></p>
<p>5. Принятие коллективной ответственности за безопасность дорожного движения.</p>	<p>Признание того, что ошибки участников дорожного движения будут иметь место, а их вероятность программируема, <b>переносит значительную долю ответственности за ДТП и тяжесть последствий с участников дорожного движения на профессионалов</b> - планировщиков, проектировщиков, дорожные администрации и другие службы, отвечающие за качество и функционирование дорожной инфраструктуры. То есть:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Дорожная отрасль отвечает за качество и безопасность дорожной</li> </ul>

	<p>инфраструктуры для пользователей.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Автомобилестроительная отрасль отвечает за безопасность автомобилей для водителя и пассажиров.</li> <li>Пользователь несет ответственность лишь в части соблюдения требований и правил.</li> </ul> <p>В этом контексте ответственность также распространяется на СМИ, органы здравоохранения, образования, культуры, архитектуры и градостроительства, торговли, охраны окружающей среды, юстиции, а также на гражданское общество.</p>
6. Ориентация на идеальную модель безопасной дорожно-транспортной системы	<p>Существует два способа планирования улучшений:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Традиционный способ, когда за отправной пункт принимаются исторические данные, от которых отталкиваются прогнозы возможных сценариев развития событий;</li> <li>Способ, получающий все более широкое распространение - <b>принятие в качестве ориентира идеального желательного состояния</b>, некой идеальной модели, к которой следует двигаться.</li> </ol> <p>Новый подход на основе идеальной модели имеет следующую последовательность:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Определяется видение идеальной модели дорожно-транспортной системы, которая отражает желаемые критерии безопасности (пример – нулевая смертность в ДТП);</li> <li>Идеальная модель сравнивается с существующим состоянием системы для определения масштаба различий;</li> <li>Различия между сегодняшним и идеальным состояниями системы служат основой для постановки целей и задач (основная цель – сокращение дистанции);</li> <li>Определяется набор направлений деятельности для достижения целей (программа) и задач в качестве шагов для продвижения к целям (проекты);</li> <li>Успех продвижения к целям измеряется с помощью индикаторов (мониторинг), выявленные неудачи анализируются, уроки извлекаются и учитываются путем внесения поправок и изменений при планировании последующих шагов (программ и проектов).</li> </ol>

Последующая практика показала:

- Новый подход и новые представления о безопасности дорожного движения **стимулировали огромное количество инноваций** в автомобилестроении, в проектировании, строительстве, эксплуатации и обустройстве дорог, в подготовке водителей и продвижении безопасности для формирования социальной среды, корректирующей нежелательное поведение отдельных групп риска.

### **Риски, возникающие при внедрении опыта других стран в российских условиях**

Первая практика внедрения успешных зарубежных практик в России выявила некоторые риски, о которых необходимо знать и которые следует предупреждать. Основные риски и предлагаемые способы их минимизации приведены в **Таблице 8**.

**Таблица 8** Риски, возникающие при внедрении успешных зарубежных технологий в России, и предлагаемые способы их минимизации

Риск	Способ минимизации риска
<b>1. Нарушение эволюционной последовательности</b> Западные эксперты информируют о методах и подходах, успешно реализуемых в сегодняшней практике своих стран. У российских	Интерес для российских специалистов должны представлять не столько успех сегодняшних мер, сколько <b>те действия, которые заложили основу для успеха, будучи предпринятыми в аналогичный период повышения уровня</b>

<p>специалистов может возникнуть естественное желание применить эти эффективные меры. Однако надо помнить: эти меры эффективны в сегодняшних условиях этих стран, они реализуются на фундаменте, созданном в результате огромной проделанной работы, и обеспечены набором правовых инструментов. Реализация этих же мер на российской неподготовленной «почве», при отсутствии «благоприятных условий», не сможет обеспечить успех.</p> <p>В этом случае делается неверный вывод о том, что западные методы для России не подходят.</p>	<p><b>автомобилизации</b>, а также и те ошибки, которые были совершены.</p> <p>Перескочить через этапы эволюции нельзя, однако хорошая мобилизация может ускорить эволюционный процесс и <b>ускорить создание основы</b> для самых современных технологий. Для этого следует:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ не повторять ошибки,</li> <li>▪ использовать решения, обеспечившие успех в условиях, аналогичных сегодняшним российским, и наращивать «фундамент» для внедрения современных технологий.</li> </ul> <p>В этом контексте особую ценность представляют опытные западные эксперты старшего возраста, которые работали в области безопасности в период 80-90гг. и знают на практике историю вопроса.</p>
<p><b>2. Нарушение системности</b></p> <p>Комплексное системное решение, применяемое для решения проблемы, может показаться российским специалистам излишне усложненным, вызывая желание избавиться от элементов, которые кажутся им «мелочами» по привычке использования бедного профессионального инструментария. В результате, из комплексного решения начинают удаляться «мелочи», значение которых в технологии работы системного решения просто не понимается или продвинутое решение начинают изменяться и подгоняться под традиционные (устаревшие) представления об их роли.</p> <p>Выхолащенное таким образом комплексное решение <u>перестает быть системным и, соответственно, значительно снижает или вообще теряет свою эффективность.</u></p> <p>Результат - очередной опрометчивый вывод о том, что западные методы для России не подходят.</p>	<p>Освоение российскими специалистами всего богатого инструментария, созданного мировой практикой и применяемого в технологическом процессе обеспечения безопасности, расширение понимания роли инструментов не в автономном, а в системном комплексном контексте.</p> <p>Для этого следует расширять профессиональное <b>понимание механизма работы системного решения</b>, которое стремится охватить все факторы риска (человек – автомобиль – дорога) во всех вероятных и изменчивых условиях окружающей и правовой среды.</p>

**Вывод:** Успех стран-лидеров в области безопасности дорожных сетей содержит в своей основе одинаковые базовые принципы и меры, а именно (в порядке реализации):

- 1 Информирование населения о проблемах дорожной аварийности и вовлечение общественности в дискуссии по этому вопросу;
- 2 Применение простых и незатратных мер, снижающих вероятность ДТП и тяжесть их последствий;
- 3 Изменения в дорожном обустройстве и проектных решениях, направленных на снижение вероятности ошибок дорожных пользователей, которые могут стать причиной ДТП на конкретных сложных участках, где эти ошибки программируемы;
- 4 Проведение исследований, улучшающих понимание причин аварийности и создающих основу для совершенствования принципов обеспечения безопасности;
- 5 Постановка общей цели, инициативы и сотрудничество по ее достижению с разделением ответственности за результат;

- 6 Разработка целевых программ (как инструментов достижения поставленных целей и обеспечения координации действий нескольких участников) и наполнение программ мероприятиями и проектами (решение конкретных задач).

Как правило, реализация мер начинается в рамках имеющихся финансовых ресурсов, и первой задачей становится **повышение отдачи от того, что есть** при помощи улучшения организации, координации и объединения усилий.

В период нехватки средств и опыта решения проблем аварийности, принятие на вооружение опыта других стран имеет критическое значение, поскольку позволяет ускорять решение проблем и избегать ошибок, что повышает не только отдачу от имеющихся ограниченных средств, но и **готовность сообщества к решению проблемы аварийности**.

Демонстрация очевидного результата по снижению аварийности в рамках ограниченных ресурсов, повышает доверие налогоплательщиков и **стимулирует приток финансирования** на расширение позитивного результата.

Поэтому деятельность по снижению аварийности должна наращиваться при следующей расстановке приоритетов:

- 1 Улучшение сотрудничества и использование успешного опыта других стран,
- 2 Увеличение финансирования на нужды дорожной безопасности.

### ***1.3 Интегрированный подход к решению задач по повышению безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления: Классификация целей, задач, инструментов и определение областей ответственности участников***

#### **Определение участников процесса по повышению безопасности дорожного движения**

Из мировой практики известно, что результаты по снижению дорожной аварийности становятся ощутимыми, когда власть, бизнес и гражданское общество начинают сотрудничать **для достижения общей цели** – повышения безопасности дорожного движения. В этом случае можно говорить о формировании **социального партнерства**. Потенциальные партнеры процесса повышения безопасности дорожного движения приведены в **Таблице 9**.

**Таблица 9** Потенциальные партнеры процесса по повышению безопасности дорожного движения

<b>Группы участников</b>	<b>Состав групп участников</b>
Власть	Исполнительная власть: президент, министерства, органы власти всех уровней (от национального, до органов местного самоуправления), дорожные администрации, силовые структуры (в т.ч. ГИБДД), общеобразовательные и медицинские учреждения, контролирующие структуры (например, управление автодорожного надзора и т.п.); Законодательная власть: выборные органы различных уровней
Бизнес	Подрядчики по строительству и содержанию дорог, перевозчики, производственные предприятия (автопроизводители, производители детских автокресел, светоотражающих материалов, одежды), проектные организации, школы по подготовке водителей, страховые компании, СМИ
Гражданское общество	Общественные организации: ассоциации, партнерства, клубы, молодежные организации, политические партии и т.д.

**Справка:** **Социальное партнерство** - конструктивное взаимодействие организаций, представляющих государство, бизнес, гражданское общество при решении различных задач, обеспечивающее синергетический эффект от координации усилий и «сложения» ресурсов участников, что в итоге обеспечивает более значительную выгоду для каждого партнера и для

сообщества в целом, чем выгода от мер, реализованных организациями при разобщенной деятельности. См. **Рисунок 2**.



**Рисунок 2** Схема социального партнерства, направленного на достижение общей цели

### Применение системного подхода при решении задач дорожной аварийности

Известно, что факторы «человек», «автомобиль», «дорога и ее окружение», оказывающие влияние на аварийность, должны рассматриваться в рамках дорожно-транспортной системы, где эти факторы, взаимодействуя, образуют целостность.

Дорожно-транспортная система - фундамент экономической деятельности и социальных услуг, определяющих качество жизни в сообществе, независимо от его масштаба: страна, регион, район, город или небольшое поселение. Поскольку жизнь современного сообщества зависит от транспорта (который вызывает как позитивные, так и негативные изменения), то единственным методом решения транспортных задач является **системный подход**, направленный на улучшение условий для экономической и социальной активности населения. Пример, иллюстрирующий суть системного подхода приведен далее.

#### **Пример: Принятие транспортных решений на уровне местного самоуправления на основе системного подхода**

Через небольшой финский городок, экономика которого ориентирована на туристический бизнес, проходит дорога общего пользования, входящая в дорожную систему ЕС. Движение транзита создает неудобства и повышает риск дорожной аварийности. Особенно критическим является участок дороги, проходящий через центр городка, где по обе стороны дороги расположены два отеля. В их состав входят рестораны, бары, оздоровительные спортивные, торговые и развлекательные объекты. Пешеходный поток между двумя объектами с пересечением дороги довольно интенсивен, и эта интенсивность в вечернее и ночное время возрастает. Риск аварийности с участием пешеходов высок, и в истории городка есть печальные инциденты с пострадавшими в ДТП жителями города и туристами. Безусловно, аварийность негативно влияет на туристический имидж и подрывает основу местной экономики, т.к. город не имеет иных источников дохода, кроме сектора услуг для туризма и транзита.

Стратегия развития города предусматривает расширение индустрии туризма. Программа реализации стратегии включает реставрацию нескольких исторических зданий, мельницы, открытие музея и галереи современного искусства, реконструкцию старого парка и расширение сети дорожек для легкого (пешеходного и велосипедного движения). В результате этих мер ожидается улучшение качества городской среды и расширение туристической активности, создание дополнительного спроса на услуги малого бизнеса.

Конечной целью является создание новых рабочих мест для местной молодежи, чтобы остановить неблагоприятную демографическую тенденцию, наметившуюся в последние годы – отток молодежи в другие города в поисках работы и более интересной жизни.

**Вывод:** С позиции реализации стратегии города **дорожная безопасность** приобретает критическое значение, подразумевая **необходимость одновременного снижения риска ДТП и негативного воздействия транспорта на качество городской среды** (снижение загазованности и шума от транспорта).

По заказу муниципалитета был проведен конкурс на разработку стратегии по повышению безопасности дорожного движения, увязанной со стратегией развития туризма. Результаты разработки и последующей реализации стратегии повышения безопасности дорожного движения приведены в **Таблице 10**.

**Таблица 10** Реализация стратегии повышения безопасности дорожного движения

<b>Порядок действий</b>	<b>Состав действий</b>
1. Отправной пункт практической реализации стратегии повышения безопасности - привлечение самих жителей к принятию участия в планировании безопасной среды проживания.	Встреча властей города со СМИ: постановка задачи – проведение информационной кампании для подготовки организаций, населения, бизнеса к участию в процессе планирования городской среды, стимулирование активности общественности для подготовки предложений по повышению безопасности и качества среды проживания.
2. Проведение информационной кампании для стимулирования активности населения	В рамках информационной кампании СМИ была проведена серия интервью, репортажей и интересных сюжетов из истории города, где акцентировалась важность безопасности среды проживания. Были подобраны успешные примеры из жизни других городов, которые симулировали патриотизм и акцентировали внимание на важности участия горожан и их идей для повышения привлекательности города для туристов, обустройства безопасной городской среды. В русле кампании обозначались очевидные связи между: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ безопасностью и экономическим и социальным благополучием,</li> <li>▪ поведением на дороге и безопасностью среды</li> </ul>
3. Вынесение процесса планирования мер по повышению дорожной безопасности на общественное обсуждение и сбор предложений	Интерес жителей был пробужден, обсуждения имели активный характер, в результате которых произошло группирование населения по интересам. Группы выдвигали идеи и предлагали пути их осуществления: начиная от жителей преклонного возраста, предлагавших возродить ряд местных традиций до молодежных групп, например, биксеров и скейтбордистов, заинтересованных в площадках для тренировок и готовых участвовать в их создании. До сих пор эта активная молодежь лишь раздражала старшее поколение своей неумной активностью и экстремальным и шумным поведением. Однако на этот раз инициативы молодежи, содействующие локализации их активности, были поддержаны старшим поколением, что способствовало улучшению социального климата. Многочисленные инициативы поступили от бизнеса, представители которого выразили готовность внести свой вклад, вплоть до объединения усилий с конкурентами, поддержав финансированием реализацию мер по благоустройству и повышению безопасности движения. Бизнес понимал, что повышение качества среды и безопасности привлечет больше клиентов и вернет с прибылью инвестиции, вложенные в улучшение качества городской среды. Власть выразила готовность действовать в партнерстве с бизнесом, положившись на интуицию предпринимателей и поддержать их инициативы на основе прагматической логики: чем успешнее будет местный бизнес, тем больше средств поступит в городской бюджет.
4. Работа с предложениями общественности	Предложения были собраны и переданы привлеченной профессиональной консалтинговой компании – планировщику, которая: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ подготовила концептуальный эскизный проект планирования территории города (на основе стратегии),</li> <li>▪ увязала его с предложениями населения, особенностями</li> </ul>

	существующей застройки, требованиями экономической обоснованности и ограничениями (территориальными, экологическими, правовыми) и интересами владельцев дорог общего пользования, проходящих через город.
5. Работа с конкретными организациями	В перечень конкретных организаций вошли: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Дорожная администрация - владелец дороги общего пользования, проходящей через город (консультации, согласование обустройства),</li> <li>▪ Главный архитектор (согласование эстетических решений, малых форм, материалов).</li> </ul>
6. Публичное обсуждение эскизного проекта планировки	Планировщики представили эскизный проект планировки территории, обосновали принятие тех или иных решений, ответили на вопросы, собрали замечания.
7. Внесение поправок	Устранение замечаний превратило эскизный проект в рабочий проект планировки территории города, который сбалансировал интересы всех заинтересованных сторон.
8. Перечень результатов, достигнутых при помощи предпринятых действий	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Документ – рабочий проект планировки территории города, послуживший основой для практических действий;</li> <li>▪ Шаг в институциональном развитии сообщества (развитие социального партнерства и сотрудничества различных групп населения);</li> <li>▪ Улучшение сплоченности жителей на основе общих целей, осознания, что качество среды во многом зависит от самих жителей и следствия осознания – более активного гражданского общества, готового сотрудничать с властью;</li> <li>▪ Формирование интересов и предпочтений, расширение связей в составе заинтересованных групп;</li> <li>▪ Укрепление репутации властей;</li> <li>▪ Повышение безопасности и комфорта среды проживания;</li> <li>▪ Более безопасное поведение молодежи, сокращение случаев порчи дорожного обустройства, вандализма со стороны молодежи, энергия которой стала направляться в другое русло;</li> <li>▪ Улучшение национального и международного имиджа города;</li> <li>▪ Увеличение потока туристов и создание новых рабочих мест;</li> <li>▪ Сокращение оттока молодежи, поскольку появилась возможность найти работу и жить более интересно у себя дома.</li> </ul>

Примеры комплексных планировочных решений:

Одной из главных идей для повышения безопасности дорожного движения была принята концепция сдерживания скоростей движения транспортного потока, проходящего через город. Поскольку эстетическая привлекательность города, ориентированного на привлечение туристов, имеет важное значение, то к элементам дорожного обустройства были предъявлены повышенные эстетические требования (натуральные местные материалы, сохранение естественной растительности, типичной для этой местности - деревья и мхи в сочетании с натуральным камнем).

Особое требование предъявлено к удобству и безопасности пешеходного движения. **Фото 1-8** иллюстрируют примеры обустройства дороги общего пользования, проходящей через город, с учетом перечисленных требований.





1)



2)



4)



3)

К участку дороги, по обе стороны которой располагались два отеля, были применены особые решения:

- Весь участок дороги (около 40м) с повышенной интенсивностью пешеходного движения был выполнен в виде приподнятого пешеходного перехода из светлой гранитной брусчатки, выделившей зону повышенного риска на фоне основного материала покрытия дороги (асфальтобетона). Ситуация была изменена таким образом, что не отели находились по обе стороны дороги, а дорога как бы проходила через зону отелей. Направляющие элементы (гранитные формы, барьеры из натурального камня, мощение покрытия) канализировали транспортный поток, обеспечивая прохождение транспорта по данному участку со скоростью, не превышающей 20 км/час.



5)



6)

Поскольку риск ДТП в зоне отелей возрастал в темное время суток, то материал для оформления этой критической зоны выбирался максимально светлый для повышения заметности перемещения пешеходов.





7)



8)

Концепция обустройства дорожного участка повлияла на поведение водителей, которые, подсознательно ощущая себя в иной среде, чем дорога общего пользования, стали более осторожными. Движение с пониженной скоростью, позволяло водителям заметить интересный дизайн необычной зоны, уютно освещенные окна ресторанчиков, баров и магазинов. Большинство водителей, проезжавших через зону, подсознательно принимали решение остановиться в этом симпатичном городке, выпить чашку кофе, заглянуть в магазины, пройтись. В нужном месте, как бы являясь последним аргументом, приглашающим водителя сделать остановку, по ходу движения предлагалась удобная и вместительная парковка. Рядом с зоной отелей была предусмотрена также специальная стоянка для туристов, путешествующих в кемперах (дом на колесах). На этих стоянках можно было подключиться ко всем необходимым коммуникациям (электроэнергия, водоснабжение, канализация).

Определенную трудность для властей города представляла задача – убедить дорожную администрацию отойти от стандартов дорог общего пользования на участке прохождения дороги через город. В результате переговоров между властями города и дорожной администрацией было достигнуто соглашение о применении нестандартного решения. Было принято решение рассматривать город, через который проходила дорога общего пользования, как крупный объект придорожного сервиса. От этого «объекта» дорожная администрация ожидала получить положительный эффект для повышения безопасности движения на дороге общего пользования, которая почти на всем протяжении проходила по малонаселенному северному району. Статистика показывала, что основной причиной ДТП на этой дороге была монотония (засыпание водителей за рулем в результате монотонного движения по хорошей дороге, проходящей по однообразной местности, усугубляемой продолжительным периодом темного времени).

Было также принято решение о мониторинге влияния подобного подхода на аварийность на дороге общего пользования и, в случае подтверждения его эффективности, предполагалось распространить практику на другие проблемные участки прохождения дорог общего пользования через населенные пункты Северной Финляндии.

Власти города и дорожная администрация нашли общие интересы в результате диалога, осознавая, что решения, одновременно содействующие снижению риска аварийности и решению социальных и экономических задач, выгодны обоим структурам, существующим за счет налоговых поступлений от бизнеса.

**Вывод:** Алгоритм системного решения задачи повышения безопасности дорожного движения, включает стадии:

1. Определение значения дорожной безопасности в комплексе с долгосрочными целями развития данного сообщества (стратегией) и его ценностями **в процессе общественного диалога;**
2. Выявление участков повышенного риска на сети дорог, причин аварийности, сведения знаний о причинах и следствиях в единую картину для **комплексного понимания причин возникающих ДТП;**
3. Сбор предложений **для комплексного воздействия** на причины для максимально полного устранения риска ДТП а) в целом, б) на конкретных участках сети, в) в отношении групп риска;

4. **Согласование предложений с другими целями и ценностями** данного сообщества с помощью общественности (исторические, экологические, эстетические, социальные);
5. Наложение **ограничений** (ведомственных, финансовых, правовых и т.д.);
6. Подготовка **системного решения** в виде документа (проекта планировки, программы повышения безопасности и т.п.) и согласование его с общественностью и заинтересованными структурами.

### **Классификация целей, задач, инструментов и областей ответственности при повышении дорожной безопасности**

Цель повышения безопасности дорожного движения за счет предупреждения ДТП с погибшими и ранеными ставится практически во всех странах. Однако одни страны достигают впечатляющего успеха, а результаты других оставляют желать лучшего. Лучшая практика показывает, что успех в достижении общей цели по снижению числа погибших и раненых – результат:

- постановки конкретных **целей**,
- определения **задач**,
- выявления полного спектра **инструментов**,
- **разделения ответственности** между участниками,
- **координации деятельности** участников в ходе практической работы.

Классификация деятельности в рамках отраслевой (ведомственной) ответственности, направленной на основные и комбинированные факторы риска ДТП, приводится в **Таблице 11**.

**Таблица 11** Безопасность дорожного движения: Классификация целей, задач, инструментов и областей ответственности

Фактор риска	Главные цели и задачи	Инструменты*	Участники, разделяющие ответственность за достижение целей и решение задач**
<b>Человек</b>	Цель – профилактика ДТП по «вине» фактора риска «Человек». <u>Задача:</u> Увеличение «критической массы» участников дорожного движения, безопасная модель поведения которых определяет норму социального поведения на дорогах и запускает механизм «социального нивелирования», корректирующий нежелательное поведение меньшинства	<ul style="list-style-type: none"> <li>Школьные программы</li> <li>Программы подготовки водителей</li> <li><b>Информационные кампании</b></li> <li>Законодательство, правила</li> <li>Социальные программы</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Органы исполнительной власти</li> <li>ГИБДД</li> <li>Образовательные, медицинские учреждения</li> <li>Общественные организации</li> <li>Бизнес (перевозчики, страховые компании, автодилеры и пр.)</li> <li>СМИ</li> </ul>
<b>Человек/Дорога</b>	Цель – профилактика ДТП по «вине» комбинированного фактора риска - ошибочного восприятия участниками дорожного движения дорожной ситуации  <u>Задача:</u> Выявление потенциально опасных участков дорог, где возможны ошибочные действия участников дорожного движения, следствием которых может стать ДТП	Методология «Аудит дорожной безопасности» как система сквозного контроля пользовательского качества дороги (безопасности) и снижения вероятности ошибки пользователей Подробно материалы по теме «Аудит дорожной безопасности» размещены на сайте Комиссии по обеспечению БДД при Правительстве Ленинградской области <a href="http://bdd-lenobl.ru/comission.htm">http://bdd-lenobl.ru/comission.htm</a>	Дорожная отрасль, как владелец дорог, ответственный за все технологические стадии развития дорожного проекта (планирование, проектирование, строительство, содержание, эксплуатация)
<b>Дорога и ее окружение</b>	Цель – профилактика ДТП по «вине» фактора риска «Дорога и ее окружение».  <u>Задача:</u> Реализация системных мер в рамках деятельности, связанной с планированием, проектированием, строительством, содержанием и эксплуатацией как отдельных объектов дорожной инфраструктуры, так и сетей дорог.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Сдерживание объемов дорожного движения (землепользование);</li> <li>Повышение производительности сети дорог (иерархия связей);</li> <li>Отвлечение пассажиропотоков с легкового транспорта на более производительные виды транспорта (легкий и общественный транспорт);</li> <li>Улучшение плавности движения транспортных потоков;</li> <li>Перераспределение объемов движения;</li> <li><b>Выявление участков концентрации</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Организации дорожной отрасли, отвечающие за технологические стадии, независимо от организационно-правовой формы (планирование, проектирование, строительство, содержание, эксплуатацию, управление, финансирование),</li> <li>ГИБДД,</li> <li>Профильные учебные заведения</li> <li>СМИ, органы исполнительной власти.</li> </ul>

		<b>ДТП на сети и реализация мер для повышения дорожной безопасности</b>	
<b>Дорога/Автомобиль</b>	<p>Цель – профилактика ДТП путем соблюдения норм и стандартов</p> <p><u>Задача:</u> Обеспечение безопасного взаимодействия автомобиля и дороги с позиции законов физики (предотвращение заноса, опрокидывания, съезда с дороги и т.п.)</p>	<p>Обеспечение наилучших эксплуатационных характеристик средствами:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Проектирования (радиусы кривых, уклоны, оттоны виражей),</li> <li>▪ Строительства (строительные материалы, соблюдение технологий),</li> <li>▪ Содержания дорог (зимнее содержание, поддержание ровности, сцепления).</li> </ul>	<p>Дорожная отрасль, как владелец дорог, ответственный за все технологические стадии развития дорожного проекта (планирование, проектирование, строительство, содержание, эксплуатация)</p>
<b>Автомобиль и Автомобиль/Человек</b>	<p>Главная цель – профилактика ДТП по вине фактора риска «Автомобиль» и комбинированного фактора «Автомобиль/Человек».</p> <p><u>Задача:</u> Повышать надежность и безопасность как самих транспортных средств, так и их эксплуатации.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Дизайн, эргономика и характеристики безопасности автомобилей;</li> <li>▪ Регулирование приобретения и эксплуатации транспортных средств;</li> <li>▪ Контроль эксплуатационного состояния парка транспортных средств;</li> <li>▪ Оборудование транспортных средств и коммуникационные технологии.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Автомобилестроительная отрасль,</li> <li>▪ ГИБДД,</li> <li>▪ Органы законодательной власти.</li> </ul> <p><b>Примечание:</b> Возможности воздействия на данный фактор на местном уровне ограничены. По этой причине <b>в данных Рекомендациях факторы «Автомобиль» и «Автомобиль/Дорога» не рассмотрены.</b></p>

\* - Поскольку данные Рекомендации предназначены для организаций уровня местного самоуправления, то внимание концентрируется на инструментах, применение которых находится в юрисдикции местных властей и организаций (выделены шрифтом) .

\*\* - При реализации рекомендаций соответственно подразумеваются участники соответствующего уровня.

В данных Рекомендациях, адресованных для организаций уровня местного самоуправления, из всего перечня инструментов (Таблица 11) приоритет отдан тем, применение которых находится в сфере компетенции органов власти, бизнеса и гражданского общества местного уровня, а именно, инструментам:

1. Информационные кампании,
2. Выявление участков концентрации ДТП на дорожной сети и реализация мер для повышения безопасности движения на этих участках.

Это не значит, что другие инструменты из перечня, приведенного в Таблице 11, совсем не касаются участников на уровне местного самоуправления и ими можно пренебречь. Деятельность «по горизонтали» на уровне местного самоуправления должна дополняться деятельностью по вертикали - **выдвижением инициатив «снизу вверх»**, подготовкой заявок для участия в программах регионального, национального и международного уровня.

Выдвижение инициатив «снизу вверх» – вклад в ускорение и в расширение масштаба позитивных изменений. Однако «движение по вертикали» означает расширение зоны ответственности – от решения проблемы своего района или поселения к созданию **модели решения проблемы на уровне местного самоуправления**, которой могут воспользоваться другие российские районы или поселения. Такой подход уже становится **подходом инновационным**, содействуя:

- ускорению решения проблемы дорожной аварийности путем создания инструмента – **модели**, что позволяет расширять масштаб позитивного эффекта, тиражировать его на другие районы и поселения, обеспечивая вклад в решение региональных и национальных задач;
- повышению инновационного имиджа района (поселения) – разработчика полезного инструмента.

**Вывод:** Практикой доказано, что среди перечня инструментов, мер и мероприятий, применяемых для предупреждения ДТП, снижения их тяжести и ликвидации последствий, нет единственного и радикального средства. Для устойчивой безопасности дорожно-транспортной системы в той или иной степени нужны все инструменты и средства. Поэтому поиски панацеи для решения проблемы аварийности и увлечение каким-либо одним средством в ущерб другим – не могут решить проблему дорожной аварийности. Практика показывает, что некоторые средства, весьма скромные по своей эффективности при раздельном применении, превращаются в мощные катализаторы улучшений дорожной ситуации при умелом сочетании их с другими мерами в рамках **системного подхода**.

## **Возможности и область ответственности местного самоуправления по обеспечению дорожной безопасности**

Системный подход к решению вопросов обеспечения безопасности дорожного движения требует взаимодействия и координации всех уровней, сотрудничества всех секторов сообщества. Как показывает практика стран-лидеров в области дорожной безопасности, **именно участие и инициативы органов местного самоуправления и гражданского общества «снизу вверх» послужили генератором импульса для кардинального улучшения ситуации в национальном масштабе.**

В российском законодательстве есть ряд правовых инструментов, создающих необходимую основу для деятельности на уровне местного самоуправления, в том числе, направленной на цели повышения дорожной безопасности.

Перечень правовых инструментов включает:

1. ФЗ № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» от 6.10.2003г.
2. ФЗ № 196 «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 (ред. от 22.08.2004)
3. ФЗ № 82 «Об общественных объединениях» от 19.05.1995г.
4. ФЗ №7 «О некоммерческих организациях» от 12.01.1996г.

**Таблица 12** приводит положения названных федеральных законов, регулирующих деятельность по повышению дорожной безопасности на местном уровне.

**Таблица 13** приводит элементы нормативно-правовой системы, определяющей деятельность территориального общественного самоуправления (ТОС).

На практике ТОС - инструмент с большим потенциалом выполнения разнообразных функций, решения широкого перечня проблем жителей определенной территории. К области полномочий ТОС относятся вопросы местного значения, определяющие условия непосредственной жизнедеятельности населения. Безопасность - одна из таких важнейших потребностей. Из перечня вопросов ТОС исключаются лишь те, что отнесены к исключительной компетенции иных субъектов (гражданская оборона, экологический контроль и т.п.).

Права, предоставляемые федеральным законодательством ТОС, на региональном и муниципальных уровнях, требуют конкретизации и определения механизмов применения. Такие механизмы должны сформироваться в результате практической реализации законодательства.

Социальное партнерство органов власти и гражданского общества позволяет объединять ресурсы, привлекать добровольцев, делать больше в рамках имеющихся ресурсов бюджета. Практика показывает, что некоммерческие организации, начиная свою деятельность с простого благоустройства своих дворов и улиц, быстро учатся и приобретают способность к профессиональной деятельности, направленной на создание качественной и безопасной среды проживания. ТОСы – территориальные органы самоуправления – обладают большим потенциалом в этом направлении.

**Справка:** Примеры реального вклада гражданского общества в повышение качества среды проживания

**Омск.** План реконструкции и благоустройства дворовых территорий в Ленинском районе города, в основном, был составлен проектировщиками на основе предложений горожан. В Центральном районе дополнительно к плану общего благоустройства были приложены предложения жителей по организации площадок для парковки автомобилей, организации подъездов к домам, обустройству дорожек для пешеходного движения.

**Новосибирск.** Формой взаимодействия мэрии города с ТОСами стало их привлечение к участию в городских целевых программах (муниципальная программа благоустройства внутриквартальных территорий, программы «Ветхое жилье», «Модернизация лифтового хозяйства», «Спортивный город»). Приобретенный опыт партнерства создал основу для решения более сложных задач, например, повышения безопасности движения на улично-дорожной сети.

Составляющие элементы российской социальной политики по реализации потенциала партнерства государства и гражданского общества для повышения безопасности дорожного движения приведены в **Таблице 14**.

**Таблица 12** Положения федеральных законов РФ, регулирующих деятельность по повышению дорожной безопасности на местном уровне

Законы	Статьи/пункты	Примечание
<p><b>№ 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", 1995 (ред. 2004)</b></p>	<p><b><u>ч.4 ст. 6</u></b> Органы местного самоуправления в соответствии с законодательством РФ и субъектов РФ <b>в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.</b> Полномочия органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения являются <b>расходными обязательствами муниципальных образований.</b></p> <p><b><u>гл.2 ст.5</u></b> Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>координации деятельности</b> федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения ДТП и снижения тяжести их последствий;</li> <li>▪ <b>регулирования деятельности</b> на автомобильном транспорте, в городском и в дорожном хозяйстве.</li> </ul> <p><b><u>п.1 ст.21</u></b> Мероприятия по организации дорожного движения в целях повышения его безопасности и пропускной способности дорог осуществляются федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ и <b>органами местного самоуправления</b>, юридическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги.</p>	<p>ФЗ №196 был дополнен положением о том, что полномочия органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения являются расходными обязательствами (т.е. <b>должны быть предусмотрены расходной статьей муниципального бюджета</b>) муниципальных образований после принятия ФЗ № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ»(2003).</p> <p><b><u>ст. 8</u></b> <b>Общественные объединения</b> в соответствии с их уставами имеют право в установленном законами порядке:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ вносить в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов РФ предложения по осуществлению мероприятий и совершенствованию правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области БДД;</li> <li>▪ проводить по просьбе членов общественных объединений исследования причин и обстоятельств ДТП, передавать материалы в прокуратуру и представлять интересы своих членов в суде;</li> <li>▪ проводить мероприятия по профилактике аварийности.</li> </ul> <p>Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов РФ, <b>органы местного самоуправления и хозяйствующие субъекты могут привлекать общественные объединения к проведению мероприятий по безопасности дорожного движения.</b> (Деятельность общественных объединений регулируется ФЗ N 82 «Об общественных объединениях» от 19.05.1995).</p>
<p><b>№ 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного</b></p>	<p><b><u>ч.5 ст.20</u></b> Органы местного самоуправления <b>вправе осуществлять расходы за счет средств бюджета муниципального образования</b> (за исключением финансовых средств, передаваемых местному бюджету на осуществление целевых</p>	<p>ФЗ №131 вступил в полную силу с 1.01.2009. Закон признает самой массовой и гибкой форму <b>территориального общественного самоуправления (ТОС).</b> ТОС - самоорганизация граждан по месту их жительства на территории поселения для самостоятельного осуществления инициатив по</p>

<p><b>самоуправления в РФ»</b></p>	<p>расходов) на осуществление полномочий, не переданных им в соответствии с порядком наделения органов местного самоуправления отдельными государственными полномочиями, если <b>возможность осуществления таких расходов предусмотрена федеральными законами.</b></p> <p><u><b>п.5 ч.1.ст16</b></u> К вопросам местного значения городского округа относится <b>содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах городского округа, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения.</b></p> <p><u><b>п.7 ч.1 ст.16</b></u> К вопросам местного значения городского округа относится <b>создание условий для предоставления транспортных услуг населению</b> и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа.</p> <p><u><b>п.12 ч.1 ст.16</b></u> К вопросам местного значения городского округа относится <b>организация и осуществление экологического контроля объектов производственного и социального назначения</b> на территории городского округа, за исключением объектов, экологический контроль которых осуществляют федеральные органы государственной власти.</p>	<p>вопросам местного значения.</p> <p>Самоорганизация может осуществляться в пределах следующих территорий проживания граждан:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ подъезд многоквартирного жилого дома,</li> <li>▪ многоквартирный жилой дом,</li> <li>▪ группа жилых домов; - жилой микрорайон,</li> <li>▪ сельский населенный пункт, не являющийся поселением,</li> <li>▪ иные территории проживания граждан.</li> </ul> <p>ТОС:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ может осуществлять хозяйственную деятельность, направленную на удовлетворение социально-бытовых потребностей граждан, проживающих на соответствующей территории, как за счет средств указанных граждан, так и <b>на основании договора между органами территориального общественного самоуправления и органами местного самоуправления с использованием средств местного бюджета;</b></li> <li>▪ Вправе вносить в органы местного самоуправления проекты муниципальных правовых актов, подлежащие обязательному рассмотрению органами к компетенции которых отнесено принятие указанных актов.</li> </ul> <p>Людей стимулирует объединяться в ТОС возможность решения важных вопросов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ благоустройство, профилактика правонарушений, организация культурно-массовой и спортивно-оздоровительной работы, актов милосердия и благотворительности.</li> </ul> <p>Органы местного самоуправления, привлекая к работе ТОС, <b>получают реальные выгоды</b> т.к. члены ТОСа – сами жители, которые лучше понимают проблемы и мотивированы участвовать в их решении.</p>
------------------------------------	---	--



**Таблица 13** Элементы правовой системы, определяющей деятельность территориального общественного самоуправления (ТОС)

Уровни законодательства	Полномочия	Примечание
<b>Уровень федерального законодательства</b> Ст. 27 ФЗ №131 от 06.10.2003	<p>Территориальное общественное самоуправление в соответствии с его уставом может являться юридическим лицом и подлежит государственной регистрации в организационно-правовой форме <u>некоммерческой организации</u></p> <p>В этом случае на ТОС распространяется законодательство о некоммерческих организациях</p>	<p><u>№7-ФЗ «О некоммерческих организациях» от 12.01.1996</u></p> <p>Органы государственной власти и органы местного самоуправления в пределах своей компетенции могут оказывать некоммерческим организациям экономическую поддержку в различных формах, в том числе:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.Предоставлять льготы по уплате налогов, таможенных и иных сборов и платежей;</li> <li>2.Предоставлять НКО иные льготы, в том числе полное или частичное освобождение от платы за пользование государственным и муниципальным имуществом;</li> <li>3.Размещать среди некоммерческих организаций на конкурсной основе государственные и муниципальные социальные заказы;</li> <li>4.Предоставлять льготы по уплате налогов гражданам и юридическим лицам, оказывающим некоммерческим организациям материальную поддержку.</li> </ol>
<b>Уровень законодательства субъекта РФ</b> Законы субъектов РФ об общественном самоуправлении	<p>Как правило, законодательные акты субъектов РФ определяют механизм взаимодействия власти и НКО (в т.ч. с ТОС), предусмотренных законодательством федерального уровня.</p> <p>Законодательство субъекта регламентирует вопросы, связанные:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ с созданием и деятельностью общественных консультационных советов при исполнительных органах власти субъектов РФ и органах местного самоуправления,</li> <li>■ с проведением совместных мероприятий, включая ярмарки программ и проектов НКО,</li> <li>■ с предоставлением налоговых льгот,</li> <li>■ с выделением грантов или социальных заказов,</li> <li>■ с прочими вопросами, т.к. <b>расширение перечня форм взаимодействия между властью и НКО поощряется федеральным законодательством.</b></li> </ul>	
<b>Уровень законодательства муниципальных образований</b> (Уставы МО, правовые акты органов местного самоуправления)	<p>Определение порядка организации и осуществления территориального общественного самоуправления, условий и порядка выделения средств из местного бюджета на поддержку деятельности НКО (в т.ч. ТОС).</p>	<p>ФЗ № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» оставил открытым перечень форм участия населения в осуществлении местного самоуправления, оставив муниципальным образованиям <b>право расширять перечень этих норм на основе сложившейся местной институциональной практики и задач ее развития.</b></p>

**Таблица 14** Составляющие элементы российской социальной политики по реализации потенциала партнерства государства и гражданского общества для повышения безопасности дорожного движения и направления дальнейшего развития партнерства

Элементы	Сегодняшняя ситуация	Направления совершенствования политики партнерства для целей повышения безопасности дорожного движения
1. Сформированная <b>законодательная база</b> , регулирующая взаимоотношения государственных структур и гражданского общества в области подготовки, принятия и осуществления решений в социальной сфере.	Законодательство федерального уровня создает основу для содействия развитию гражданского общества и механизмов взаимодействия государственных структур и некоммерческих организаций на территориальном и муниципальном уровнях.	Закрепление <b>партнерства как постоянной основы</b> для системной деятельности, направленной на повышение безопасности дорожного движения.
<b>2. Практический опыт (в т.ч. международный), предоставляющий механизмы, методы и инструменты</b> для осуществления эффективного взаимодействия.	На уровне подготовки решений имеются достаточно широкие возможности и практика использования общественных и экспертных советов, палат, постоянно действующих комиссий, рабочих групп и т.д. Методы стимулирования и поощрения социальной активности гражданского общества - отработанные механизмы использования конкурсных процедур для отбора и реализации гражданских инициатив.	Введение практики взаимодействия с некоммерческими организациями в обязанности государственных структур, которые в настоящее время значительно различаются по степени готовности и осознания практической пользы от процесса социального партнерства. Определение критериев оценки <b>НКО как партнеров в решении проблем дорожной аварийности</b> .
<b>3. Наличие структур</b> , управляющих механизмами взаимодействия	В структурах органов государственной власти разных уровней все чаще создаются специальные подразделения: <ul style="list-style-type: none"> <li>по связям с общественностью,</li> <li>по сбору данных, анализу и координации деятельности общественных организаций.</li> </ul> <p>Имеется положительный опыт деятельности таких подразделений по развитию социального партнерства на всех уровнях.</p>	Поощрение инициатив со стороны гражданского общества к участию в деятельности, направленной <b>на повышение качества среды проживания (в т.ч. безопасности дорожного движения)</b> с помощью тендерных процедур и СМИ.
<b>4. Наличие информационного поля</b> о процессах социального партнерства, практической деятельности НКО по решению конкретных социальных проблем, которое обеспечивает информированность	<ul style="list-style-type: none"> <li>Информационное поле пока не является достаточно развитым даже в регионах с хорошим опытом информационного обеспечения социального партнерства;</li> <li>СМИ пока не умеют хорошо освещать тему социального партнерства;</li> </ul>	Необходимость более полной <b>реализации информационного потенциала</b> и совершенствование профессионализма СМИ для успешной реализации политики расширения и укрепления партнерства.

населения о выгодах, механизмах и способах осуществления партнерства и социального диалога, о возможностях решения проблем в социальной сфере на основе объединения усилий.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Доступ самих некоммерческих организаций к СМИ ограничен из-за недостатка финансовых ресурсов;</li> <li>Объединение усилий и ресурсов самих НКО для информационной поддержки своей деятельности и рекламирования способностей к партнерству пока развиты недостаточно.</li> </ul>	
<b>5. Налаживание постоянного диалога государства и гражданского общества,</b> как проводника для проведения политики социального партнерства	<ul style="list-style-type: none"> <li>Влияние неправительственных организаций на процессы выработки, принятия и реализации решений будет нарастать как результат развития гражданского общества в условиях укрепления рыночной экономики;</li> <li>Положительные и устойчивые результаты такого взаимодействия уже имеются как в отдельных субъектах РФ, так и в отдельных органах власти.</li> </ul>	Реализация потенциала устойчивого диалога как явления естественного для институциональной практики в сообществе, где <b>дорожная безопасность осознается как общечеловеческая ценность и предпосылка к улучшению экономики.</b>
<b>6. Сформированное общественное мнение</b> о важности гражданских инициатив, о пользе социального партнерства, взаимное <b>доверие</b> партнеров, сотрудничающих для достижения <b>общей цели.</b>	Некоторые факты о полезной деятельности ряда неправительственных некоммерческих организаций по решению конкретных социальных проблем известны населению. Однако отсутствует последовательная и целенаправленная работа по формированию общественного мнения в пользу социального партнерства, в т.ч., в области обеспечения безопасности дорожного движения.	Системная деятельность, направленная на осознание важности социального партнерства при решении проблем дорожной аварийности, стимулирование гражданской активности и <b>содействие формированию критического большинства населения, настроенного в пользу безопасности,</b> следствием чего становится запуск механизма социального нивелирования, означающего <b>способность социальной среды корректировать</b> небезопасное транспортное поведение отдельных индивидуумов.

**Справка:** Пояснительная записка к «Порядку участия граждан в обсуждении и принятии решений по вопросам застройки территорий городов и иных поселений в Мурманской области»

В пояснительной записке мурманского правового акта «Порядок участия граждан в обсуждении и принятии решений по вопросам застройки территорий городов и иных поселений в Мурманской области» акцентировано следующее:

- Порядок участия граждан в обсуждении и принятии решений по вопросам застройки и использования территорий можно назвать **общественной экспертизой**, что является особо важным разделом в области современного градостроительного регулирования, оказывающего большое влияние на безопасность движения на улично-дорожной сети;
- Организация участия граждан в обсуждении проектов, оказывающих воздействие на качество среды проживания - довольно трудоемкий процесс, требующий соответствующих методик. В развитых индустриальных странах затраты на привлечение граждан к обсуждению проектов составляют обычно до 25 % затрат на проектно-изыскательские работы. Однако эти затраты всегда окупаются.

Участие населения в обсуждении проектов может преследовать разные цели: от чисто психотерапевтического успокаивающего воздействия и создания в сообществе позитивной атмосферы социального согласия, до делегирования реальных полномочий по принятию окончательного решения через референдум. Все определяется важностью и масштабом задачи и конкретной политической, экономической и социальной обстановкой, и здесь не может быть однозначных рецептов.

**Пример:** Выбор места для строительства дороги – не только инженерное, но и политическое решение, которое затрагивает интересы населения и местных органов власти. Блага и негативные последствия проекта по-разному воспринимаются различными группами населения, поэтому кроме характеристик проекта в терминах **выгоды/затраты** должно учитываться измерение проекта относительно **шкалы ценности**. Поскольку разброс точек зрения по поводу ценностей всегда широк, то последствия проекта оцениваются гражданами по-разному.

**Выбор ценностей** – это всегда выбор между разными благами. Например, экологическая и строительная политика – это балансирование между ценностями сохранения природы и благами, которые дает экономическое развитие.

Человек и сообщество всегда стоят перед выбором, **какая ценность должна превалировать в конкретной ситуации и в конкретный период времени**. Любая политика, в т.ч. градостроительная, это всегда **расстановка приоритетов**, вызывающая эмоции. Человеку бывает трудно рационально аргументировать, и нередко при защите своих интересов его поведение может выглядеть иррациональным.

Для решения подобных сложных проблем используются **процедуры партиципации** – привлечения населения к обсуждению проектов. Партиципация ставит **задачу**: уточнить и согласовать с населением оценку социально-экономического влияния проекта на среду проживания.

Процедура может проводиться с целью:

- предварительного анализа влияния решения,
- полной оценки влияния на социальную, архитектурную и природную среду,
- сравнения влияния вариантов проекта.

Процедуры партиципации должны дать заказчику и проектной организации лучше понять местную специфику, проблемы и нужды в районе предполагаемого строительства.

Участие населения и экспертных органов в обсуждении проектов представляется в следующей последовательности:

1. Определение первоначального перечня вопросов, подлежащих согласованию с населением;
2. Изучение политической и социальной обстановки в районе, знакомство с местными СМИ и представителями общественных организаций;
3. Выявление лидеров групп, состава активных методов, способных влиять на судьбу проекта;
4. Выбор способов включения населения в обсуждение проекта;
5. Разработка и реализация программы предварительного информирования и просвещения населения;

6. Подготовка материала (листовки или буклета с описанием проекта и ожидаемого воздействия на природную и социальную среду), рассылка, назначение места и времени встреч с населением;
7. Определение целевых групп населения;
8. Формирование комиссии (совета) из представителей местной власти по проведению встреч с населением;
9. Проведение встреч с населением в целевых группах;
10. Подведение итогов встреч и подготовка предложений по модификации проекта;
11. Модификация проекта;
12. Изучение модифицированного проекта органами экспертизы;
13. Проведение общественных слушаний с участием органов экспертизы;
14. Опубликование итогов общественных слушаний;
15. Оформление согласительной комиссии для разрешения споров (если таковые имеют место);
16. Переговоры с заинтересованными сторонами о разрешении споров;
17. Доработка проекта;
18. Опубликование результатов доработки проекта;
19. Принятие окончательного решения по проекту.

**Справка:** Предложения для совершенствования «Порядка участия граждан в обсуждении и принятии решений по вопросам застройки и использования территорий города Архангельска» (партиципация), подготовленные в составе Комплексной транспортной схемы.

Цель Порядка:

1. **Предупреждение возникновения проблем** (перегруженности отдельных участков улично-дорожной сети, рост дорожной аварийности и негативного влияния на окружающую среду);
2. Формирование среды проживания в соответствии с **ценностями** сообщества;
3. Меры, которые необходимо предварительно предпринять для исполнения п.1,2:
  - Выявление **шкалы ценностей** для населения Архангельска при помощи социологического опроса;
  - Включение требования о привлечении общественности к принятию решений **в состав технических заданий на разработку проектов** транспортного строительства и реконструкции и проведение этой процедуры в составе работы над проектом при непосредственном диалоге разработчик – население.

Выявление шкалы ценностей по результатам социологического опроса – основа для формирования в сообществе общественного согласия.

Общественное согласие – вполне прагматическое понятие, почва для расширенного социального партнерства власти, бизнеса и гражданского общества. Подобный альянс может состояться лишь при наличии общего желания жить в более качественной среде (по критериям безопасности, эстетики, технического и инженерного обеспечения, условий для экономической деятельности и т.д.), а не на основе каких-либо приказных распоряжений сверху.

Выявление основных ценностей с точки зрения населения помогает определить:

- Курс долгосрочной политики;
- Область создания климата благоприятствования и соответствующей правовой основы,
- Приоритеты для разработки целевых программ как инструментов реализации политики и достижения целей.

**Вывод:** Вовлечение гражданского общества в решение проблем дорожной безопасности – срочная задача, поскольку реализация потенциала именно этого резерва, как показывает практика соседних Северных стран, позволяет **кардинальным образом повысить безопасность** и качество проживания в населенных пунктах.

Участие населения в принятии решений как часть технологии реализации проектов – важный индикатор для инвесторов, свидетельствующий в пользу **снижения инвестиционных рисков**, что повышает вероятность привлечения инвестиций, дополняющих бюджетные ресурсы, в т.ч. и на цели повышения дорожной безопасности.

## Выводы Раздела 1 – Общие рекомендации для решения задач по повышению безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления

1	<p>Увеличение «стажа» автомобилизации способствует повышению безопасности дорожного движения в сообществе. Это объясняется тем, что по мере роста численности парка транспортных средств, приобретается опыт, что обуславливает изменения:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Повышение качества парка транспортных средств из-за замены выбывающих из эксплуатации автомобилей новыми, более безопасными и экологичными;</li> <li>2. Приобретение опыта водителями, организациями, контролирующими органами;</li> <li>3. Совершенствование законодательства, нормативов, стандартов, правил;</li> <li>4. Адаптация дорожной инфраструктуры к возросшему спросу и новым требованиям, расширение принципа «пользователь платит» и регулирование спроса/предложения при помощи экономических инструментов;</li> <li>5. Повышение роли более производительных видов транспорта для обеспечения повседневной мобильности населения - общественного и легкого (пешеходного, велосипедного).</li> </ol>
2	<p>Формирование и принятие политики по повышению безопасности дорожного движения – процесс развития, включающий три степени:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Начало - сигналы о проблеме (статистика и ее сравнение со статистикой других стран),</li> <li>2. Сигналы привлекают к проблеме внимание специалистов,</li> <li>3. Специалисты активизируют СМИ, которые привлекают к проблеме внимание общественности, способствуя осознанию важности ее решения для сообщества, стимулируя активность властей и бизнеса.</li> </ol> <p>Процесс развивается поступательно и отдельные фазы его развития перешагнуть невозможно, однако возможно ускорить процесс, заимствуя проверенный опыт. В тех странах, где не еще достигнута степень готовности сообщества к решению проблемы дорожной аварийности, самые активные действия следует сконцентрировать на решении задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ №1 – <b>информирование</b> для формирования осознания проблемы общественностью и ведущими политиками, что заставит власти активизировать действия;</li> <li>▪ №2 - реализация потенциала <b>простых и незатратных мер</b>, что обеспечит значительное и быстрое снижение общего уровня дорожной аварийности.</li> </ul> <p><b>ВАЖНО!</b> Началом прогресса является понимание, что <b>проблемы безопасности движения надо научиться решать раньше, чем расширять сеть</b>. Расширение небезопасной сети – угроза национальной безопасности.</p>
3	<p>Анализ препятствий для <b>привлечения внимания общественности к проблеме дорожной аварийности</b> – начальный шаг для планирования нужных действий и устойчивости процесса повышения безопасности дорожного движения.</p>
4	<p>Как показывает мировая практика, условиями успеха деятельности по повышению безопасности дорожного движения являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Предварительный анализ для выявления главных областей, на которых следует сосредоточить усилия и ресурсы, которые всегда ограничены;</li> <li>2. Постановка целей и определение задач;</li> <li>3. Расстановка приоритетов для обеспечения логичной последовательности решения этих задач с максимумом отдачи от доступных ресурсов;</li> <li>4. Профессионализм исполнения мер и мероприятий для решения задач и поступательного движения к поставленной цели.</li> </ol>

	<p>В неблагоприятный период количественного роста парков транспортных средств наилучшим потенциалом снижения дорожной аварийности обладают простые и незатратные меры, которые, помимо основного результата, обеспечивают и сопутствующие результаты, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Улучшают понимание причин дорожной аварийности и возможных путей ее снижения;</li> <li>■ Выявляют эффективность различных мер по снижению риска ДТП;</li> <li>■ Совершенствуют методы дорожного проектирования;</li> <li>■ Способствуют институциональному развитию сообщества (приобретение опыта сотрудничества власти бизнеса и гражданского общества);</li> <li>■ Развивают методики оценки экономической окупаемости предлагаемых мер;</li> <li>■ Повышают доверие налогоплательщиков к способностям властей рационально использовать бюджетные ресурсы.</li> </ul> <p>Станами-лидерами особо отмечается, что для устойчивости достигнутых результатов и ускорения решения проблем аварийности важен <b>общий климат благоприятствования инициативам и инновациям.</b></p>
5	<p>Успех стран-лидеров в области безопасности дорожных сетей содержит в своей основе одинаковые базовые принципы и меры, а именно (в порядке реализации):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Информирование населения о проблемах дорожной аварийности и вовлечение общественности в дискуссии по этому вопросу;</li> <li>2. Применение простых и незатратных мер, снижающих вероятность ДТП и тяжесть их последствий;</li> <li>3. Изменения в дорожном обустройстве и проектных решениях, направленных на снижение вероятности ошибок дорожных пользователей, которые могут стать причиной ДТП на конкретных сложных участках, где эти ошибки программируемы;</li> <li>4. Проведение исследований, улучшающих понимание причин аварийности и создающих основу для совершенствования принципов обеспечения безопасности;</li> <li>5. Постановка общей цели, инициативы и сотрудничество по ее достижению с разделением ответственности за результат;</li> <li>6. Разработка целевых программ (как инструментов достижения поставленных целей и обеспечения координации действий нескольких участников) и наполнение программ мероприятиями и проектами (решение конкретных задач).</li> </ol> <p>Как правило, реализация мер начинается в рамках имеющихся финансовых ресурсов, и первой задачей становится <b>повышение отдачи от того, что есть</b> при помощи улучшения организации, координации и объединения усилий.</p> <p>В период нехватки средств и опыта решения проблем аварийности, принятие на вооружение опыта других стран имеет критическое значение, поскольку позволяет ускорять решение проблем и избегать ошибок, что повышает не только отдачу от имеющихся ограниченных средств, но и <b>готовность сообщества к решению проблемы аварийности.</b></p> <p>Демонстрация очевидного результата по снижению аварийности в рамках ограниченных ресурсов, повышает доверие налогоплательщиков и <b>стимулирует приток финансирования</b> на расширение позитивного результата.</p> <p>Поэтому, деятельность по снижению аварийности должна наращиваться при следующей расстановке приоритетов:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Улучшение сотрудничества и использование успешного опыта других стран,</li> <li>2. Увеличение финансирования на нужды дорожной безопасности.</li> </ol>
6	<p>Алгоритм <b>системного решения задачи повышения безопасности дорожного движения</b>, включает стадии:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Определение значения дорожной безопасности в комплексе с долгосрочными целями развития данного сообщества (стратегией) и его ценностями <b>в процессе общественного диалога;</b></li> <li>2. Выявление участков повышенного риска на сети дорог, причин аварийности, сведения знаний о причинах и следствиях в единую картину для <b>комплексного понимания причин возникающих ДТП;</b></li> </ol>

	<p>3. Сбор предложений для <b>комплексного воздействия</b> на причины для максимально полного устранения риска ДТП а) в целом, б) на конкретных участках сети, в) в отношении групп риска;</p> <p>4. <b>Согласование предложений с другими целями и ценностями</b> данного сообщества с помощью общественности (исторические, экологические, эстетические, социальные);</p> <p>5. Наложение <b>ограничений</b> (ведомственных, финансовых, правовых и т.д.);</p> <p>6. Подготовка <b>системного решения</b> в виде документа (проекта планировки, программы повышения безопасности и т.п.) и согласование его с общественностью и заинтересованными структурами.</p>
7	<p>Практикой доказано, что среди перечня инструментов, мер и мероприятий, применяемых для предупреждения ДТП, снижения их тяжести и ликвидации последствий, нет единственного и радикального средства. Для устойчивой безопасности дорожно-транспортной системы в той или иной степени нужны все инструменты и средства. Поэтому поиски панацеи для решения проблемы аварийности и увлечение каким-либо одним средством в ущерб другим – не могут решить проблему дорожной аварийности. Практика показывает, что некоторые средства, весьма скромные по своей эффективности при раздельном применении, превращаются в мощные катализаторы улучшений дорожной ситуации при умелом сочетании их с другими мерами в рамках <b>системного подхода</b>.</p>
8	<p>Вовлечение гражданского общества в решение проблем дорожной безопасности – срочная задача, поскольку реализация потенциала именно этого резерва, как показывает практика соседних Северных стран, позволяет <b>кардинальным образом повысить безопасность</b> и качество проживания в населенных пунктах.</p> <p>Участие населения в принятии решений как часть технологии реализации проектов – важный индикатор для инвесторов, свидетельствующий в пользу <b>снижения инвестиционных рисков</b>, что повышает вероятность привлечения инвестиций, дополняющих бюджетные ресурсы, в т.ч. и на цели повышения дорожной безопасности.</p>

## Заключение Раздела 1: Общие рекомендации для решения задач по повышению безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления

Лучшая мировая практика показывает:

- Осознание общей ответственности за безопасность дорожного движения, **принятие этой ответственности и ее разделение** между органами власти, бизнесом и гражданским обществом – главное критическое условие для устойчивого снижения дорожной аварийности. Как показывает мировой опыт - именно такое условие является основой успешных стратегий и долгосрочных программ по повышению безопасности дорожного движения.
- Правильность реализации **политики разделенной ответственности** подтверждена успехом стран-лидеров в области безопасности дорожных сетей и подобная национальная политика должна быть принята к реализации в России.
- **Устойчивая безопасность дорожного движения** в масштабе сети обеспечивается посредством выполнения условий:
  1. Постановка **общей цели - повышение безопасности дорожного движения на дорожной сети** - для всех институтов, служб и организаций сообщества, имеющих как непосредственное, так и косвенное отношение к проблеме ДТП. Индикатор достижения цели – снижение числа погибших и раненых;
  2. Применение различных инструментов, в сумме обеспечивающих **системное подавление** всех факторов риска, повышает результативность мер при оптимизации потребности в ресурсах и ускоряет достижение общей цели;
  3. **Программирование** порядка действий на основе расстановки приоритетов;



4. Приоритет начальной стадии - реализация **«политики малых дел»**, т.е. применение простых, незатратных, но результативных мер для **повышения защищенности самых уязвимых участников** дорожного движения и **предупреждения аварийности** посредством оперативного реагирования «по месту» и «по времени»;
5. **Планомерность, системность и профессионализм** реализации мер и мероприятий;
6. **Оценка экономического эффекта** от реализации мер по снижению аварийности для обоснованного расходования бюджетных средств, направляемых на цели дорожной безопасности;
7. Проведение **мониторинга** результативности мер, анализа окупаемости затрат, извлечение уроков из практического опыта для постоянного улучшения планирования, организации, мотивации и контроля исполнения мер и мероприятий.

#### **Справка: Сочетание мер «по месту» и «по времени»**

Экономический подъем оживил порт, вызвал необходимость развития его тыловой инфраструктуры. Выросла интенсивность движения на дороге, связывающей порт и промзону, где возникли склады, логистические терминалы и предприятия. Вдоль дороги появилось новое жилье для семей работников порта, логистических и других компаний. Движение на дороге не стихает даже ночью. Но жители новых многоэтажек не жалуются, ведь шум транспорта – показатель загрузки порта и производств, а значит - есть работа, социальные гарантии, благосостояние семей.

Активная деятельность строительных компаний началась при отсутствии генплана, что заложило под новые жилые районы мины замедленного действия. Одной из них, как очень скоро выяснилось, стало размещение школы и многоэтажного жилья по разные стороны дороги Порт - Промзона.

На подходе к школе был обустроен нерегулируемый пешеходный переход, нанесена разметка в соответствии с существующими требованиями ГОСТов. Однако начало первого учебного года было сразу же омрачено гибелью второклассника под колесами тяжелого грузовика прямо на пешеходном переходе. Случай имел резонанс и, по требованию родителей, были предприняты меры – знак пешеходного перехода размещен на яркой флуоресцентной подложке для того, чтобы выделить его и сделать более заметным для водителей. Однако это мало помогло и, через несколько месяцев в ДТП пострадал ученик шестого класса, который, получив тяжелые ранения, скончался в больнице, несмотря на своевременность оказанной медицинской помощи и усилия врачей.

В свое время, при планировании трассы дороги, связывающей порт и промзону, перед проектировщиками была поставлена задача жесткой экономии. Трассой дороги стала прямая линия, связывавшая самым коротким путем пункты отправления и назначения. Такое решение, безусловно, удешевило строительство дороги и ее последующее содержание, а также сокращало время доставки грузов в порт и из порта. Проектировщикам был известен принцип дорожного проектирования – избегать прямых участков более 200 м, как фактора, провоцирующего на разгон, однако было решено, что соблюдение этого принципа по отношению к дороге, выполняющей технологическую функцию – роскошь. Отсутствие документа, регулирующего планирование территории, не позволяло видеть перспективу – застройку прилегающих территорий массовым жильем, социальными и коммерческими объектами.

ДТП с участием третьего ребенка, который остался инвалидом, и возмущение общественности привели к обустройству хампов. Хампы тут же потребовались и на другом участке, где открытие круглосуточного магазина увеличило поток пешеходов через дорогу. Произошли два случая наезда на пешеходов с тяжелыми последствиями. Граждане завалили ГИБДД заявлениями с требованиями установить фонари, светофоры или, как минимум, хампы еще на нескольких участках.

Дорога перестала быть технологической, превратившись в улицу, шумную, загазованную и полную опасностей. Нерегулируемые пешеходные переходы, частые ДТП, хампы, да еще и перспектива установки светофоров, увеличивали задержки, срывали графики поставок грузов в порт, транспортные издержки предприятий стали расти. Трудности бизнеса немедленно отразились на поступлениях в бюджет. Ситуация все больше беспокоила руководство предприятий и власти. А для работающих на этих предприятиях родителей, лишенных возможности утром отводить детей в школу и забирать их оттуда днем, каждый школьный день превратился в источник хронического беспокойства. Любое сообщение о ДТП на дороге, заставляло их предполагать самое худшее и хвататься за телефон. Ситуация накалялась.

После очередной трагедии, чаша терпения родителей переполнилась. Родителей поддержали педагоги и руководство предприятий.

Обращения, требования, митинги, привлечение СМИ, привели к результату – принятию решения о строительстве нескольких подземных пешеходных переходов, несмотря на техническую сложность этих решений в неблагоприятных геологических условиях этой местности, высоких затратах на строительство и содержание таких сооружений. Однако родителей не устроило решение о включении финансирования проектирования переходов в бюджет следующего года, а их строительства – еще через год. За двухлетний период ожидания решения проблемы, погибнуть и стать инвалидами могут еще несколько детей. Опасения родителей не были беспочвенны, т.к. за 4 года после открытия школы жертвами ДТП в разной степени уже оказались 14 человек.

В повестку дня экстренного заседания комиссии по БДД был включен вопрос: Разработка мер по оперативному обеспечению безопасности и профилактике ДТП с участием учащихся школы №19.

Решения комиссии:

1. Определение точных границ участков повышенного риска.
2. Определение периодов повышенного риска для каждого участка. Для участка у школы №19 такими периодами оказались 8.30-9.30 и 14.00-15.30. Решено: Обеспечить эффект присутствия ДПС на данном участке в эти периоды максимального риска на соответствующем направлении движения. Это дорогостоящее мероприятие было решено исполнять до введения в эксплуатацию подземного перехода (два-три учебных года).
3. Для всех других участков повышенного риска – предусмотреть пакет первоочередных минимальных мер – островков безопасности, знаков повышенной яркости и столбиков со светоотражающими элементами, выделение обочин для создания визуального эффекта сужения дороги, подавляющего желание водителя разогнаться. Такие решения намного предпочтительнее хампов, поскольку островки лишь заставляют снижать скорость на опасном участке, а не тормозить с последующим разгоном, увеличивая выбросы и шум. В периоды пониженного риска, например, ночью, островки практически не влияют на плавность движения транспорта, в то время как хампы, оказывают постоянное негативное воздействие на плавность потоков.
4. Дополнить меры по дорожному обустройству мерами разъяснительного характера для школьников, обеспечить их отражателями. Бизнес выразил готовность оказать спонсорскую помощь. Информирование школьников и закупку партии отражателей хорошего качества взяли на себя общественная организация, активистами которой стали, в том числе, и несколько родителей детей, пострадавших в ДТП.
5. Комиссией был сделан правильный вывод о пользе дальновидного подхода при планировании развития транспортной инфраструктуры и землепользования, о необходимости взвешенных решений, касающихся баланса планирования территории, объектов транспортной, производственной инфраструктуры и жилья. Слишком очевиден просчет при экономии за счет безопасности и качества среды, что со временем всегда ведет к издержкам, многократно превышающим достигнутую экономию. Было решено положить этот вывод в основу разработки нового генплана.

Результат: Решения комиссии послужили поворотным моментом в изменении отношения к безопасности. Принятые решения были поставлены на особый контроль общественностью и, поэтому, выполнены. Весьма результативным оказалось решение о подавлении рисков аварийности на подходах к школе при помощи эффекта присутствия сотрудников ДПС.

Присутствие ДПС на опасном участке в периоды максимального риска, помимо прямого эффекта – повышенной осторожности водителей на опасном участке – имело также и косвенный результат. Среди водителей за участком закрепилась определенная репутация, которая стала влиять на поведение водителей не только на этом участке, но и на смежных, за счет информирования водителями друг друга о присутствии на дороге сотрудников ДПС. В целом, уровень аварийности на дороге заметно снизился. Что касается участка повышенной опасности на подходах к школе – то за 2.5 года, прошедших до сдачи в эксплуатацию подземного перехода, на участке не произошло ни одного ДТП. Перед сдачей перехода в эксплуатацию у родителей и сотрудников ГИБДД возникло опасение, что школьники, по привычке будут перебегать проезжую часть, минуя подземный переход, после того как присутствие ДПС будет снято. Вызывал опасение также сам переход, особенно в вечернее время. Было проведено совещание родителей, педагогов и сотрудников ГИБДД о том, какие действия предпринять, чтобы привлечь школьников к пользованию подземным переходом и обеспечить безопасность иного рода при пользовании им. Возникла идея о проведении акции – конкурса рисунков на стенах подземного перехода. Площадь стен была поделена на арт-плоскости, и

каждому классу достался свой участок. Требовалось выдвинуть свою идею и художников, которые представили бы эту идею публике. Акция имела огромный успех. В результате конкурса подземный переход превратился в яркую арт-галерею, где всегда былолюдно. По вечерам переход превращался в площадку, где собирались начинающие и опытные музыканты, а также их слушатели. Особенно многолюдно в переходе бывает в ненастную погоду. Удивление коммунальных служб вызывало то, что в месте, где собирается молодежь, отсутствуют случаи вандализма, битья лампочек или сваливания мусора.

После всех предпринятых мер не было зарегистрировано ни одного ДТП на подходах к школе.

Порт и бизнес ждут с нетерпением сдачи в эксплуатацию других подземных переходов для улучшения своей транспортной логистики.

## Раздел 2: Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления

Полный перечень инструментов, применяемых в мировой практике для подавления факторов риска, связанных с «Человеком», «Автомобилем», «Дорогой и ее окружением», представлены в **Таблице 11** данных Рекомендаций.

Фактор риска «Автомобиль» в данных Рекомендациях не рассматривается, поскольку повлиять на уровне местного самоуправления на данный фактор не представляется возможным.

Инструменты для снижения факторов риска, связанных с «Человеком» и «Дорогой и ее окружением», в основном, рассматриваются кратко, но в полном перечне, чтобы сохранить системную структуру общего подхода. Однако из общей системной структуры выделены и подробно рассмотрены те инструменты, потенциал которых можно наилучшим образом раскрыть именно на уровне местного самоуправления.

Цель – предоставить максимально полно и методично полезную информацию, которая поможет начать практическое применение на местном уровне эффективных инструментов, а именно:

1. Информационных кампаний (воздействие на фактор риска «Человек»),
2. Выявление и снижение вероятности ДТП на участках концентрации аварийности (воздействие на фактор риска «Дорога и ее окружение»).

### ***2.1 Инструменты, нацеленные на повышение безопасности поведения участников дорожного движения (Воздействие на фактор риска «Человек»)***

#### **Общая информация и постановка задач**

Группа инструментов, предназначенных для управления рисками, возникающими по «вине» фактора «Человек», включает:

1. Школьные программы,
2. Программы подготовки водителей,
3. **Информационные кампании,**
4. Законодательство, правила,
5. Социальная среда,
6. Аудит дорожной безопасности (моделирование безопасного поведения участников дорожного движения средствами дорожного обустройства). *Примечание: Этот инструмент в данных Рекомендациях не рассматривается т.к. требует профессионального применения.*

Общим требованием для всех перечисленных инструментов является **предупреждение возникновения ДТП по вине «человеческого фактора»** путем применения мер в рамках воспитательной, образовательной, законотворческой, политической, общественной, проектной деятельности, нацеленных на **формирование безопасной модели поведения** участников дорожного движения, посредством стимулирования желательного и корректировки нежелательного поведения на дороге.

Общая цель для всех этих инструментов - увеличение «критической массы» участников дорожного движения, безопасная модель поведения которых формирует **норму социального поведения** в данном сообществе.

В данных Рекомендациях:

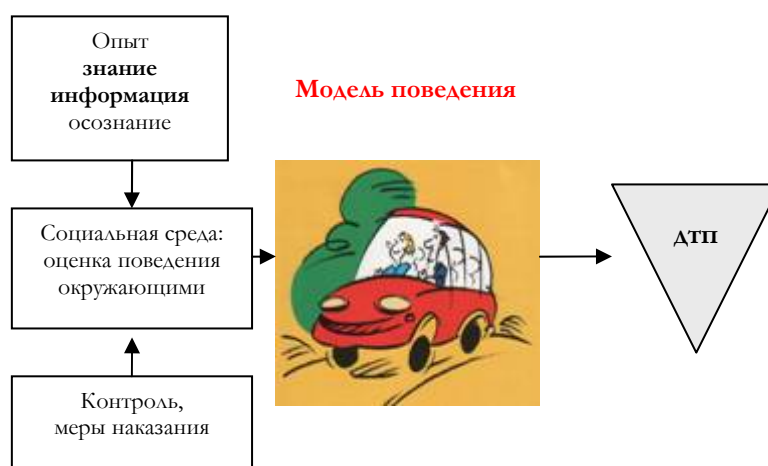
- Предлагается краткая информация по группе инструментов, предназначенных для управления рисками, возникающими по «вине» фактора «Человек»;
- Суть инструмента №3 - **«Информационные кампании»** - раскрыта более подробно, т.к. именно этот инструмент широко применим **на уровне местного самоуправления**, создавая обширное поле деятельности для применения **креативных решений**. Именно это отличает данный инструмент от других, применение которых на местном уровне в значительной степени регламентировано нормативно-правовыми документами более высоких уровней (утвержденными учебными планами, стандартными программами, нормами и положениями законодательных актов).

Задачи данного раздела Рекомендаций включают:

1. Расширение общего понимания системного подхода и передачу необходимых знаний (основанных на международном опыте) для практического применения (в рамках системного подхода) инструмента «Информационные кампании» на уровне российского местного самоуправления и достижения непосредственного результата по снижению количества ДТП и их тяжести;
2. Оценка применимости мирового опыта к российским условиям, содействие развитию и распространению российских технологий по подготовке, реализации и мониторингу результативности инструмента «Информационные кампании»;
3. Расширение понимания важности сопутствующих выгод от реализации потенциала инструмента «Информационные кампании».

### Краткая характеристика инструментов, применяемых для предупреждения ДТП по «вине» фактора «Человек»

Из практики известно, что для предупреждения ДТП по вине фактора «Человек» наиболее результативно взаимодополняющее применение инструментов в рамках программ. **Рисунок 3** представляет условия, определяющие модель поведения и говорящие о **необходимости комплексного применения инструментов для формирования безопасной модели**.



**Рисунок 3** Условия, определяющие формирование безопасной модели поведения  
Инструменты, применяемые для формирования безопасной модели поведения участников дорожного движения, их характеристики и ожидаемые результаты, классифицированы в **Таблице 15**.

**Таблица 15** Классификация инструментов, применяемых для формирования безопасной модели поведения участников дорожного движения и ожидаемые результаты

Инструмент	Форма	Участники	Ожидаемый результат	Индикаторы
<b>Объект воздействия – Человек</b>			<b>Безопасная модель поведения участников дорожного движения</b>	
1 Программы дошкольных учреждений	1.Элементы обязательной школьной программы и программы дошкольных учреждений; 2. Авторские программы; 3.Программы повышения квалификации преподавательского состава	1. Департаменты образования 2. Дошкольные и школьные образовательные учреждения 3. ГОУ дополнительного образования 4. ГИБДД 5. НКО (ассоциации родителей) 6. СМИ 7. Исследовательские институты 8. Бизнес	Формирование: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ навыков правильного поведения и адекватной оценки поведения других участников дорожного движения,</li> <li>■ позитивного отношения к безопасности,</li> <li>■ осознания последствий различного поведения.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Снижение детского дорожно-транспортного травматизма,</li> <li>■ Снижение общих показателей травматизма в перспективе.</li> </ul>
2 Программы подготовки водителей	1. Программа базового обучения для получения водительских прав; 2.Дополнительная подготовка водителей для повышения знаний управления автомобилем в специфических условиях (на зимней дороге, горной дороге, в темное время и т.д.); 3. Программа по обучению навыкам оказания первой	1.Школы вождения 2.Департаменты образования 3.ГИБДД 4.НКО (саморегулируемые организации) 5.СМИ 6.Страховые компании 7.Исследовательские институты	Обеспечение: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ необходимого минимума правовой, технической информации,</li> <li>■ соблюдения правил дорожного движения,</li> <li>■ основных навыков вождения,</li> <li>■ навыков по оказанию первой медицинской помощи,</li> <li>■ формирования защитного стиля управления транспортным средством на зимней дороге и в темное время,</li> <li>■ улучшения руководящих поведенческих принципов у водителей.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Снижение количества ДТП среди начинающих водителей,</li> <li>■ Снижение числа жертв ДТП из-за неоказания первой медицинской помощи,</li> <li>■ Снижение количества ДТП в зимнее время.</li> </ul>

	медицинской помощи; 4.Повышение квалификации преподавателей автошкол.			
3 Информационные кампании	1.Различные формы передачи информации участникам дорожного движения с учетом целевых групп воздействия.	1.ГИБДД 2.НКО 3.Департаменты образования 4.Департаменты здравоохранения 5.Департаменты по делам семьи и молодежи 6.Комитеты по спорту 7.Образовательные учреждения 8.Маркетинговые компании 9.СМИ	Обеспечение подготовки населения к принятию: <ul style="list-style-type: none"> <li>изменений законодательства и правил,</li> <li>технических новшеств в области транспортных средств,</li> <li>технических новшеств в области дорожной инфраструктуры,</li> <li>организационных новшеств для улучшения управления движением,</li> <li>средств пассивной безопасности</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Повышение доли участников дорожного движения, осознанно принимающих изменения в пользу безопасности дорожного движения,</li> <li>Снижение количества нарушений правил дорожного движения.</li> </ul>
4 Законодательство и правила	1. Совершенствование законодательства и правил после проведения соответствующих информационных кампаний.	1.Органы власти 2.Страховые компании 3.Исследовательские институты	Повышение результативности законодательства и правил, формирование позитивного отношения к безопасности посредством сочетания: <ul style="list-style-type: none"> <li>практики принуждения, делающей невыгодным нежелательное поведение участников дорожного движения,</li> <li>практики поощрения, делающей выгодным желательное поведение участников дорожного движения.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Сокращение количества ДТП из-за нарушений правил дорожного движения</li> </ul>
5 Социальная окружающая среда	1.Воздействие на поведение участников дорожного движения через отраслевые, страховые и социальные программы.	1. Предприятия 2. Страховые компании 3. НКО (ассоциации, саморегулируемые организации) 4. СМИ	Формирование: <ul style="list-style-type: none"> <li>безопасной модели поведения как социальной нормы,</li> <li>социальной среды, корректирующей нежелательное поведение при помощи механизма «социального нивелирования».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Повышение доли участников дорожного движения, осознанно принимающих изменения в пользу безопасности дорожного движения,</li> <li>Снижение количества нарушений правил дорожного движения.</li> </ul>

**Таблица 16** приводит принцип информирования в рамках данных Рекомендаций о каждом инструменте, обеспечивающем вклад в формирование безопасной модели поведения.

**Таблица 16** Объем информации, содержащийся в рамках Рекомендаций

Инструмент	Объем общей информации, цель	Приложения
1. Школьные программы по БДД	Кратко, для информации	<b>Приложение 2</b> Финский проект «Безопасная дорога в школу и безопасное школьное окружение»
2. Подготовка водителей	Кратко, для информации	<b>Приложение 3</b> Зарубежный опыт успешной реализации Программ по снижению ДТП из-за употребления водителями алкоголя
3. Информационные кампании	Развернуто, для практического использования	-
4. Законодательство и правила	Кратко, для информации	-
5. Социальные программы	Кратко, для информации	-

**Вывод:** Поскольку подавляющее количество ДТП происходит «по вине» человеческого фактора, то инструментам, направленным на формирование безопасной модели принадлежит ключевая роль. Результативность применения этих инструментов зависит от:

1. Профессионализма исполнения;
2. Непрерывного совершенствования инструментов для поддержания их соответствия происходящим изменениям, улучшению понимания человеческой психики и ее влияния на поведенческие проявления в процессе дорожного движения;
3. Применения инструментов в увязке с другими инструментами в рамках системного подхода (дорожное обустройство, оборудование транспортных средств).

## 1 Школьные программы по БДД

В настоящее время российская общеобразовательная программа включает дисциплину «Обеспечение безопасности жизнедеятельности», в составе которой есть раздел «Основы безопасного поведения на дорогах» (с 1-го по 9-й класс), который предусматривает не только теоретическое обучение детей, но и отработку практических навыков по темам:

- опасные ситуации на дороге,
- правила дорожного движения (в части, касающейся пешеходов и велосипедистов),
- опасные ситуации на транспорте,
- поведение пассажиров в общественном транспорте.

Аналогичный раздел предусмотрен в программе курсов повышения квалификации самих преподавателей ОБЖ и учителей начальных классов для повышения результативности теоретических и практических занятий с детьми.

При сотрудничестве ГИБДД и образовательных учреждений проводятся практикумы, конкурсы, соревнования, занятия с использованием имитационных компьютерных программ-тренажеров. В некоторых образовательных учреждениях ведется поиск путей повышения защищенности детей от опасностей все более интенсивного дорожного движения, разрабатываются и пробуются новаторские программы. Различные конференции, например, проводимые в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.», предоставляют активным педагогам и сотрудникам отделов пропаганды ГИБДД возможность обсуждать и обмениваться практическим опытом.



Несмотря на проводимую деятельность по подготовке детей к выживанию в современном автомобилизированном обществе, педагоги разделяют озабоченность по поводу:

- Недостаточной продолжительности обучения БДД в рамках формальных программ, не позволяющих привить устойчивые навыки безопасного поведения;
- Недостаточной массовости конкурсов, проводимых по тематике БДД (не более 5-6 человек от каждого учебного заведения);
- Отсутствия системной работы с родителями и родственниками, которые, нарушая правила движения, снижают своим негативным примером эффективность усилий педагогов по воспитанию безопасных навыков поведения детей;
- Нехватки дискуссионных площадок для обсуждения результатов новаторских программ, рекомендаций, информационных и методических материалов;
- Многочисленных примеров нежелательного поведения на дороге самих сотрудников ГИБДД, публичных людей, политиков и т.д., недостаток примеров правильного поведения на экранах фильмов, в рекламных роликах и т.д.
- Нехватки информации об успешном опыте работы с детьми в других странах, отсутствие широкого международного сотрудничества в этой области.

В то же время богатейший опыт по работе с детьми для профилактики детского дорожного травматизма накоплен в соседних Северных странах.

**Справка: Финский опыт по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на уровне местного самоуправления**

Работа финских педагогов по профилактике детского дорожного травматизма ведется сразу по четырем направлениям:

1. Улучшение дорожного окружения около учебных заведений,
2. Популяризация пассивных средств безопасности (отражатели, шлемы),
3. Обучение взрослых и привлечение их в союзники,
4. Обучение детей практическим навыкам поведения в реальной ситуации.

В работе участвуют органы местного самоуправления, полиция, НКО, учреждения образования и здравоохранения, рекламные компании, население. В **Таблице 17** представлены направления и примеры конкретных мер, направленных на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма.

**Таблица 17** Основные направления и примеры конкретных мер профилактики детского дорожно-транспортного травматизма

Направления	Примеры конкретных мер
1. Улучшение дорожного окружения около учебных заведений	Задача: Определение опасных участков на пути школьников между домом и школой. Задача решается совместно детьми, их родителями и учителями при помощи специально разработанных анкет. Примеры анкет - <b>См. Приложение 2.</b> Схема с обозначением опасных участков - основа для проектных решений, направленных на повышение защищенности детей на улицах. Сопутствующий результат: Учебный процесс становится осмысленным и интересным для учителей, учащихся и их родителей. Работа по выявлению рисков, их анализу привлекает внимание к реальным опасностям, ежедневно подстерегающим детей, сближает участников, способствует воспитанию взрослых. В Финляндии <b>приоритет отдается изучению правил и привитию навыков безопасного поведения в реальном окружении, что помогает детям адаптироваться к жизни.</b> Обучение в искусственно созданной среде в автогородках не практикуется.
2. Популяризация пассивных средств безопасности	Средства популяризируются как среди взрослых, так и среди детей. Эти средства позволяют значительно снизить как вероятность ДТП (ближний свет фар, пешеходные светоотражатели, гарнитуры «hands-free»), так и их последствия (ремни безопасности, детские кресла, шлемы). Закон предусматривает наказание за игнорирование этих средств, одновременно ведется постоянная

	информационная работа по разъяснению их пользы для родителей и детей для повышения осознанности их использования для замены внешнего контроля на самоконтроль.
3. Обучение взрослых	<p>Методические рекомендации по безопасной перевозке детей в автомобилях, правила дорожного движения для детей и взрослых, тренинги по правильной установке детских кресел, рейтинги кресел по степени надежности и сами кресла, светоотражающие элементы предоставляются в филиалах общественной организации Liikenneturva по безопасности движения Финляндии (НКО) и в учреждениях здравоохранения.</p> <p>На <b>Рисунках 4 и 5</b> представлены буклеты, на <b>Фото 9</b> - филиал общественной организации Liikenneturva, где можно получить буклеты с рекомендациями, взять напрокат велосипед, детское кресло и научиться его установке в автомобиле, получить бесплатно светоотражатель.</p> <p>Все элементы оборудования можно купить также и в магазине. Оборудование (например, автокресло) из которого ребенок уже вырос, можно сдать обратно в магазин, независимо от того, где это оборудование было приобретено.</p>
4. Обучение детей	<p>Основу обучения детей формирует ряд принципов, а именно: обучение должно быть:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>постоянным - лучше проводить <b>частые и короткие занятия</b>, чем длинные, но редкие;</li> <li>конкретным – необходимо <b>сосредоточить внимание ребенка на правильных действиях в условиях реального окружения и реального риска</b>;</li> <li>направленным - на <b>привитие устойчивых практических навыков безопасного поведения</b> на дороге, а не на запоминание правил дорожного движения;</li> <li>пошаговым и нарастающим - знакомое окружение (дорога в школу) - первый шаг, формирующий безопасную модель поведения. За первым шагом последуют другие - безопасная езда на велосипеде, мопеде, а затем и на автомобиле.</li> </ul>



**Рисунок 4** Рекомендации по перевозке детей в автомобиле (предоставляются молодой матери в роддоме в составе библиотечки по уходу за новорожденным ребенком)



**Рисунок 5** Правила дорожного движения для детей и взрослых (предоставляются родителям в центре здоровья ребенка при плановом обследовании здоровья ребенка в 4 года)



Фото 9 Филиал Liikenneturva в Хельсинки

**Вывод:** Школьные программы обеспечивают самые благоприятные возможности для формирования желательной модели безопасного поведения будущих граждан. Воспитать навыки с нуля всегда легче, чем потом перевоспитать нежелательные навыки, сформировавшиеся случайно. Обучение затратно, но **инвестиции в будущих граждан очень выгодны**, т.к. средства, вложенные в воспитание и обучение будущих граждан, всегда многократно окупаются. Школьные программы обеспечивают:

- Немедленный результат, улучшая безопасность детей и подростков на улицах;
- Долгосрочный результат, когда повзрослевшие школьники садятся за руль автомобиля.

Лучший зарубежный опыт доказал особую **результативность комплексного подхода, объединяющего в один процесс: работу с детьми, работу с родителями и инфраструктурные меры** по сдерживанию скоростей движения на потенциально опасных участках улично-дорожных сетей для предупреждения дорожно-транспортного травматизма и повышения безопасности и качества среды проживания.

## 2 Подготовка водителей

Мировая статистика показывает, что на молодых водителей приходится 27% погибших в результате ДТП, хотя эта возрастная группа составляет лишь 10% населения.

Исследования показывают, что:

- Высокие уровни риска для молодых водителей обусловлены неопытностью, причем наиболее опасным является период сразу после получения водительских прав;
- Число жертв ДТП среди молодых водителей снижается при помощи мер по сдерживанию скорости движения, информационных кампаний и контроля применения ремней безопасности и шлемов, жестких наказаний за управление автомобилем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Доступность качественного общественного транспорта, наличие хорошей инфраструктуры для легкого движения - также эффективные направления для снижения числа погибших и раненых среди молодых водителей;
- Увеличение продолжительности практики управления автомобилем для обучающихся водителей с 50 до 120 часов позволяет снизить количество ДТП с участием молодых водителей в первые два года после получения водительских прав примерно на 40%.

- Законодательные ограничения, которые последовательно снимаются по мере накопления опыта новичком (в системах ступенчатого допуска к водительским правам), снижают риски. Ограничения, доказавшие свою эффективность:
  - по перевозке пассажиров,
  - по управлению автомобилем в темное время суток.
- Главной целью обучения должна быть подготовка водителей с более устойчивыми навыками безопасного вождения в плотных потоках и более компетентных в техническом отношении. Водители-новички нуждаются в приобретении навыков оценки последствия своих действий, прогнозирования поведения других участников дорожного движения и осознания факторов риска. Поскольку отношение к безопасности формируется задолго до наступления возраста, открывающего доступ к управлению транспортным средством, то основы безопасности закладываются теми, с кого молодежь хочет брать пример – звезды спорта и шоу-бизнеса, публичные люди, которые должны осознавать ответственность, а также киногерои (что накладывает немалую ответственность на индустрию кино и рекламы). Подробно см. **Гл. 3 Информационные кампании.**

#### **Справка 1: Поощрительная система подготовки водителей в Германии**

Согласно выводам немецких экспертов наибольшее количество ДТП среднестатистический водитель совершает в первый год своего вождения. Следующий пик приходится на период между тремя и пятью годами после получения водительского удостоверения.

Германские законодатели согласились с мнением аналитиков, полагающих, что начинающий водитель представляет опасность на дороге и для снижения риска аварийности целесообразно ввести систему, совершенствующую квалификацию водителей после получения водительского удостоверения.

В 2005г в Германии была запущена федеральная программа «SAFE-NET PLUS» - «Дополнительная подготовка для повышения безопасности поведения начинающих водителей».

Программа предусматривает:

- Выдачу водителям по окончании автошколы, не постоянных, а временных водительских удостоверений с испытательным сроком не менее года, в течение которого он должен добровольно пройти дополнительные курсы;
- Курсы дополнительного обучения направлены на приобретение навыков управления автомобилем в сложных дорожных условиях;
- Регулярное посещение занятий и успешное завершение курсов дает право на досрочное получение постоянного водительского удостоверения.

Программа также предоставляет ее участникам неплохие льготы:

- Право аренды на выгодных условиях в одном из автосалонов (участника программы) нового автомобиля в течение года. Такое право автоматически получает каждый участник Программы, однако финансовое наполнение льготы зависит от персональных успехов в обучении.
- Успешная сдача зачетов также гарантирует участнику льготы страховой компании. Заключая страховое соглашение, отличник «стартует» не с общепринятого страхового взноса, а получает 10% бонус. Экономия за год может составить до 2000 Евро.
- Успешная сдача выпускных зачетов также поощряется, и выпускник программы получает от компании «TOTAL» (участницы программы) вознаграждение в виде чека на 250 Евро.

#### **Справка 2: Международные проекты по повышению качества подготовки водителей, реализуемые на местном уровне**

**Таблица 18** приводит перечень пилотных проектов ЕС по повышению качества подготовки водителей, реализованных и реализуемых «на местах», с распространением полученных выводов для принятия во внимание во всех странах-членах ЕС.

**Таблица 18** Европейский Союз: Пилотные проекты по повышению качества подготовки водителей

Проект	Сроки реализации	Краткое описание, цели	Результаты
1. Европейский модуль «Стань ближе»: равный обучает равного (EU Module Close To Project)	2007-2010	Молодые водители, попавшие в серьезные ДТП и оставшиеся инвалидами, рассказывают слушателям школ вождения о том, что с ними произошло, о последствиях ДТП и то, каким образом это ДТП можно было предотвратить.	Высокая эффективность воздействия эмоциональной составляющей. Рекомендовано для применения во всех странах ЕС.
2. Проект «Гермес»: Развитие тренерских и коммуникационных навыков преподавателей школ вождения (EU HERMES Project)	2007-2010	Создание методического курса «как обучать»: 1. цели обучения 2. принципы обучения и наставничества, 3. методы обучения, 4. практическое применение теории, 5. сценарии-упражнения.	Разработка четырехдневного курса, включающего: аудио-визуальную поддержку, руководство, анализ различных сценариев. Рекомендовано для применения во всех странах ЕС.
3. Распространение опыта: Практические меры в области дорожной безопасности (SUPREME: Best practice measures in the field of road safety)	2006-2007	Выявление лучших практик повышения БДД в разных странах ЕС и представление их тем, кто принимает решения, влияющие на безопасность в областях: 1. Образования, подготовки и проведения информационных кампаний; 2. Обучения вождению на получение водительского удостоверения; 3. Реабилитации после нарушения/повторного обучения на восстановление удостоверения; 4. Безопасности транспортных средств; 5. Безопасности дорожной инфраструктуры; 6. Организации и контроля дорожного движения; 7. Статистики и анализа ДТП; 8. Институционального обеспечения БДД; 9. Устранения последствий ДТП.	Распространение информации по странам ЕС в формате «тематических отчетов», анализирующих практику 25 стран ЕС + Норвегия и Швейцария
4. Проект «Гармонизация медицинского обследования для получения водительских удостоверений» (Medical Testing for the Driving License)	2004-2007	Цели: 1. Разработать общую форму тестов по определению физиологических способностей к управлению автомобилем; 2. Проведение 10 тыс. медицинских тестов среди пожилых водителей категории «В» (Испания, Финляндия, Нидерланды, Люксембург) для определения показателей общего снижения физиологических способностей водителей, повышающих риск ДТП, подготовка предложений по минимизации рисков. См. <b>Справку 3 «Россия: Перспективная задача»</b> 3. Разработка тестов для определения способностей водителей справляться с управлением автомобилем в сложных ситуациях.	
5. Проект «TEST»: К единому	2002-2005	Анализ содержания экзамена, формы проведения и продолжительности необходимого практического курса вождения	

европейскому стандарту экзаменов на получение водительского удостоверения (Towards European Standards for Testing)		на категорию «В» для допуска к экзамену. Основные цели: 1. Определить различия в практическом курсе разных стран ЕС и разных школах одной страны. 2. Выявить зависимости между продолжительностью и формой практического курса и риском ДТП для водителей, получивших водительское удостоверение.	
6. Проект «Оценка обучающих схем для начинающих водителей» (Evaluation of Novice Driver Training Schemes)	2002-2004	Оценка (научная) семи схем подготовки водителей (2-ая ступень), используемая в шести странах ЕС. Цель: 1. Обобщение опыта и распространение его на другие страны ЕС.	
Проект «Изучение передового опыта по повышению квалификации водителей после получения водительского удостоверения». (ADVANCED: Study of post-license driver and rider training)	2000-2002	Цель: 1. Разработка рекомендаций для стимулирования добровольного повышения квалификации водителями после получения водительских (вторая ступень подготовки). 2. Оценка влияния некоторых упражнений на повышение риска ДТП.	Рекомендации для стран, вводящих обязательную вторую ступень обучения начинающих водителей

Исследовательская работа финансируется Direktoratом по транспорту и энергетике Европейской Комиссии (*Transport and Energy Directorate of the European Commission*). Иными словами: «Заказ» на повышение качества подготовки водителей поступает с над-национального уровня Европейского Союза («политическая воля»). Однако все пилотные проекты реализуются на региональном и муниципальном уровнях.

Результаты проектов, реализованных в нескольких странах ЕС, анализируются, обобщаются и используются для совершенствования национальных законодательств стран-членов ЕС, которые в целом соответствуют положениям общей Директивы по водительским удостоверениям ЕС (European Driving License Directive 2000/56/EC). Следуя выводам исследований и пилотных проектов, национальные программы подготовки водителей в странах ЕС постоянно совершенствуются и постепенно сближаются не только по общим требованиям, но и в деталях.

Некоторые проекты, направленные на повышение безопасности в ЕС, в России еще пока не воспринимаются как актуальные из-за различий:

- в уровнях автомобилизации,
- в осознании безопасности как основополагающей человеческой ценности.

Однако задачи, решаемые сегодня в ЕС, неизбежно встанут перед Россией в ближайшем будущем, и было бы разумно заранее научиться их решать.

### **Справка 3:   Россия: Перспективная задача**

Общероссийская демографическая тенденция – старение нации, рост доли людей старшего поколения в возрастной структуре населения. Поэтому на уровне конкретного российского региона, района или населенного пункта необходимо уже сейчас:

- наблюдать за местной демографической тенденцией;

- взять на особый учет ДТП с участием пожилых граждан (водителей, пешеходов), так же как учитываются ДТП с участием детей;
- предпринимать меры для предупреждения ДТП: разъяснение, обеспечение отражателями, улучшение защищенности пешеходов на участках дорог с повышенным риском ДТП, например, в зоне поликлиник, социальных учреждений.

Для снижения рисков ДТП с участием людей преклонного возраста страны ЕС и Япония внесли в стандарты дорожного проектирования поправки на физиологические и психологические ограничения человека и приняли курс на усиление этих ограничений из-за повышения возраста среднестатистического гражданина.

**Справка 4:** Рособразование в рамках ФЦП «Повышение БДД в 2006-2012гг» запланировало (2009-2012гг) разработку:

- новых программ подготовки и переподготовки водителей различных категорий;
- рекомендаций по их адаптации к современным условиям дорожного движения.

**Вывод:** Снижение числа ДТП с участием начинающих водителей требует целенаправленного и комплексного подхода, включающего обучение, развитие практических навыков, стимулирующее законодательство, контроль и информационно-разъяснительную работу. Специальные программы (национальные, региональные, муниципальные) способствуют повышению мотивации к совершенствованию водительского мастерства, что значительно снижает риск ДТП с участием молодых водителей. Перечень партнеров таких программ может быть широк, включая школы вождения, ГИБДД, департаменты образования и здравоохранения, бизнес (страховые компании, автосалоны и т.д.).

Очевидно, что российский подход к обучению водителей требует модернизации и адаптации к дорожным условиям сообщества с высоким уровнем автомобилизации. Управление транспортным средством в более сложных условиях плотного транспортного потока, требует дополнительных навыков прогнозирования поведения других участников для предупреждения ДТП, особенно в сложных ситуациях (скользкая зимняя дорога, темное время). Процесс обучения будущих российских водителей должен быть направлен:

- На формирование безопасной модели поведения (предупреждение опасных ситуаций и снижение риска ДТП) через воздействие на руководящие поведенческие мотивы;
- На развитие навыков самостоятельного принятия правильных решений.

Опыт европейских стран предлагает модели эффективных программ обучения водителей, проверенных практикой и адаптированных также и к климатическим условиям, схожим с российскими (продолжительный холодный и темный период года). Эти программы могут быть использованы как для воспитания желательного поведения, так и для корректировки сформировавшегося нежелательного поведения российских водителей.

### 3 Информационные кампании

#### *Целевые группы*

Информационная (социальная) кампания - это **комплекс мер воздействия** на целевые группы для формирования желательной или изменения нежелательной модели транспортного поведения. Воздействие осуществляется посредством:

1. Информирование и передача знаний;
2. Разъяснения для изменения отношения к определенному предмету (ремень безопасности) или явлению (управление автомобилем после употребления алкоголя);
3. Обучение навыкам желательного безопасного поведения;
4. Подавление нежелательных поведенческих мотивов, стимулирование желательных.

### **Справка: Мотивация**

Мотивом в психологии называется то, ради чего совершается действие. Именно мотивы лучше всего раскрывают человеческие побуждения и могут объяснить то или иное поведение, в т.ч. и на дороге.

Например, практически все водители согласны, что безопасность дорожного движения - важный вопрос. Однако это не мешает многим из них ежедневно подвергать опасности себя и других. Следовательно, их общее положительное отношение к безопасности подавляется некими мотивами к негативному поведению. Такими мотивами могут быть, например: выгода, комфорт, удовольствие от быстрой езды, самоутверждение и т.д. Поэтому для прогнозирования поведения участников дорожного движения следует понимать и принимать во внимание истинные мотивы их поведения.

Психологами установлено, что поведение человека, связанное с транспортом, определяется пятью основными мотивами:

1. Выгода (время - деньги),
2. Безопасность (физическая, административная, социальная, т.е. боязнь боли, наказания или осуждения со стороны окружающих),
3. Комфорт (достижение цели с меньшими физическими и эмоциональными усилиями),
4. Моральная удовлетворенность (удовольствие от самого процесса или достигнутого результата),
5. Социальное нивелирование (быть не хуже других).

При управлении автомобилем у любого водителя присутствуют все мотивы в той или иной степени. Однако у разных людей удельный вес этих мотивов различен. Под влиянием обстоятельств баланс мотивов может изменяться. Мотивы также могут конфликтовать между собой.

Например, есть возможность совершить выгодную поездку, но водителю известно, что тормоза автомобиля не в порядке. Возникает конфликт мотивов выгода/безопасность.

Возможны два варианта поведения:

- а. Отказ от поездки. Выгода - 0, безопасность 100%;
- б. Поездка. Ожидаемая выгода 100% (?), риск ДТП (10-30%).

Выбор варианта поведения будет определяться индивидуальностью человека, а также результатом взвешивания внешних факторов (погода, состояние покрытия, перегруженность на дорогах и риск попасть в пробку и т.д.).

При подготовке информационной кампании важно иметь полную информацию о группе участников дорожного движения, на которую нацелена кампания. Чем более подробна информация **о целевой группе**, тем более дифференцированными и тонкими могут быть приемы воздействия.

**Целевая группа** - это группа людей, имеющая:

- определенные признаки (пол, возраст, уровень образования),
- социально-психологические особенности (образ жизни, привычки, увлечения).

Информационное воздействие всегда планируется с учетом этих признаков и особенностей. Одно и то же информационное мероприятие должно быть «настроено» на разные целевые группы: пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, водители и пассажиры автобусов, легковых, грузовых автомобилей. Нужно учитывать, что на восприятие информации также окажут влияние социальное положение, пол, принадлежность к городскому или сельскому населению, образование, возраст. Информационные программы для возрастных диапазонов 18-25, 26-35 и 36-45 лет требуют существенного дифференцирования, т.к. представители этих возрастных групп имеют различные жизненные ценности.

### **Справка: Выявление общих психологических особенностей у представителей целевой группы – молодые водители мужчины.**

Социально-психологические особенности представителей данной целевой группы значительно отличаются в зависимости от того:

- одинокие они, женатые или разведенные,



- рабочие, занятые физическим трудом, студенты, служащие или представители творческих профессий,
- какой уровень образования они имеют,
- каковы их уровни самооценки,
- высоки или занижены их амбиции,
- каковы их расовые и религиозные признаки.

Тем не менее, помимо существования названных отличий, имеются очевидные общие психологические особенности для всех представителей целевой группы «молодые водители мужчины». Выявление общих особенностей позволит подготовить **оптимальную информационную кампанию**, которая:

- А. сможет охватить большее количество представителей целевой группы,
- В. в то же время, сможет быть достаточно дифференцированной, чтобы эффективно воздействовать на поведенческие мотивы представителей целевой группы

**Таблица 19** приводит классификацию общих психологических особенностей, учитываемых при подготовке информационных кампаний, направленных на корректировку нежелательного поведения на дороге.

**Таблица 19** Целевая группа «молодые водители мужчины»: общие психологические особенности

Психологические особенности	Как можно использовать эти особенности в информационной кампании
1. Чувствительность к оценке своей внешности, своих способностей, умений, желание быть красивыми, успешными, богатыми	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Развешивать мифы о псевдо-геройстве, существующие в молодежной среде и провоцирующие на опасное поведение;</li> <li>▪ Мотивировать на сохранение здоровья как неотъемлемого условия красоты, успеха и богатства;</li> </ul>
2. Самонадеянность, безапелляционность суждений в отношении окружающих	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Обращаться непосредственно к чувствам молодых людей, учитывая их небольшой личный опыт и склонность к идеализации действительности;</li> <li>▪ Поддерживать построение логических цепочек о следствиях рискованного поведения;</li> </ul>
3. Стремление освободиться от контроля, опеки старшего поколения, внешнее бунтарство, демонстративность, необходимость в самоопределении и независимости	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Формулировать сообщение с позиции партнерства;</li> <li>▪ Отказ от воспитательского тона, запретов и устрашения;</li> <li>▪ Предоставление возможности принимать решения самим на основе полученной информации;</li> <li>▪ Показ таких свойств как забота о своем здоровье и независимость принятия решений – как признаков взрослой личности;</li> </ul>
4. Потребность в общении и дружбе, внимании женщин, страх быть отвергнутым	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Показ безопасного поведения как признака успеха, престижа, моды, принадлежности к незаурядной социальной группе;</li> <li>▪ Показ осознания личной ответственности за последствия своих поступков перед другими – как признака сильного лидера;</li> </ul>
5. Стремление быть принятым в своей социальной группе, поиск "своего места", потребность в идентификации со сверстниками, обладающими значимыми и выдающимися качествами	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Привлечь к информационной кампании молодежных кумиров (интервью, видеоролики и т.д.);</li> <li>▪ Использовать для проведения информационной кампании места, где молодежь проводит свой досуг;</li> <li>▪ Использовать образы, престижные для представителей данной целевой группы;</li> </ul>
6. Склонность к риску, поиск острых ощущений	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Развешивать мифы и заблуждения, давать правдивую информацию;</li> <li>▪ Показ положительных сторон и выгод от безопасного поведения;</li> <li>▪ Показ возможностей получить острые ощущения не от риска для здоровья и жизни, а от спорта, активного отдыха, переключая интерес от рискованных форм поведения на социально-приемлемые виды активности.</li> </ul>

7. Низкая устойчивость к стрессам	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Использовать позитивный стиль подачи информации, показ перспектив стать более успешным, уважаемым и т.д.;</li><li>■ Поощрять действия по изменению поведения как шаг на пути к личному успеху.</li></ul>
-----------------------------------	--

Несмотря на общие черты, присущие в той или иной степени для всех молодых мужчин, требуется более точное дифференцирование представителей данной группы по стилям жизни и по возрастным диапазонам, поскольку жизненные ценности с возрастом значительно меняются.

**Справка:      Стиль жизни и ценности**

Исследования, проведенные среди молодых водителей Германии (18-25 лет) показали, что данная возрастная группа может быть условно разделена на 6 подгрупп, ориентированных по стилю жизни на различные ценности:

1. Мода,
2. Музыка и фильмы,
3. **Развлечения,**
4. Алкоголь, наркотики и пр.,
5. Культурные интересы,
6. **Самовыражение.**

Психологи выявляют устойчивую связь между принадлежностью к подгруппе «стиля жизни» и риском ДТП. Практически, реальную опасность представляет поведение водителей только подгрупп 3 и 6, определяемое такими мотивами, как поиск развлечений и адреналина, самовыражение, желание быть в центре внимания любым способом. Эта группа риска в Германии составляет около 30% водителей возрастной группы 18-24 лет.

Изучения показывают, что повышенная вероятность ДТП для этой группы риска определяется тремя факторами:

1. Наибольшей активностью в темное время суток;
2. Повышенным употреблением алкоголя и иных возбуждающих средств;
3. Психологической зависимостью от автомобиля - средства демонстрации статуса, привлечения к себе внимания, повышения самооценки, самоутверждения через манифестацию анти-социального поведения.

Аналогичные изучения, проведенные в Швеции, подтверждают наличие устойчивой связи между «стилем жизни» и поведением при управлении автомобилем, также позволяя сделать вывод, что лишь 20-30% молодых водителей относятся к реальным группам риска.

**Справка      Психологические особенности целевой молодежной группы**

Анализ результативности проведенных информационных кампаний, направленных на молодежную группу риска выявил существенные различия психологических особенностей представителей этой группы и необходимость подразделить возрастную группу 18-25 лет еще на две подгруппы: 18-20 лет и 21-25 лет. **Таблица 20** приводит различия психологических особенностей представителей этих возрастных категорий.

**Справка:      Корректировка поведения ночных байкеров**

Изучение, проведенное в Бельгии, выявило:

- Информационные кампании с показом негативных последствий ДТП, нацеленные на изменение поведения ночных байкеров, не дали желаемого результата;
- Представителей данной группы риска не пугают последствия ДТП для них самих;
- Самой страшной для них оказалась перспектива увечья и инвалидности для своих подруг. Именно этот факт был успешно применен в рамках информационной кампании для целенаправленного воздействия и корректировки модели поведения.
- Статистика показала достижение успеха.



**Вывод:** Изучения поведения представителей молодежных групп риска позволяют сделать вывод, что информационное воздействие по повышению безопасности их поведения, дает результат только в случае принятия в расчет «персональности».

Успех информационного воздействия зависит от того, насколько:

1. точным будет воздействие на специфические мотивы, определяющие поведение целевой группы,
2. качественно будет реализована сама информационная кампания.

Поэтому, специалистам по пропаганде безопасности дорожного движения для повышения эффективности своей работы сегодня необходимо быть специалистами высокого уровня, профессионально владеющими инструментами и технологиями маркетинга и рекламы.

**Таблица 20** Различия психологических особенностей представителей возрастных категорий 18-20 и 21-25 лет

Возрастная категория	Особенность психики	Правильное послание	Пример
18-20 лет	<ul style="list-style-type: none"> <li>Молодые люди в этом возрасте не могут постигнуть возможность собственной смерти. Они уверены, что погибнуть может кто-то, но не он сам. Возможность инвалидности воспринимается хуже смерти, хотя и эта вероятность также непостижима</li> <li>Основная поведенческая проблема - безрассудство</li> <li>Вывод: Использовать вероятность гибели как стимул для изменения поведения представителей данной группы риска <u>бесполезно</u>.</li> </ul>	<p>Факт: Самое страшное для представителей данной группы – смерть или инвалидность друга или девушки</p> <p>Послание – «береги своих друзей» в форме комикса, иллюстрации, представляющей открытым текстом более выгодную модель поведения – лидера, старшего, ответственного за остальных</p>	<p>Информация + образ + выгоды</p> 
21-25 лет	<ul style="list-style-type: none"> <li>Люди этого возраста уже не считают себя молодыми водителями,</li> <li>Понятие «молодой водитель» они привязывают к опыту, а не к возрасту,</li> <li>Риск собственной инвалидности и гибели становится уже более осознаваемым,</li> <li>Свой опыт в сочетании с возрастом, они считают основой для лучших водительских качеств,</li> <li>Осторожность и аккуратность водителей старшего возраста воспринимается как возрастное снижение реакции,</li> </ul>	<p>Факт: Самое страшное для представителей данной группы – причинить вред близким, членам своей семьи</p> <p>Послание – «береги своих родных и себя». Критическое значение имеет важность яркого образа, т.к. объем внимания возрастной группы 21-25 невелик, поэтому для</p>	 <p>С 1 июля 2008 года каждый французский водитель обязан иметь</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Основная поведенческая проблема – переоценка своих возможностей</li> <li>Вывод: Приемы, адресованные молодым водителям, не дойдут до адресата</li> </ul>	<p>сообщения лучше всего применять острый, грубоватый образ, который:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>лишен церемоний,</li> <li>провоцирует думать</li> </ul>	<p>в автомобиле желтый жилет</p>  <p>Соблюдай дистанцию!</p>
18-25 лет	<p>Общая особенность для обеих групп риска:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Инвалидность или гибель друзей и близких людей пугает больше, чем инвалидность или гибель незнакомых людей (пешеходов, водителей и пассажиров других автомобилей)</li> <li>Специфика данной возрастной категории – отсутствие социальной ответственности</li> </ul>	<p>Сообщение должно быть обращено внутрь, (на пассажиров автомобиля), а не наружу, на других участников дорожного движения.</p>	

### Инструменты воздействия на поведенческие мотивы

Перспективными инструментами воздействия на поведенческие мотивы с целью стимулирования молодежи к повышению собственной безопасности являются:

1. Сочетание мотивов на основе компромисса,
2. Подавление нежелательных мотивов другими, взаимоисключающими.

Примеры информационных кампаний, использующих эти инструменты, приведены в **Таблице 21**.

**Таблица 21** Методы воздействия на поведенческие мотивы с целью стимулирования молодежи к повышению собственной безопасности

Инструмент	Применение	Задача для решения
1. Метод сочетания мотивов на основе компромисса	Использование одежды со светоотражающими элементами, велосипедных шлемов и т.д. можно представлять не только как средство обеспечения безопасности, но и как средство повышения самоутверждения через демонстрацию продвинутых аксессуаров безопасности и модной одежды от престижного производителя. Для демонстрации аксессуаров эффективно использовать «кумиров» молодежи. Молодежь, чувствительная к внешнему виду, неохотно использует шлемы из соображений безопасности, но охотно использует их же из соображений моды. Сочетание мотивов: <b>безопасность + мода</b>	Элементы безопасности надо сделать модными. Сотрудничество с ведущими дизайнерами и брендовыми производителями одежды и аксессуаров - перспективное направление для повышения безопасности дорожного движения и снижения тяжести ДТП.
2. Метод подавления нежелательных мотивов взаимоисключающими	1. Ограничение скорости может рассматриваться не только как средство повышения безопасности движения, но и как средство повышения плавности движения, а значит более низких эксплуатационных затрат, связанных с автомобилем. Взаимоисключение мотивов: <b>высокая скорость &lt; снижение эксплуатационных затрат транспортных средств</b> .  2. Повышение безопасности дорожного движения, снижение шума и загазованности улучшает качество жизни в районах, прилегающих к дороге. Качество среды повышает респектабельность района и престиж тех, кто в нем проживает. Ценность недвижимости в таком районе возрастает. Участники дорожного движения, недовольные обустройством дорог, физически сдерживающим скорости движения из соображений безопасности, охотно соглашались с необходимостью таких мер как жители района и владельцы недвижимости. Взаимоисключение мотивов: <b>высокая скорость &lt; ценность недвижимости и повышение престижа</b>	Элементы безопасности следует представлять населению как средство для приобретения определенных экономических выгод, компенсирующих выгоды скорости.

### **Технология подготовки информационной кампании**

Технологической основой для подготовки и последующей реализации информационной кампании служит маркетинг.

Один из базовых принципов маркетинга гласит:

- **Люди покупают не товары, а решение своих проблем и исполнение своих желаний.**

Поэтому, целью любой кампании должна быть **«информация, необходимая для ...»** (а не «информация о ...»), т.е., например, не информация о «детских креслах», а информация **для «снижения риска травм для ребенка».**

**Информирование** – основная цель проведения любой информационной кампании. Однако эта информация должна быть доведена таким образом, чтобы содействовать решению задачи - стимулировать представителей **целевой группы риска** к изменению нежелательной модели поведения.

Изучения целевой группы помогают обнаружить причину небезопасной модели поведения, например:

- недостаток информированности и навыков,
- недооценку серьезности проблемы и риска,
- несоответствие используемых форм информационных посланий или коммуникаций, передающих эти послания, специфике целевой группы.

Исходя из результатов изучения, ставится или уточняется цель информационной кампании, например:

- информировать о проблеме, если изучение показало, что целевая группа слабо о ней осведомлена;
- изменить отношения к проблеме, если изучение показало, что целевая группа скептически относится к пропагандируемой безопасной модели поведения, либо недооценивает реальные риски.

Эффективная целевая информационная кампания может быть разработана и реализована только на основе:

- направленности информационного посыла на конкретную целевую группу риска,
- знаний ценностей и психологических особенностей этой группы,
- пробуждения эмоций, способных стимулировать представителей данной группы к нужным действиям,
- правильного выбора каналов передачи информации.

Масштабная общенациональная информационная кампания – это сумма информационных кампаний, направленных на множество конкретных целевых групп. Именно таким образом, а не малоэффективными общими призывами, можно повлиять на модель поведения наибольшего количества людей.

Приведенная ниже **Схема 1** (предложена международной организацией "Здоровье семьи"/ Family Health International), вполне применима для разработки и реализации эффективных информационных кампаний также и в сфере безопасности дорожного движения. Схема помогает представить этапы изменения поведения, благоприятные факторы, способствующие этому, а также каналы передачи информации и оказания воздействия на проблемную целевую группу.



**Схема 1** Схема для разработки и реализации эффективных информационных кампаний

При планировании информационной кампании надо учитывать, что процесс изменения поведения будет включать следующие последовательные стадии:

- Стадия 1 переход от **неосведомленности к осведомленности** →  
 Стадия 2 возникновение состояния **обеспокоенности** и желание **узнать больше** →  
 Стадия 3 **приобретение знаний** и выработка определенных **навыков** →  
 Стадия 4 усиление **мотивации** к изменению поведения, постепенное формирование положительного отношения к возможному изменению поведения →  
 Стадия 5 **готовность к изменению поведения**, стимул **опробовать** новую модель поведения.

Поставив цель изменить небезопасное поведение целевой группы риска на более безопасное, надо учитывать, что наиболее эффективным для достижения цели является **поэтапный подход**. Этапы процесса изменения поведения приведены в **Таблице 22**.

**Таблица 22** Этапы процесса изменения негативного отношения и нежелательного поведения на позитивное отношение и желательное поведение

Этапы	Цель и предпринимаемые действия
Этап 1 <b>Вытеснение</b>	<p>При помощи фактов необходимо ослабить уверенность представителей группы риска в правильности их позиции по отношению к вопросу;  <b>Важно!</b> Пропуск фазы «вытеснения» ничуть не ускоряет процесс изменения модели поведения у представителей группы риска. Попытка «наложения» нового отношения поверх существующего убеждения всегда вызывает естественную реакцию сопротивления и неприятия. Человек отказывается от убеждений лишь через их ослабление путем сомнений (факты), в результате которых повышается готовность к замещению старых и ослабевших убеждений новыми убеждениями, создающими основу для формирования нового отношения.</p> <p>Сложность этого процесса и необходимость времени подтверждает справедливость известной истины о том, что перевоспитывать труднее, чем воспитывать, когда желаемое отношение формируется непосредственно «на чистом листе». См. Гл 1 «Школьные программы».</p>
Этап 2 <b>Замещение</b>	<p>Практика успешных информационных кампаний позволяет сделать вывод, что успех реализации второй фазы «Замещение» зависит от выполнения ряда правил:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ускорить замещение старого новым, можно сконцентрировав усилия не на разъяснениях, а на воздействие на <b>эмоции</b>. Эмоциональный аспект сообщаемой</li> </ol>



	<p>информации – самое мощное средство воздействия.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Информация, сопровождаемая <b>конкретными фактами</b>, оказывает несравнимо большее воздействие, чем просто призывы.</li> <li>Улучшение поведения достигается быстрее через <b>привлекательный показ правильного поведения</b>, правильного стиля жизни, приобретаемых личных удобств (выгод), а не <b>критики неправильного поведения</b>.</li> <li>Сообщения должны быть увязаны с нуждами повседневной жизни представителей целевой группы, соответствуя <b>их стилю жизни</b>.</li> <li>Только <b>интересная информация</b> является доходчивой. В ином случае, информация получателями просто игнорируется. В современном информационном мире любому сообщению приходится конкурировать с другими сообщениями. Поэтому, для того, чтобы достигнуть цели, сообщение должно не только привлечь внимание, но и удержать его на всем протяжении передачи сообщения. Поэтому, <b>безопасность дорожного движения должна продвигаться эмоционально, кратко, ярко, образно, как некий жизненно важный «продукт», несомненно, стоящий внимания и затрат.</b></li> </ol>
--	--

Процесс изменения убеждения и отношения - не всегда плавное и последовательное движение от одной стадии к другой. Человек пробует новые для него действия не один раз, оценивая последствия. Позитивная оценка (выгоды) мотивирует его на новые действия, формирующие со временем новый навык. Информационные кампании, стимулирующие этот процесс, стоят усилий и затрат на их проведение, а каждый, убедившийся в практических выгодах предлагаемого ими нового поведения, начинает **активно пропагандировать** его в своем кругу друзей, родственников, коллег (межличностные коммуникации). Именно поэтому наиболее трудной является начальная стадия, когда нужно мобилизовать усилия для увеличения числа сторонников, разделяющих идею безопасности. Достижение критического большинства сторонников - переломный момент, запускающий механизм социального нивелирования (когда поведение большинства утверждает социальную норму, которая заставляет меньшинство корректировать свое поведение, чтобы быть «как все» и не вызывать осуждение окружающих). После того, как механизм социального нивелирования запущен, задачей информационных кампаний и деятельности ответственных организаций становится поддержание достигнутой социальной нормы.

Факт: Нигде, ни в одном сообществе не удавалось достичь желательной модели поведения у 100% населения. В любом сообществе есть представители, противопоставляющие себя общепринятым нормам поведения. Однако при достижении социальной нормы безопасного поведения у критического большинства населения, эта доля мала, определима, является объектом контроля и применения особого дифференцированного информационного или иного воздействия, что ограничивает риск, исходящий от этой группы для окружающих.

### **Технология проведения информационной кампании**

Известно, что изменение модели поведения целевой группы – процесс, требующий целенаправленных усилий и времени. Известно также, что для обеспечения устойчивости достигнутого результата кампании должны проводиться:

- системно (как последовательный технологический процесс),
- в течение достаточно продолжительного времени.

Поэтому не следует ожидать немедленных результатов от конкретной информационной кампании сразу после ее проведения.

Технология проведения информационной кампании включает несколько этапов. Их тщательное планирование и хорошая организация - залог успеха. Отдельные этапы кампании могут осуществляться параллельно либо в иной последовательности в зависимости от специфических задач кампании (поставленных по результатам изучения целевой группы) и

условий ее осуществления. Технологические этапы проведения информационной кампании приведены в **Таблице 23**.

**Таблица 23** Технологические этапы проведения информационной кампании (ИК)

Этапы	Описание	Важно !	Пример
<b>Подготовительный</b>			
1. Формулировка общей цели кампании	Общая цель – конечный результат, ради которого проводится не только кампания, но реализуется вся программа.	Конкретные цели, задачи и деятельность, которая будет вестись в рамках ИК, определяются позднее, после сбора всей необходимой информации о проблеме и обозначения целевых групп.	«Снижение числа погибших и раненых в результате ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения».
2. Изучение ситуации (вторичные маркетинговые исследования*)	Оценка ситуации: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ анализ статистики,</li> <li>■ формы и мотивы рискованного поведения,</li> <li>■ отношение общества к проблеме,</li> <li>■ существующая законодательная база.</li> </ul>	Найти информацию о том, что уже было сделано для улучшения ситуации и каким образом (любой опыт).	Сбор и анализ: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ статистики по ДТП, где фигурирует алкоголь</li> <li>■ факторов риска</li> <li>■ законодательных актов относительно употребления алкоголя при управлении транспортным средством и меры наказаний.</li> </ul>
3. Оценка имеющихся и требуемых ресурсов	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Человеческие ресурсы (специалисты по информационно-профилактической работе, связям с общественностью, социальной рекламе, социологи, дизайнеры, эксперты по БДД, психологи)</li> <li>■ Ресурсы времени,</li> <li>■ Материальные ресурсы (технологии, финансирование)</li> </ul> <p>Затраты зависят от количества элементов кампании и степени сложности их исполнения.</p>	Для работы в команде следует привлекать добровольцев из числа представителей целевой группы. Их опыт и знания незаменимы при разработке информационных материалов, выборе каналов передачи информации и т.д.	Не стоит тратить огромные средства на производство видеороликов, если отсутствуют: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Средства для оплаты эфирного времени,</li> <li>■ Возможности бесплатной передачи информации через канал, популярный у данной целевой группы.</li> </ul>
4. Определение целевой группы - потребителя	Правильно выделенная целевая группа (например, по возрасту и стилю поведения) позволит точно определить послание (продукт), продвигаемый в рамках ИК.	Необходимо ответить на следующие вопросы: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Какая группа представляет наибольший риск?</li> <li>■ Какая группа наиболее важна для достижения цели кампании?</li> <li>■ Достаточно ли ресурсов для работы с группой?</li> </ul>	Если общая цель ИК - остановить прирост ДТП по вине нетрезвых водителей, то основной целевой группой будет та, чье поведение наиболее рискованно: молодые водители-мужчины

5. Сбор недостающей информации (первичные маркетинговые исследования*)	В ходе изучения выясняется уровень информированности целевой группы по проблеме, ее информационные запросы, основные поведенческие риски и значимые для группы каналы передачи/получения информации.	Работа с фокус-группой даст больше важной, глубинной информации о целевой группе, чем любое масштабное, но общее анкетирование.	В ходе изучения целевой группы выяснилось, что существует миф о безопасности употребления небольших доз алкоголя. Значит конкретная цель на данном этапе – развеять этот миф.
<b>Разработка стратегии и тактики</b>			
6. Постановка конкретных целей и задач	Исходя из имеющихся ресурсов, временных рамок и знаний о целевой группе, выделяются конкретные факторы (поведенческие, уровень осведомленности) на которые можно будет реально повлиять в рамках данной ИК. Воздействие на факторы определяет конкретные цели и задачи кампании, которые должны быть реалистичны (достижимы) и измеряемы.	ИК должны не только информировать о том, как можно обезопасить себя, но и побуждать к этому, "продвигая" определенные модели поведения и полезные привычки путем "встраивания" их в привлекательный образ стиля жизни, которому представителям данной целевой группы хотелось бы подражать.	Общая цель: «Снижение числа погибших и раненых в результате ДТП по вине нетрезвых водителей». Конкретная цель: «Снижение числа погибших и раненых в результате ДТП по вине нетрезвых молодых водителей-мужчин в г.Н на 20% к 2012 году». Задачи: <ul style="list-style-type: none"> <li>Повысить информированность об опасности употребления даже небольших доз алкоголя за рулем,</li> <li>Повысить информированность о мерах наказания за вождение в нетрезвом виде,</li> <li>Заставить задуматься о моральных последствиях возможного ДТП.</li> </ul>
7. Определение ожидаемых показателей (индикаторы).	<u>На уровне целей:</u> Статистика, внедрение новых технологий, новые законодательные акты. <u>На уровне задач:</u> Количество выпущенных материалов, обученных людей, напечатанных статей и т.п.	Изучить отношение сообщества к проблеме «До» и «После» проведения ИК. Для этого можно использовать анкетирование граждан, ток-шоу, опрос главных участников кампании (они долгое время общаются с людьми и могут судить об их отношении).	На уровне конкретных целей результат – это изменения статистики: количество ДТП по вине нетрезвых молодых водителей г.Н снизилось на 20% . Результат на уровне задач – продукты (семинары, буклеты, репортажи, ролики и т.д.).
8. Формулировка послания/сообщения ИК. Определение каналов передачи.	Необходимо: <ul style="list-style-type: none"> <li>Сформулировать послание таким образом, чтобы оно являлось призывом к действию.</li> <li>Вызвать у получателя положительную ассоциацию по отношению к продвигаемому действию (продукту) по повышению безопасности.</li> </ul>	Важно: <ul style="list-style-type: none"> <li>Предложите конструктивное решение «проблемы»;</li> <li>Указать, какую выгоду принесет рекомендуемое изменение поведения (см. п. 5 Социальная среда. Схемы побуждения и принуждения).</li> </ul>	Сравните: <p>«Не пей за рулем!» (начиная послание с частицы «Не» навязывает рамки проблемы, автоматически относит человека к числу «нарушителей») «Оставайтесь трезвыми за рулем!» (выводит в область конструктивного результата)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Обеспечить коммуникационные каналы для доведения информации до целевой группы (телевидение, радио, газеты, журналы, плакаты, наружная реклама, печатные материалы - буклеты, брошюры, листовки и т.п.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Доказать выгоды фактами;</li> <li>■ Сформулировать призыв к действию (конкретность предлагаемого);</li> <li>■ Учесть, что сообщение, которое человек способен запомнить, содержит не более 5-9 аргументов.</li> <li>■ Подать информацию правдиво, оставляя право выбора за получателями.</li> </ul>	<p><b>См. Справку: «Метод социального нормирования»</b></p>
9. Тестирование разработанного послания, информационных материалов.	Изучение реакции целевой группы на предлагаемый информационный продукт.	<p>Необходимые действия:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ индивидуальные интервью: беседа с респондентом один на один;</li> <li>■ фокус – группы: групповые интервью, при которых происходит активный обмен мнениями между людьми. Для участия в фокус-группе обычно приглашаются 8-10 человек, имеющих сходные признаки целевой группы.</li> </ul>	После опроса 1700 школьников средней возрастной группы, специалисты пришли к выводу, что такое послание как "Просто скажи «нет»" (алкоголю, наркотикам) оказывает обратный эффект.
<b>Информационная кампания</b>			
10. Планирование мероприятий в рамках кампании	ИК состоит из комплекса взаимосвязанных и последовательных мероприятий, которые дополняют и закрепляют результат для того, чтобы сделать его устойчивым (перевод информированности в отношение).	Критическим условием успеха является синхронизация действий всех участников кампании.	Полезным инструментом на данном этапе является наглядный календарный план мероприятий (название мероприятий, сроки проведения, ответственный, отметка о результате).
11. Реализация и мониторинг	Реализация запланированных мероприятий, координация, обеспечение обратной связи, сопоставление полученных результатов с планами, корректировка планов. Промежуточный мониторинг – «Все ли идет по плану?»	Если в рамках ИК планируется рекламировать какие-либо услуги или товары (детские кресла, отражатели), необходимо убедиться, что они действительно предоставляются или имеются в продаже. Необходимо обеспечить, чтобы появившиеся на рынке продвигаемые товары и услуги были хорошего качества. Необходимо поставить общественный	Отражатели. Можно проводить ИК и объяснять выгоду, но если у людей нет возможности приобрести данный товар, то ИК будет бесполезной. Велик риск того, что после проведения информационной кампании появятся недобросовестные поставщики, которые отреагируют на созданный спрос и наводнят рынок некачественной продукцией. Люди, поверившие кампании,

		контроль, перекрывающий путь подделкам (отражатели, не обеспечивающие должный эффект по дальности отражения, кресла, не обеспечивающие реальную защиту и т.д.). Если целевая группа столкнется с дефицитом или низким качеством продвигаемых товаров или услуг, то усилия будут потрачены впустую: доверие аудитории будет потеряно, результат не достигнут.	будут пользоваться этой продукцией, рассчитывая на то, что они и их дети защищены, но на самом деле будут подвергаться еще большей опасности. Поэтому важной частью кампании становится контроль результата.
12. Оценка эффективности и проведение заключительного изучения с целью замера результатов	Используются опросы, интервью, наблюдения для выявления: <ul style="list-style-type: none"> <li>Охвата, запоминаемости,</li> <li>Понимания, изменения отношения и поведения представителей целевой группы.</li> </ul>	Затраты, связанные с работой по оценке эффективности ИК должны быть заложены в ее бюджет.	Выяснение вопросов: <ul style="list-style-type: none"> <li>Появились ли у представителей целевой группы новые знания о вреде алкоголя, осознание риска, поменялось ли отношение к рисковому поведению.</li> <li>Сократилось ли количество ДТП по вине алкоголя, на сколько меньше было выявлено водителей в состоянии опьянения, как изменилось отношение к проблеме в обществе.</li> </ul>
13. Планирование последующей работы	После оценки результатов ИК в планы следующих мероприятий будут внесены коррективы. Может быть разработан пакет рекомендаций, которые в дальнейшем позволили бы отбирать для внедрения и развития наиболее эффективные формы и методы проведения информационных кампаний по данной тематике для данной целевой группы.	Обычно продолжительность ИК - год-полтора. Это оптимальный срок, в течение которого обычно удается достичь поставленных целей, при этом материалы кампании – видеоклип, аудиоклип, буклеты, плакаты, сувенирная продукция – не успевают надоесть целевой аудитории. Очевидно, что за время кампании не вся целевая аудитория меняет свое отношение и небезопасную модель поведения на более безопасную. Поэтому еще до окончания текущей информационной кампании следует начинать планировать следующую, опираясь на достигнутые результаты и полученные выводы. Важно не потерять инерцию и не допускать продолжительных «разрывов» в	Одна из самых успешных кампаний в США – «Трезвость за рулем» длилась 7 лет. Эффективность кампании в социологическом измерении была очень высока – число нетрезвых водителей на дорогах снизилось на 20%.  Цель следующей долгосрочной кампании - снижение количества ДТП из-за других опасных состояний водителей – наркотического и медикаментозного опьянения, усталости и т.д.

		цепочке поступательных и последовательных действий. Непрерывность процесса имеет большое значение для поддержания устойчивости достигнутого результата.	
--	--	---	--

**Справка:** **Архангельск: Информационная кампания по привлечению интереса населения к средствам пассивной безопасности**

В Архангельске летом 2007г. была проведена краткосрочная информационная кампания по продвижению средств пассивной безопасности: ремней безопасности, детских автокресел, отражателей для пешеходов.

В подготовке и реализации кампании приняли участие следующие партнеры:

1. МРО ГИБДД Архангельска
2. Мэрия Архангельска
3. Дорожное агентство «Архангельскавтодор»
4. МУЗ «Станция скорой медицинской помощи»
5. Архангельский областной центр медицины катастроф
6. Архангельская областная служба спасения
7. Некоммерческое партнерство по безопасности дорожного движения «Зеленая Волна»
8. ООО «АвтоДорожный Консалтинг»
9. Служба «Дорожные комиссары»
10. Региональное бюро поддержки Программы сотрудничества между ЕС и РФ по Архангельской области и НАО (ТАСИС)
11. Российская автомобильная федерация
12. Авторадио
13. МУК «Соломбала-арт»
14. Автосалон «Лео»
15. Пожарная часть №17
16. Шведская дорожная администрация
17. Министерство транспорта и связи Финляндии
18. Центральная общественная организация по безопасности дорожного движения «Лийкеннетурва», Финляндия
19. Общественная организация «Безопасное дорожное движение», Норвегия
20. Консалтинговая компания Jaakko Pöyry Infra, Финляндия
21. Общественная организация «Добровольное общество автомобилистов», регион Норрботтен, Швеция

Технологические этапы кампании и их оценка представлены в **Таблице 24**.

**Таблица 24** Технологические этапы информационной кампании по продвижению средств пассивной безопасности и отметка об исполнении этапа (Архангельск)

Этап	Описание	Исполнение
Общая цель	Повышение информированности об эффективности средств пассивной безопасности	+
Изучения	В рамках кампании состоялась международная конференция, где был представлен как российский, так и зарубежный опыт: «Роль средств пассивной безопасности и навыков оказания первой медицинской помощи у участников дорожного движения для профилактики ДТП и снижения их тяжести на дорогах Баренц Региона» Проведен опрос о доле водителей, пользующихся ремнями безопасности.	+
Ресурсы	Человеческие и материальные ресурсы предоставлены партнерами: Мэрией, ГИБДД, НКО (российские и зарубежные), автосалонами, «Авторадио», Службой спасения, Медициной катастроф. Ведение мероприятия было поручено диджею из самого популярного молодежного клуба (который отлично справился с задачей)	+
Определение целевых групп	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Водители в возрасте от 25 до 40 лет</li> <li>▪ Пешеходы, все категории</li> </ul>	+
Выводы сбора информации	Недостаток информации по средствам пассивной безопасности (нет информации в СМИ, неподготовленность консультантов-продавцов)	+
Конкретная цель	Повышение использования средств пассивной безопасности жителями Архангельска	+
Определение индикаторов	На уровне конкретных целей: изменить статистику использования средств пассивной безопасности. На уровне задач: Распространение буклетов, подготовка репортажей,	+



	статей, демонстрация пользы средств пассивной безопасности на основе тренажеров.	
Формулировка послания	Вместе к безопасному дорожному движению!	+
Информационные материалы	Буклеты и видеоролики были предоставлены зарубежными партнерами	-
Планирование мероприятий	Состоялось 5 встреч рабочей группы (представители от каждого партнера) по подготовке мероприятия: разработаны сценарий, планы рабочих площадок, программа действий, назначены ответственные.	+
Реализация и мониторинг	<p>Тренажеры и экспозиции:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Автомобиль-тренажер, имитирующий ДТП с переворачиванием, демонстрирующий работу ремней безопасности каждому желающему убедиться на практике в их эффекте при подобном типе ДТП;</li> <li>▪ Движущие кресла-тренажеры, имитирующие наезд на препятствие (скорость кресла в момент наезда составляет 7 км/час), демонстрирующие на практике работу ремней безопасности при подобном типе ДТП;</li> <li>▪ Очки-имитаторы демонстрировали эффект влияния алкоголя (1 промилле) на точность координации движений и реакции при выполнении простых заданий (пройти по прямой линии, попасть мячом в цель);</li> <li>▪ Выставка отражателей разных производителей и изготовленных по разным технологиям. Размещение выставки в темном помещении позволяла увидеть эффект по повышению заметности пешеходов в темное время и сравнить отражательные характеристики отражателей. Детям отражатели раздавались бесплатно при одновременном инструктаже по их правильному применению;</li> <li>▪ Демонстрация фильмов о влиянии ремней безопасности, шлемов, отражателей и т.д. при ДТП разных типов;</li> <li>▪ Плакаты, брошюры, буклеты о правильном использовании средств пассивной безопасности;</li> <li>▪ Автосалоны демонстрировали детские кресла разных видов, давали пояснения по их характеристикам и обучали правильной установке кресел в автомобилях разных моделей. Автосалоны успешно реализовали не только весь свой запас детских автомобильных кресел, но и сформировали «портфель заказов» на конкретные модели, многие из которых имеют довольно высокую стоимость;</li> <li>▪ Пожарные демонстрировали огнетушители, приемы тушения и специальные средства, позволяющие локализовать и устранить возгорание в транспортном средстве;</li> <li>▪ Представители Медицины катастроф демонстрировали медицинские аптечки, их содержание и правильное применение содержимого для оказания первой помощи;</li> <li>▪ Службы экстренного реагирования продемонстрировали технологию взаимодействия и последовательность координированных действий разных служб при ДТП с опрокидыванием, взрывом и возгоранием автомобиля, включившем: тушение пожара, разрезание автомобиля, извлечение пострадавших, оказание им первой помощи и транспортировку пострадавших с места ДТП в медицинское учреждение.</li> <li>▪ Широко распространялась информация о правильном вызове экстренной помощи в сети разных провайдеров мобильной связи.</li> </ul>	+
Оценка эффективности	<p>Статистика по использованию ремней безопасности, охват аудитории:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Свыше 2000 горожан смогли проверить на себе эффект ремней безопасности с помощью тренажеров;</li> <li>▪ Распространено 1500 светоотражателей;</li> <li>▪ Распространено около 1000 буклетов (детские автокресла, пешеходные</li> </ul>	+

	светоотражатели, крепление груза); ▪ Мероприятия широко освещались в СМИ (репортажи, видеосюжеты, радиопередачи) как местных, так и центральных.	
Планирование последующей работы	Все партнеры поддержали идею изготовления аналогичных тренажеров для их регулярной демонстрации всем ученикам школ вождения (опыт Швеции)	+
Устойчивость процесса	Несмотря на пользу, данная кампания так и осталась разовым мероприятием в Архангельске	-
Сопутствующий положительный эффект	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Присутствовавшие представители Мурманского ГИБДД запланировали на следующий год и провели аналогичное мероприятие в Мурманске, используя сценарий и программы архангельских коллег, что сократило затраты и сроки;</li> <li>▪ Поскольку информационная кампания в Архангельске, направленная на разъяснение важной роли средств пассивной безопасности, проводилась перед планируемым повышением штрафов за игнорирование ремней безопасности, то она способствовала подготовке общественного мнения в пользу ужесточения законодательства.</li> </ul>	+ +

**Вывод:** Хорошо организованное и яркое массовое мероприятие на муниципальном уровне обнаруживает живой интерес российских граждан к новшествам, снижающим как вероятность, так и тяжесть ДТП, риск гибели и тяжелых травм.

Новой позитивной российской характеристикой стала **озабоченность родителей безопасностью своих детей**. Граждане оказались готовыми инвестировать на эту цель значительные средства. Однако при этом взрослые проявляли безрассудную склонность игнорировать свою собственную безопасность, даже если для этого не требуется дополнительных средств, а лишь такая элементарная мера как ремень безопасности. Российские родители пока:

- Слабо осознают причинно-следственную связь между собственной гибелью или инвалидностью в результате ДТП и будущим своих детей.
- Слабо понимают физику ДТП, в котором непрстегнутое и свободно перемещающееся тело родителя или незакрепленный груз создают риск смертельных травм ребенка, даже если он находится в специальном кресле.

Поэтому **родителей можно определить как целевую группу** для информационной кампании, направленной на повышение безопасности самих взрослых, где основным акцентом следует сделать связь «безопасность родителей – гарантия будущего благополучия детей». Можно предположить, что такая кампания будет полезна не только для Архангельска, но и для других российских городов и регионов.

### **Оценка результативности информационной кампании**

Российский опыт проведения информационных кампаний пока невелик, поэтому оценку их результативности можно провести на основе сравнения с зарубежными кампаниями.

Сравнение двух эффективных информационных кампаний, реализованных на национальном уровне (Польша) и на региональном уровне (Сахалин), представлено в **Таблице 25**.

**Таблица 25:** Сравнение эффективных информационных кампаний, проведенных в Польше и в России (Сахалин)

Данные Послание	«Пристегните своего ребенка» (Польша)	«Выбери жизнь – пристегнись!» (Россия, Сахалин)
Период реализации	2001-2004	2005-2008
Масштаб	Национальный уровень	Региональный уровень
Заинтересованные стороны (партнеры)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения (GRSP);</li> <li>• Министерство</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения (GRSP);</li> <li>• Департаменты здравоохранения, образования, транспорта администрации;</li> </ul>



	<p>здравоохранения;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Институт автомобильного транспорта;</li> <li>• Полиция;</li> <li>• Бизнес (Дилерские центры Мерседес-Бенц);</li> <li>• СМИ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ГИБДД;</li> <li>• Бизнес (Сахалин энерджи, Эксон-нефтегаз);</li> <li>• СМИ</li> </ul>
Комплексы мер	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Статьи в СМИ</li> <li>• Передачи на радио и ТВ</li> <li>• Постеры, флайеры, буклеты</li> <li>• Конкурсы (призы: детские кресла)</li> <li>• Семинары</li> <li>• Создание веб-сайта</li> <li>• Создание 30-секундного ролика с последующим прокатом в кинотеатрах</li> <li>• Участие «звезд»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Статьи в СМИ</li> <li>• Акции в ВУЗах</li> <li>• Передачи на радио и ТВ</li> <li>• Постеры, флайеры, ленточки</li> </ul>
Целевые группы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Будущие мамы</li> <li>• Молодые родители</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1-ый этап: все водители (повышение общей информированности);</li> <li>• 2-ой этап: мужчины 25-40 лет (группа риска по данным статистики ДТП)</li> </ul>
Оценка эффективности	<p><b>ДО:</b> 50% водителей перевозили детей без использования кресел, или используя их неправильно</p> <p><b>ПОСЛЕ:</b> 75% водителей используют кресла для перевозки детей и правильно устанавливают их</p>	<p><b>ДО:</b> 3% водителей использовали ремни безопасности</p> <p><b>ПОСЛЕ:</b> 80% водителей используют ремни безопасности</p>
Сопутствующие компоненты/инструменты	Ужесточение контроля соблюдения законодательства со стороны полиции (Закон об использовании детских кресел от 1997г)	Изменения в КоАП (повышение штрафа до 500 рублей) и контроль со стороны ГИБДД за использованием ремней безопасности

**Вывод:** Самая эффективная российская региональная информационная кампания «Выбери жизнь – пристегнись!» «выросла» из корпоративной программы по повышению безопасности сотрудников компании «Сахалин энерджи». Изначально основанная на хорошем международном практическом опыте (Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения - GRSP), программа доказала:

- В составе и технологии проведения успешных информационных кампаний **много общих компонентов;**
- Несправедливость утверждения о том, что зарубежный опыт не подходит для российского населения, отличающегося от европейцев особым «правовым нигилизмом». На самом деле, перекладывание «вины» на «загадочную русскую душу» - скорее попытка скрыть настоящую причину частых неудач в России при применении зарубежного опыта – **некачественную подготовку и низкий профессионализм исполнения информационных кампаний;**
- **Возможность объединения усилий и ресурсов российских участников** - органов местной власти, ГИБДД, неправительственных организаций и бизнеса при постановке общей цели.

Основные принципы «построения» успешной информационной кампании, способной внести вклад в достижение общей цели как в зарубежной, так и в российской практике, представлены в **Таблице 26** с примерами.

**Таблица 26** Основные принципы «построения» успешной информационной кампании и примеры

Принципы	Примеры	Примечание
1. Недостаточно просто информировать - необходимо вызвать <b>эмоциональный отклик</b> у целевой группы и дать рекомендации о том, что можно предпринять в конкретных ситуациях.	<p>Ярко продемонстрировать требуемое поведение запоминающимся образом.</p> <p><b>Кампания (США, Франция) «Кто сегодня Сэм?»</b> - дежурный трезвый водитель в компании молодежи, выбирающей отдохнуть. Сэма выбирают до вечеринки. Сэм не пьет и развозит своих друзей по домам.</p>  	Необходимо вооружить целевую группу по-житейски полезными, практичными правилами.
2. Перевод слов в <b>действие</b> .	<p><b>Дойти до медпункта</b></p> <p>Группе студентов прочитали серьезную разъяснительную лекцию о необходимости вакцинации против столбняка. Им также сообщили, куда обратиться за прививкой. Письменное анкетирование показало, что беседа оказала влияние, студенты поняли, что вакцинация необходима.</p> <p>Результат: Только <b>3%</b> сделали себе инъекцию вакцины.</p> <p>Другую группу студентов, прослушавших ту же беседу:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Обеспечили схемой студенческого городка с помеченным на ней зданием медпункта,</li> <li>Попросили записаться на конкретное время для вакцинации.</li> </ul> <p>Результат: Количество студентов, сделавших прививку, составило <b>28%</b>.</p> <p><b>Вывод:</b> Для большинства людей только информирования недостаточно, чтобы стимулировать на действие. Информацию необходимо преобразовать в алгоритм действия.</p>	Хорошая информационная кампания должна настраивать на действие.
3. Сегментация целевой группы (подразделение на подгруппы) позволяет разработать еще более <b>адресные и точные послания</b> , достигающие цели.	<p>Сегментация целевой группы по риску ДТП по вине алкоголя с выделением:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Мотоциклистов, не использующих шлемы,</li> <li>Водителей в возрастной группе до 30 лет,</li> <li>Водителей с опытом управления транспортным средством до 1 года.</li> </ul>	К любой подгруппе можно подобрать более точный «ключик», но для этого требуется привлечь «тонких» специалистов.
4. Общий настрой и основные послания информационной кампании должны быть реализованы в <b>позитивном</b>	<p>Большинство психологов утверждает, что страх смерти и инвалидности - слишком туманный аргумент для молодого человека. Более понятным, а поэтому, более эффективным инструментом для молодежи является страх нарушить нормы социального поведения в группе и риск быть отторгнутым сверстниками (сегодняшний эмоциональный аспект).</p>	<b>См. Справку «Новый подход - метод социального нормирования» - ниже</b>

ключе (т.е. не должны запугивать).	Проведение информационных кампаний в Японии имеет дополнительное требование - информирование не должно сопровождаться громкими звуками и раздражать целевую группу навязчивостью.			
5. Необходимо задействовать одновременно <b>несколько коммуникационных каналов</b> . Их следует определять исходя из доступности и популярности для целевой группы.	Каждый канал распространения информации имеет свои особенности, которые следует учитывать и профессионально использовать: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ пресса – донесение до аудитории более сложного для восприятия материала,</li> <li>▪ плакаты и афиши – донесение краткого послания (слогана),</li> <li>▪ видеоролики - охват большей аудитории разного состава,</li> <li>▪ буклеты – полезный справочный материал,</li> <li>▪ предметы частого пользования с нанесением логотипа, слогана – напоминание,</li> <li>▪ кампании в эмбиент-формате. См. <b>Справку «Эмбиент-кампании»</b></li> </ul>			<b>См. Таблицу 20 Сравнение информационных кампаний в Польше и на Сахалине</b>
6. Вовлечение в разработку и реализацию кампании заинтересованных сторон (государственные органы, СМИ, НКО, бизнес, родители) повышает эффективность кампании за счет <b>эффекта расширения охвата социальной среды</b> .	Пример самого широкого участия в информационных кампаниях представляет шведское национальное движение «Видение 0», которое охватывает все сообщество по горизонтали (подобно крутам на воде) и по вертикали.			Представителям целевой группы будет легче перейти к модели безопасного поведения, если они чувствуют поддержку со стороны ближайшего окружения и общества в целом <b>Гл. 5 Социальная среда</b>
7. Информационные кампании следует планировать как обязательный <b>компонент программ</b> по повышению безопасности дорожного движения городского или регионального уровня.	В практике реализации успешных программ по безопасности дорожного движения - информационные и образовательные программы – неотъемлемая часть. Пример – Балтийские страны: программы 2003-2006гг.			Согласование действий, направленных на разные факторы риска - дорожную инфраструктуру, техническое состояние парка транспортных средств и целевые группы риска в составе участников дорожного движения - позволяют в сумме повлиять на большую по численности аудиторию, <b>содействуя наращиванию в сообществе критического большинства населения</b> , настроенного в пользу безопасной модели поведения.
	Латвия <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изменение отношения участников ДД (обучение детей, водителей, <b>информационные кампании</b>, контроль)</li> <li>• Безопасность пешеходов</li> <li>• Повышение БДД в темное время суток</li> <li>• Содержание дорог и переустройство участков концентрации ДТП</li> <li>• Аудит дорожной безопасности</li> <li>• Техосмотр</li> <li>• Оказание первой</li> </ul>	Литва <ul style="list-style-type: none"> <li>• Улучшение дорожных условий на дорогах вне населенных пунктов</li> <li>• <b>Вовлечение общественности в процесс повышения БДД (культура поведения и дисциплина)</b></li> <li>• Повышение эффективности контроля дорожного движения</li> <li>• Повышение заметности участников ДД</li> <li>• Повышение качества теоретической и</li> </ul>	Эстония <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изменение отношения участников ДД к безопасности</li> <li>• Совершенствование программ обучения</li> <li>• Совершенствование контроля и мер принуждения</li> <li>• Улучшение дорожного окружения</li> <li>• Улучшение планирования дорог и улиц</li> <li>• Изменение отношения (обучение детей, водителей, <b>информационные кампании</b>, контроль)</li> </ul>	

	доврачебной помощи	практической подготовки водителей		
8. Европейский опыт рекомендует заручиться поддержкой политиков, значимых публичных фигур, «звезд» для продвижения безопасности в рамках информационных кампаний.	<p><b>Публичные люди несут ответственность перед нацией</b> - демонстрировать безопасную модель поведения, осознавая свою миссию по спасению жизней и здоровья своих сограждан, сторонников и поклонников.</p> <p>Чемпион мира, гонщик "Формулы-1" Мика Хаккинен стал лицом информационной кампании, направленной против употребления алкоголя водителями. Гонщик пропагандирует умеренность в потреблении спиртного вообще, а особенно водителями.</p> <p>Цитата: "Годы, проведенные на трассе, доказали мне, насколько важны в спорте воля, самоконтроль и ответственность. Не менее важны эти качества на дорогах".</p>			<p>Можно подключать к деятельности «звезд» местного масштаба, <b>если они имеют «вес» и уважение у целевых групп:</b> спортсмены, музыканты, политики, бизнесмены и т.д.</p>

### Справка Эмбиент (*ambient*) кампании

Все большее распространение получают информационные кампании в пользу безопасности в эмбиент-формате, т.е. продвижение идеи безопасности с использованием предметов и элементов окружения.

Достоинства эмбиент-формата:

- Эмоциональная яркость, юмор;
- Относительно невысокая стоимость реализации;
- Отсутствие рекламного «шума» и бумажного мусора;
- Выход за рамки стереотипного восприятия, креативность;
- Создание местных достопримечательностей.

Недостаток - сложность в оценке эффективности.



Фото 10, 11 Зарезервировано для выпивших водителей

Дополнительные позитивные эффекты от информационных кампаний в эмбиент-формате:

1. Стимулирование дискуссий по вопросу безопасности в СМИ, во властных структурах, в обществе;
2. Влияние на принятие политических и финансовых решений;
3. Формирование интереса к безопасности и спроса на товары и услуги по безопасности;

Стимулирование идей и инноваций у бизнеса и НКО в пользу безопасности.

Примеры информационных кампаний в эмбиент-формате приведены на Фото 10 и 11.

**Вывод:** Подготовка информационных кампаний – профессиональная деятельность с огромным потенциалом по снижению дорожной аварийности по вине «человеческого фактора».

Для разработки и проведения эффективной информационной кампании необходимо соблюдать весь «технологический цикл», включающий подготовку, проведение и анализ результатов. К планированию и выполнению технологических этапов кампаний, требующих профессиональных знаний и опыта, необходимо привлекать специалистов, а именно, для:

- проведения изучений (сбор информации, анализ, представление результатов),
- разработки дизайна (буклетов, сайтов, постеров и т.п.),
- производства информационных материалов,
- проведения массовых мероприятий.

Непрофессионализм создает следующие риски:

- желаемый результат не будет достигнут, несмотря на потраченные средства на проведение информационной кампании;
- исходное состояние будет ухудшено из-за размыва интереса у представителей целевой группы и недоверия. Ликвидация последствий непрофессионализма впоследствии потребует дополнительных усилий и, соответственно, увеличит затраты;
- время будет потеряно, а в случае безопасности время - не только деньги, но прежде всего жизни и здоровье, потерянные в ДТП, которые можно было сохранить.

Практика показывает, что информационные кампании в области безопасности дорожного движения, помимо достижения прямых целей, создают **дополнительные позитивные результаты**, а именно:

1. **Стимулируют дискуссии** по вопросу безопасности в СМИ, во властных структурах, в обществе. Расширение и активизация дискуссионного поля повышает интенсивность обмена информацией по проблеме, что позволяет ускорять наращивание критического большинства граждан в сообществе, настроенных в пользу безопасности.
2. **Влияют на принятие политических и финансовых решений**, поскольку информационные кампании оказывают сильное влияние на политиков и общественных деятелей. Ни один из них не осмелится продвигать решение, возможным следствием которого является повышение риска ДТП, вероятности гибели и увечий сограждан.
3. **Формируют интерес к безопасности** и спрос на товары и услуги, содействующие профилактике ДТП и снижению тяжести их последствий.
4. **Стимулируют появление идей и инновации** бизнеса по разработке и производству товаров и услуг, содействующих повышению безопасности.

**Важно!** Информационные кампании не могут кардинально изменить ситуацию на дорогах при отсутствии системного подхода и поддерживающих компонентов: обучения, законодательства, контроля, улучшения инфраструктуры и социальной среды, поддерживающей повышение безопасности.

## 4 Законодательство и правила

### *Функция законодательства и правил*

Цели законодательства и правил в области безопасности дорожного движения заключаются в том, чтобы:

1. Сделать поведение участников дорожного движения предсказуемым, и тем содействовать повышению безопасности;
2. Распределить ответственность среди участников дорожного движения и определить степень их вины, если ДТП все-таки произошло.



Законы и правила в области БДД – это правовые инструменты, при помощи которых достигаются известные цели, стоящие перед любой транспортной системой, а именно - повышение производительности и безопасности транспортных операций.

Социально-экономические особенности, характерные для периода количественного роста парков транспортных средств (См. **Таблицу 1**) меняют ситуацию на дорогах и влияют на окружение, что требует адекватных «правил игры» и правовых инструментов, чтобы управлять ситуацией.

Способность совершенствовать правовые инструменты, реагируя не только на уже назревшую необходимость (**реактивное реагирование**), но и на упреждение проблем (**про-активное реагирование**) служит показателем качества законодательной власти.

Опыт стран с более продолжительным стажем автомобилизации позволяет прогнозировать появление в России проблем как закономерных следствий определенных причин. Россия идет по пути, уже пройденному другими странами. Знание причинно-следственных связей создает благоприятные возможности, позволяя предпринимать необходимые упреждающие действия, т.е. **управлять рисками дорожной аварийности**.

### ***Природа «правового нигилизма»***

Из мировой практики известно, что законодательные изменения будут исполняться населением осознанно, а не из-за боязни наказания, если цель изменений и нововведений гражданам понятна. Поэтому в развитых правовых государствах принято перед любым изменением законодательства или правил проводить разъяснение в ходе **общенациональной информационной кампании**. Практика доказала, что достаточная и правильно поданная информация – гарантия исполнения нового закона **критическим большинством граждан**. Как известно, поведение большинства оказывает корректирующее воздействие на поведение меньшинства (механизм социального нивелирования), а затраты на проведение предварительных информационных кампаний, окупаются:

1. Ускоренным и облегченным достижением цели при помощи нового правового инструмента;
2. Снижением затрат на поддержание механизма реализации закона, контроля и наказаний за его нарушение.

**Справка:** США: Предварительная информационная кампания в пользу ремней безопасности, подняла уровень использования ремней с **49% до 77%** (штат Нью-Йорк, город Эльмира). В другом городе этого же штата (Гленз Фоллз), где информирования не проводилось, использование ремней безопасности оставалось на уровне **37%**, несмотря на требование законодательства по обязательному использованию ремней.

Традиционным качеством российских водителей принято считать «правовой нигилизм». Чаще других жалобы на нигилизм участников дорожного движения можно услышать от сотрудников ГИБДД. Справедливы ли эти обвинения?

**Определение:** **Правовой нигилизм** - осознанное отрицание необходимости подчинения правовым нормам, убежденное нарушение правил и требований законодательства.

Характеристика «правовой нигилизм» в его правильном определении, безусловно, неприменима к российским водителям, которые не являются убежденными противниками правил и сторонниками анархии. Истинная причина столь частого нарушения законов и правил российскими гражданами гораздо сложнее.



Из мировой практики известно, что желаемое поведение участников дорожного движения – всегда результат системной работы по его формированию. Нигде и никогда желаемое поведение не возникало естественным путем без каких-либо усилий со стороны ответственных структур. Каковы усилия, таковы и результаты.

Как показывает первый опыт проведения информационных кампаний в России – российские граждане воспринимают информационные послы так же, как и граждане других стран, адекватно реагируя на них изменением поведения. Следовательно, Россия – обширное поле для профессиональной деятельности по формированию законопослушания участников дорожного движения с использованием опыта других стран по успешному проведению такой работы. Информационные кампании – неотъемлемая часть профессиональной работы ответственных структур.

### **Опыт применения схем побуждения и принуждения для выполнения требований законодательства и правил**

Помимо информационных кампаний, разъясняющих суть законодательных нововведений и формирующих фундамент для осознанного исполнения законов, не менее важны механизмы поддержания выполняемости требований законодательства. Такими механизмами являются схемы правового принуждения и побуждения.

Разница между схемами принуждения и побуждения состоит только в следующем:

- побудительные меры направлены на то, чтобы сделать правильное поведение **выгодным**,
- принудительные меры – на то, чтобы сделать **неправильное** поведение **невыгодным**.

Обе схемы, как побуждения, так и принуждения – инструменты внешнего **воздействия на мотивы поведения** участников дорожного движения.

Практика показывает, что человека быстрее всего заставляют изменяться **экономические соображения**, а именно:

1. Возможные **выгоды и экономия**, как результат применения мер побуждения (возможность получения бонусов, скидок, призов как поощрение за подчинение установленным законам и правилам);
2. Возможные **убытки и потери**, как результат применения мер принуждения в случае нарушений (риск ощутимых штрафов, лишения прав, задержания транспортного средства, что связано с потерями времени и затратами, которых хочется избежать).

Поэтому понимание выгод от повышения безопасности дорожного движения должно быть расширено и конкретизировано. Примеры выгод, приобретаемых в результате мер по повышению безопасности дорожного движения, представлены в **Таблице 27**.

**Таблица 27** Примеры мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения, и выгоды от них

Пример	Выгоды/убытки
<p><b>(1) Проблема:</b> Участок улично-дорожной сети, характеризующийся концентрацией ДТП с участием пешеходов.</p> <p><b>Причина:</b> Высокая скорость движения транспортных средств на участке улицы, отделяющей жилой квартал от школы и торгового центра, что обуславливает высокую интенсивность пешеходного движения через проезжую часть (особенно детей).</p> <p><b>Решение:</b> Сдерживание скорости на потенциально опасном участке, устройство островков безопасности и приподнятого пешеходного перехода.</p>	<p>Информационная кампания:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Представление нового дорожного обустройства не как досадного препятствия, а как средства организации условий для плавного движения транспортного потока (наиболее безопасного и экономичного) и условия для повышения комфорта проживания в районе.</li> </ul> <p>Разъяснение следствий снижения скоростей и повышения плавности движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Снижение рисков ДТП с участием</li> </ul>

<p><u>Следствие:</u> Недовольство владельцев транспортных средств и водителей общественного транспорта новым обустройством, которое физически сдерживает скорость движения и рассматривается как лишение участников дорожного движения определенных выгод (скорость).</p> <p><u>Задача:</u> Изменить отношение водителей к элементам безопасности, представить их водителям как определенные новые выгоды.</p> <p><u>Урок:</u> Следует избегать планировочных решений на стадии планирования землепользования, в результате которых создается конфликт между транспортными и пешеходными потоками.</p>	<p>пешеходов,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Спокойствие родителей за безопасность школьников,</li> <li>▪ Упорядочение движения потоков транспорта и пешеходов, снижающее риск ДТП,</li> <li>▪ Снижение уровней шума и загазованности, улучшающее качество окружающей среды,</li> <li>▪ Повышение качества среды проживания и общей респектабельности района,</li> <li>▪ Повышение ценности недвижимости.</li> </ul> <p><u>Причинно-следственная связь:</u> Выгода от снижения скорости – общее повышение качества среды – выгоды для всех.</p>
<p><b>(2) Практика:</b> Распространение в США телевизионных игр и лотерей, привлекающих внимание населения к проблеме безопасности дорожного движения, по результатам которой участники получают призы.</p> <p>В ходе кампаний проводится позитивная ориентация телезрителей на преимущества правильного поведения, в том числе, построением формулировок самих вопросов, например «Как правильно поступить?».</p> <p><b>Важно!</b> Формулировки типа «Что неправильно?» или «Найдите ошибку» <b>не применяются.</b></p>	<p>Популярные ведущие в ходе телетигр, наряду с яркостью шоу и юмором, <b>профессионально</b> и ненавязчиво продвигают мысль о том, что безопасность водителей и членов их семей как результат правильного и предусмотрительного поведения (например, применения ремней безопасности, детских кресел) – вклад в стабильность, комфорт и благополучие семьи. Это само по себе немалая выгода по сравнению с непредусмотрительным поведением, повышающим риск стать участником ДТП с тяжелыми последствиями для семьи.</p>
<p><b>(3) Практика:</b> Если немецкий водитель набирает за год штрафные очки за допущенные нарушения правил дорожного движения, то сумма его страховки, которая составляет до 1000 евро, увеличивается еще на 500 Евро, на второй год – на 1000 Евро, на третий – на 2000 Евро. При средней зарплате 3000 – 5000 Евро – это очень существенные затраты, которые может себе позволить далеко не каждый гражданин Германии. Водитель, не допустивший в прошедшем году ДТП, наоборот, получает значительную скидку.</p> <p><u>Следствие:</u> Упорствовавший нарушитель, часто оказывается вынужденным пользоваться общественным транспортом, а не автомобилем, чтобы не платить тройную цену за страховку.</p>	<p>Отсутствие возможности использовать личный автомобиль ограничивает свободу передвижения и создает определенный дискомфорт, что, безусловно, невыгодно.</p> <p><b>Страховые механизмы – эффективный инструмент</b> в составе побудительных схем к безопасному управлению автомобилем. Страховые компании выступают инициатором многих пилотных проектов по дальнейшему совершенствованию схем и тиражированию их на другие страны.</p>
<p><b>(4)</b> В Австралии и Швейцарии телефонные разговоры по мобильному телефону при управлении автомобилем запрещены законом. Запрет распространяется также на отправление SMS – сообщений во время управления автомобилем.</p>	<p>В некоторых штатах Австралии, в Бельгии, Малайзии, Сингапуре, кроме внушительного штрафа, за это нарушение законодательством предусмотрено даже тюремное заключение.</p>
<p><b>(5)</b> В Австралии, Белоруссии, Бразилии, Германии, США, на Кипре обсуждается возможность принятия законов, запрещающих курение за рулем. В Австралии этот запрет будет действовать только в случае, если в салоне автомобиля находится ребенок до 12 лет, который невольно становится пассивным курильщиком.</p>	<p>В Великобритании с 1.01.2007г действует закон, устанавливающий штраф за курение во время управления автомобилем в размере 30 фунтов.</p>
<p><b>(6)</b> В правительстве Великобритании обсуждается закон, который намного ужесточает наказание для</p>	<p>Речь идет о том, чтобы утомленного водителя наказывать так же сурово, как выпившего,</p>

водителей, ставших виновниками ДТП из-за усталости.	поскольку риск ДТП в результате обоих опасных состояний сопоставим. Толчок законотворческому процессу дала общественная организация, борющаяся за безопасность на дорогах. По ее данным, на дорогах Великобритании, еженедельно до 10 человек гибнет в ДТП, произошедших из-за того, что водитель просто заснул за рулем.
---	---

Практикой установлено следующее:

**Выгода** – самый сильный мотив по своему влиянию на поведение человека, поэтому:

- Если нарушение правил дает выгоду (например, превышение скорости дает экономию времени), а штраф за это нарушение незначителен (гораздо меньше, чем выгода), то подавляющее большинство водителей предпочтут выгоду «сейчас и здесь» и будут нарушать правила, несмотря на то, что в целом они - сторонники «игры по правилам» (т.е. не являются нигилистами). Такова природа человека как генома, независимо от национальности. Вывод из этого следует только один – **убытки от наказания за нарушение должны превышать выгоды от нарушения**. Именно на основе этого понимания устанавливаются немалые размеры штрафов в развитых странах. Именно в составе такого «механизма» законодательство становится эффективным инструментом **управления поведением** участников дорожного движения.
- Чем меньше промежуток времени между нарушением и наказанием, тем эффективнее воздействие наказания на нарушителей и вероятнее корректировка их поведения. Результативность штрафа сразу после нарушения намного выше, чем результативность того же штрафа, наложенного через некоторое время. Поэтому эффективность «законодательного механизма» должна поддерживаться **оперативностью его исполнения**.

**Вывод:** Очевидно, что в России потенциал профессиональных технологий по формированию безопасной модели поведения не реализован, несмотря на то, что:

- российский уровень автомобилизации стремительно приближается к уровню развитых стран,
- мировая практика предоставляет обширный профессиональный инструментарий и методики для формирования желательной модели поведения участников дорожного движения.

**Побудительные акции** (в том числе стимулирующие схемы страхования) сбалансированные с адекватными и оперативными принудительными мерами, очень результативны для повышения безопасности дорожного движения. Однако в России доминирующей схемой для решения задач повышения безопасности дорожного движения **пока является правовое принуждение**. Недостаток контроля и не слишком значительные штрафы за нарушения снижают результативность этого инструмента. Это означает, что потенциал улучшения поведения российских участников дорожного движения не реализован, а поле деятельности для запуска схем побуждения и налаживания баланса принуждения/побуждения обширно.

Практика показывает, что даже очень хорошие законы и эффективный механизм их реализации не могут кардинально изменить ситуацию. Правовые инструменты – только один из составляющих компонентов системы мер, направленных на подавление рисков ДТП, обусловленных человеческим фактором, наряду с другими, а именно:

- Информированием и обучением,
- Мерами, направленными на формирование социальной среды, в которой безопасность воспринимается ценностью,

- Мерами по совершенствованию инфраструктуры и повышению защищенности уязвимых категорий участников дорожного движения на потенциально-опасных участках сетей.

## 5 Социальная среда

### *Содействие формированию социальной среды, благоприятствующей повышению безопасности дорожного движения*

Привычки и нормы поведения человека начинают формироваться с раннего возраста под влиянием окружающих. Основным поведенческим ориентиром для детей является поведение родителей. Например, если при управлении автомобилем отец всегда использовал ремни безопасности, то сын воспринимает это уже как норму поведения; если родители соблюдают правила при переходе улицы, дети автоматически приобретают такую же привычку с детства.

В подростковом возрасте поведенческим ориентиром становится поведение киногероев, известных спортсменов, звезд шоу-бизнеса и сверстников. К сожалению, производители фильмов и публичные люди часто не осознают ответственность, накладываемую на них известностью. Примеры нежелательного поведения на дороге, показываемые в фильмах, рекламных роликах и т.п. представляют социальную опасность для молодежи, копирующей поведение своих кумиров, как реальных, так и вымышленных, что способствуют росту нарушений и ДТП среди молодежи в реальной жизни.

Одно из необходимых условий повышения безопасности дорожного движения – формирование социальной среды, которая благоприятствовала бы воспитанию желательного безопасного поведения и корректировке опасных поведенческих проявлений. Для формирования адекватной социальной среды нужны не периодические месячники, а проникновение идеи безопасности во все явления повседневной жизни, используя все доступные способы и каналы передачи информации: СМИ, рекламу, моду, кинематограф и т.п. Как показывает практика, нетрезвых водителей на дорогах убавляется, когда критическое большинство окружающих начнет воспринимать пьяного за рулем не с сочувствием или безразличием, а как потенциального убийцу, который может легко разрушить чью-то жизнь. Удерживать любителей выпить от управления автомобилем будет не столько страх «попасться» и подвергнуться наказанию (убытки), сколько страх потерять уважение и быть отторгнутым микросредой (ближайшим социальным окружением).

Среда, благоприятствующая повышению безопасности дорожного движения, не появляется сама по себе, а является результатом целенаправленной работы по ее формированию с учетом определенных «технологических» стадий (См. **Таблицу 28**) и использованием профессиональных знаний и методов.

#### **Справка: Новый подход - метод социального нормирования**

Нередки ситуации, когда профилактические программы, на которые было потрачено много средств, не дают желаемого эффекта. Анализ причин помогает лучше понять причины низкой эффективности информационных кампаний и позволяет усовершенствовать их концепцию.

Традиционно, при анализе социальных явлений главное внимание уделяется проявлениям нежелательного поведения. В соответствии с обновленной концепцией предлагается переставить акценты и **основное внимание уделить представлению правильной модели поведения.**

В этом случае, в профилактических программах главным становится не порицание случаев пьянства, наркомании, нарушений правил на дороге и устрашающий показ их последствий, а представление преимуществ трезвого и безопасного стиля жизни, чтобы правильное поведение воспринималось как норма.

Применение такого подхода оправдывает себя и дает хороший результат, например, при профилактике образа жизни без алкоголя. Особенно хороший эффект был достигнут при воздействии на целевую группу «девушки», которые по своей природе более склонны ориентироваться на позитивную модель поведения. Метод оказался эффективным также при воздействии на целевую группу «подростки».

Проведение опроса среди учащихся и последующее ознакомление их с результатами опроса, искренне удивляет учащихся, поскольку большинство из них не курят и не пьют. Изначально, они (а также их родители) считают, что большинство современных подростков употребляют алкоголь и курят.

Показателен следующий пример:

- Среди американских студентов был проведен опрос, выявивший мнение студентов, что примерно 95% из них курят. В реальности курящими оказались только 30% студентов.

Социальное нормирование разрушает существующие штампы и неверные представления. Ведь если студент думает, что 95% его соучеников курит, то он автоматически подводится к мысли, что ему тоже нужно курить, чтобы быть как все. Результаты применения метода социального нормирования в университете штата Висконсин дали отличные результаты: уровень курения среди курящих студентов снизился на 29%, т.е. каждый третий курильщик прекратил курить, осознав, что он принадлежит к меньшинству, а не к большинству, как он полагал ранее.

Трехлетняя программа социального нормирования в двух школах штата Иллинойс (США), дала следующие результаты:

- В 1999г в США в целом 44% старшеклассников хотя бы однажды употребляли алкоголь в течение последнего месяца. В 2001г этот показатель составил 30%.
- Аналогичный показатель по курению составил в 1999г 25,6%, а в 2001г - 16,8%.

Эффективность метода социального нормирования демонстрирует следующий пример:

В средней американской школе менее 20% от общего количества мусора выбрасывается в мусорные корзины.

В одной из школ в двух параллельных классах было организовано разное воздействие на учеников для того, чтобы убедить их выбрасывать мусор в корзины.

1. В одном классе все, от директора до уборщицы, на протяжении 8 дней регулярно и настойчиво, в письменной и устной форме, всячески увещевали детей: “Пожалуйста, не сорите”. (Аналог – “Не употребляйте алкоголь за рулем!”)

2. В другом классе детям внушали: “Вы аккуратные, вы аккуратнее, чем другие” в течение того же периода времени те же самые люди, не побуждая детей изменить свое поведение, а лишь хвалили их за то, чего они *уже* как бы достигли в поддержании чистоты.




Результат:

- В классе, где детей убеждали “не сорить”, в конце эксперимента вместо 20% в корзину стало попадать **45%** мусора.
- В классе, где у детей формировали положительные представления об их поведении, в корзину стало отправляться **80%** мусора.

Еще более значимым оказался следующий результат:

- Через две недели после окончания эксперимента ученики в первом классе вернулись к прежнему уровню 20%, а ученики второго класса сохранили стиль поведения в соответствии с “**позитивным имиджем**”, продолжая отправлять в корзины 80% мусора.

**Таблица 28** Последовательность стадий развития социальной среды, благоприятствующей повышению безопасности дорожного движения

Стадия развития социальной среды	Характеристика стадий	Действия и применяемые инструменты	Критические условия для успешного прохождения стадии
3. Высшая стадия - социальная среда, благоприятствующая повышению безопасности дорожного движения  	Установившаяся в сообществе устойчивая <b>норма социального поведения, автоматически корректирует нежелательное поведение</b> представителей групп риска, которые находятся в меньшинстве.  <i>«Ведомые потребностью быть “правильными”, люди всегда оглядываются на убеждения и поведение окружающих – в особенности в незнакомой или неоднозначной ситуации. Люди ищут социальных подсказок». (Ф.Зимбардо, профессор психологии, Стэнфордский университет).</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Контроль ситуации, анализ статистики, выявление тенденций, исследования;</li> <li>Сбалансированные меры побуждения/принуждения соблюдения законодательства, где <b>приоритет отдается побудительным мерам</b> (как про-активным действиям)</li> </ul> <p><u>Цель:</u> Поддержание благоприятной среды и корректировка поведения групп риска, которые известны.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Избегать самодовольства и ощущения, что результат достигнут, и наступило время «почивать на лаврах»;</li> <li>Проведение целенаправленной работы по уточнению групп риска, выявлению новых, изучению их мотивации (которые могут меняться);</li> <li>Совершенствование дифференцированных мер «тонкого воздействия» на целевые группы риска.</li> </ul>
2. Запуск «механизма социального нивелирования»  	Процесс перехода <b>количества</b> (растущего числа граждан, настроенных в пользу безопасности) <b>в качество</b> (ослабление и умирание старой нормы поведения и замещение ее формирующейся новой нормой социального поведения)  <b>Социальное нивелирование</b> - естественное стремление человека быть не хуже других в социальной группе.	<p>Содействие процессу перехода количества в качество всеми средствами,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>как прямыми (кампании, обучение),</li> <li>так и косвенными (СМИ, кино, литература, реклама, примеры публичных людей и т.д.)</li> </ul> <p><u>Цель:</u> Поддержка процесса перехода количества в качество, обеспечение необратимости и устойчивости процесса</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие партнерства организаций, координация их действий;</li> <li>Наличие «дирижера» - органа, который держит ситуацию под контролем, анализируя результаты и координируя действия;</li> <li>Наличие общественных организаций, в которых с населением работают мотивированные представители <b>гражданского общества.</b></li> </ul>
1. Наращивание критической массы  	<b>Самый сложный период</b> , требующий мобилизации всех усилий при недостатке опыта и ресурсов. Главная задача этой стадии аналогична задаче миссионерской деятельности, т.е. «обращению в веру» (безопасность) <b>как можно большего количества людей.</b> Необходимо охватить информационной деятельностью как можно большую аудиторию. Задачу не решить общими призывами. Максимальное количество «новообращенных» - это <b>сумма адресных действий, направленных дифференцированно на целевые группы</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Определение целевых групп,</li> <li>Информационные кампании,</li> <li>Обучение,</li> <li>Совершенствование законодательства</li> </ul> <p><u>Цель:</u> Обеспечить изменение отношения к дорожной безопасности у максимального количества людей.</p>	Необходим «пакет мер», включая: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Постановку цели;</li> <li>2. Формулирование задач (шагов);</li> <li>3. Системный подход;</li> <li>4. Объединение партнеров вокруг общей цели и координация;</li> <li>5. Использование лучшего опыта;</li> <li>6. Исследования, анализы;</li> <li>7. Передачу знаний и повышение профессионализма исполнителей;</li> <li>8. Стабильность финансирования;</li> <li>9. Политическую волю.</li> </ol>

## **Понятие «гражданское общество»**

Взаимоотношения между людьми регулируются не только законодательством (которое не может предусмотреть всех нюансов сложных взаимоотношений между людьми), но и неписаными законами и общечеловеческими ценностями, принятыми в данном сообществе. Эти ценности и неписанные законы поддерживаются самим гражданским обществом.

В последнее десятилетие много говорится о необходимости укрепления российского гражданского общества, чтобы нация осознала единство, приобрела способность решать масштабные задачи и достигать поставленные амбициозные цели.

## **Какова актуальность гражданского общества для повышения дорожной безопасности?**

Идеальное гражданское общество – это открытое, демократическое, саморазвивающееся общество, основанное на самоорганизующейся рыночной экономике, где государство регулирует и совершенствует ряд основополагающих функций, обеспечивая макроэкономическую стабильность и национальную безопасность согласно национальным ориентирам и приоритетам (главный из которых – повышение качества жизни граждан), используя правовые и экономические инструменты (налоги, тарифы, пошлины). Конституционные права определяют области кураторства со стороны государства: образование, наука, культура, здравоохранение, социальная сфера.

Однако потребности граждан государства намного более разнообразны и многочисленны, и никакому государственному аппарату не по силам их обеспечить. Поэтому граждане начинают самостоятельно объединяться по потребностям и интересам для решения более специализированных вопросов. Гражданское общество – это саморазвивающееся общество, создающее необходимые условия для различных групп граждан (инвалидов, студентов, многодетных родителей, ветеранов, детей-сирот и т.д.). Основная функция гражданского общества – наиболее полное удовлетворение материальных, социальных и духовных потребностей граждан, что возможно только при дифференцированном подходе и участии самих граждан.

Гражданское общество – это формирующаяся в условиях демократии человеческая общность, представленная:

1. Сетью добровольно образовавшихся негосударственных структур (объединений, ассоциаций, партнерств и т.п.) в различных сферах жизнедеятельности общества (защита окружающей среды, защита прав различных категорий граждан, общественный контроль, создание фондов поддержки определенных видов деятельности и предпринимательства, общественное самоуправление по месту жительства и т.д.).
2. Совокупностью негосударственных взаимоотношений (политических, духовных, культурных, социальных) на основе свободы мысли, слова, реальной возможности высказать свое мнение, самостоятельности и независимости творческих объединений.
3. Институциональным совершенствованием добровольных взаимоотношений для достижения общих целей на основе традиций, обычаев, постепенно переходящих в норму социального поведения и часть закона сообщества (например, взаимодействие государственных организаций и бизнеса, органов власти и НКО, взаимодействие бизнеса и НКО, вовлечение граждан в принятие решений, благотворительность, спонсорство и т.д.).

Добровольно образовавшиеся объединения граждан получили общее название – некоммерческие организации – НКО (иногда встречается – неправительственные организации).

В отличие от государственных структур НКО имеют следующие явные преимущества:

1. Мотивация, которая стимулирует профессионализм, самостоятельность и высокую степень ответственности за качество работы и выполнения принятых обязательств;
2. Непосредственная близость к целевой группе;



3. Отсутствие формальных преград в применении новых подходов, что дает возможность развивать новые идеи, социальные инновации, улучшать уже существующие программы;
4. Оценка и извлечение уроков из своих экспериментов, широкий обмен этой информацией и успешными практиками с коллегами в своих сетях.

Все перечисленное помогает НКО обеспечивать высокое качество и устойчивость результатов своей работы. Поэтому, для государства - НКО не только ценные партнеры, выполняющие работу по предоставлению услуг в узких сегментах, но и постоянный источник социальных инноваций и инициатив.

Практика всех развитых демократических стран доказывает - социальное развитие тем интенсивнее и качественнее, чем активнее и сильнее НКО, вовлекающие в решение задач мощные негосударственные ресурсы.

**Справка:** Во Франции все программы по работе с детьми на местном уровне осуществляются исключительно некоммерческими организациями, в том числе за счет государственных контрактов и грантов. В Германии более 35% всех детских садов – негосударственные учреждения, более 60% интернатов для инвалидов находятся вне ведения государства, около 50% домов престарелых и 40% больниц - негосударственные. Качество услуг в этих учреждениях обеспечивается на самом высоком уровне благодаря помощи волонтеров и спонсоров.

По оценкам специалистов более 120 тыс. российских НКО (25% от общего числа зарегистрированных) ежегодно предоставляют разнообразные услуги более чем 28 миллионам российских граждан.

**Справка: США - НКО «Матери против употребления водителями алкоголя» (Mothers Against Drunk Driving (MADD), [www.madd.org](http://www.madd.org)**

Организация была основана в 1980г небольшой группой матерей, чьи дети пострадали в ДТП по вине нетрезвых водителей. Организация насчитывает около 2 млн. членов и 600 филиалов по всей стране. Деятельность организации включает разработку информационных кампаний и программ, подготовку законодательных инициатив, помощь детям-жертвам ДТП в лечении, реабилитации и обучении для приобретения профессии и последующего трудоустройства.

**Справка: Сахалинское партнерство по вопросам дорожной безопасности.**

Тысячи людей приехали на Сахалин работать в энергетическом секторе после того, как в 1995г. там были обнаружены залежи нефти и газа. Быстрый экономический подъем вызвал рост численности парка легковых автомобилей и, как следствие, – рост дорожной аварийности. По данным ГИБДД Сахалина за период 2001-2004гг. количество ДТП возросло более чем на 38%, а число погибших – на 13%.

В 2005г. по инициативе компании «Сахалин энерджи» и при поддержке Глобального Партнерства по Дорожной Безопасности (GRSP) и областной администрации было создано Сахалинское партнерство по дорожной безопасности. Партнеры: ГИБДД, районные администрации, бизнес, СМИ.

Работа Партнерства была организована по четырем направлениям, приведенным в **Таблице 29**.

**Таблица 29** Направления деятельности Сахалинского партнерства по дорожной безопасности

Направление	Характеристика
1. Пропаганда использования ремней безопасности (см. подробнее <b>Таблицу 25</b> ),	Задача - сделать пользование ремнем безопасности насущной потребностью. По зарубежному опыту, решение этой задачи требует десятилетий. Однако сравнение результатов по использованию ремней «До» (3%) и «После» (80%) доказывают, что российские водители оказались очень восприимчивыми <b>к профессиональному подходу</b> , реализованному в рамках информационной кампании, опровергая традиционный штамп о невосприимчивости российских водителей к вопросам безопасности. <u>Примечание:</u> Если эффективная информационная кампания останется единичным событием, то через некоторое время результаты вернутся к уровню, близкому к уровню «До». Достигнутый результат надо удерживать и закрепить, предпринимая системные действия, сокращая интервал, чтобы <b>новые навыки стали устойчивыми</b> и полностью заместили старую небезопасную привычку игнорировать ремни. (См. Гл. 3 <b>«Информационные кампании»</b> )
2. Снижение рисков	Задача – анализ статистики ДТП и ее топографическая локализация на схеме сети



на участках концентрации ДТП	дорог общего пользования и улично-дорожных сетей населенных пунктов. Выявление участков сети, характеризующихся концентрацией аварийности, выявление причин ДТП, подготовка мер для снижения рисков, расстановка приоритетов по результатам анализа <b>Выгоды сообщества от снижения издержек ДТП/Затраты на реализацию мер по повышению безопасности</b> См подробно далее раздел «Инструменты, нацеленные на повышение безопасности дорожной инфраструктуры (Воздействие на фактор риска «Дорога и ее окружение»)»
3. Обеспечение безопасности пути детей в школу	Задача - содействие органам образования по совершенствованию методических материалов для повышения безопасности детей на улице и, в т.ч. на ежедневном пути ребенка из дома в школу и обратно. Главный акцент - умение правильно реагировать на изменяющуюся дорожную ситуацию. Например, ребенок знает, что переходить дорогу следует на зеленый сигнал светофора. Но как перейти дорогу безопасно, если светофор не работает? Подробнее также см. в Гл. 1 «Школьные программы»)
4. Ускорение прибытия первой медицинской помощи к пострадавшим в ДТП.	Задача – объединение усилий и сотрудничество служб экстренного реагирования для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП на догоспитальном этапе («золотой час»).

**Таблица 30** приводит примеры деятельности некоммерческих организаций по безопасности дорожного движения в Северных странах и российского Партнерства «Зеленая Волна», использующего опыт скандинавских коллег.

**Вывод:** Успех в решении задачи повышения дорожной безопасности существенно зависит от условий социальной среды. Сформировать социальную среду, способную корректировать поведение представителей групп риска, невозможно только усилиями государства, без участия гражданского общества.

Некоммерческие организации (НКО), профессионально решающие задачи информирования населения и работы с целевыми группами риска, привлекающие дополнительные ресурсы, обеспечивают огромный вклад в формирование безопасной социальной среды.

НКО - партнеры государственных структур, умеющие эффективно действовать в узких сегментах целевых групп риска, часто недоступных для государственных организаций, а также, источник социальных инноваций и инициатив.

Практика всех развитых демократических стран доказывает - социальное развитие тем интенсивнее и качественнее, чем активнее и сильнее гражданское общество (НКО), вовлекающее в решение задач мощные негосударственные ресурсы (информацию, профессионалов, технологии, материалы, гранты).

НКО по повышению безопасности дорожного движения – необходимый компонент системы обеспечения безопасности дорожного движения. Для обеспечения максимальной отдачи от деятельности некоммерческих организаций в области БДД, необходимо:

- Активно интегрировать НКО в программы и проекты по повышению БДД;
- Создавать российские НКО и партнерские сети, сотрудничающие с опытными некоммерческими организациями из стран-лидеров в области дорожной безопасности;
- Развивать профессиональный подход по продвижению безопасности среди населения и укреплению связей с общественностью.

**Таблица 30** Опыт Северных стран по привлечению гражданского общества к вопросам БДД и применение этого опыта в России

Страна	Организация по повышению БДД	Цели деятельности	Инструменты	Направления деятельности	Партнеры	Примечание
Финляндия	Liikenneturva – центральная добровольческая организация по повышению БДД в Финляндии.  Объединяет 55 членов – от обычных дорожных пользователей до транспортных ассоциаций.  Имеет 12 офисов по всей стране.	Повышение безопасности путем изменения отношения людей к безопасности и их модели поведения.	- Информирование (публикации, информационные кампании); - Дифференцированное обучение; - Повышение квалификации водителей. - Исследовательская деятельность в сфере БДД (имеет свое исследовательское подразделение, доступ к статистике и обширную библиотеку); - Инициирование обсуждения вопросов по БДД и общественный контроль планирования и принятия решений в сфере транспорта.	- Анализ статистики по БДД; - Информация о влиянии алкоголя; - Продвижение средств пассивной безопасности (велопшлемы, ремни безопасности, светоотражатели, детские удерживающие устройства); - Пожилые водители (к 2030г 26% населения будет старше 65 лет, в 2009г – 16%) - Молодые водители; - Особенности управления автомобилем в зимнее время, в темное время.	Дорожные администрации, полиция, муниципалитеты, ассоциации, волонтеры.	Подробная информация на сайте: <a href="http://www.liikenneturva.fi">www.liikenneturva.fi</a>
Швеция	NTF – зонтичная национальная неправительственная организация по повышению безопасности дорожного движения.  Создана в 1934г по инициативе Министерства по транспорту и связи. Объединяет 70	Формирование общественного мнения о праве каждого на безопасную транспортную среду. Повышение возможности каждого человека как требовать безопасную среду, так и участвовать в ее формировании.	- Информирование; - Обучение; - Проведение конкретных мероприятий по запросу граждан (пример: измерение скорости транспортного потока в жилых районах); - Консультации при выборе безопасных услуг (транспорт) и продуктов (шины, светоотражатели, шлемы, кресла).	- Снижение средней скорости потока на 10 км/час на дорогах общего пользования и на 5 км/час на городских дорогах (что сокращает число погибших в ДТП на 150-200 человек в год); - Снижение количества ДТП по вине алкогольного, наркотического опьянения и усталости водителей;	Дорожные администрации, полиция, муниципалитеты, ассоциации, волонтеры.	Подробная информация на сайте: <a href="http://www.ntf.se/english/">www.ntf.se/english/</a>

	членов. Имеет 23 региональных офиса и более 100 местных отделений.	Повышение информированности о влиянии дорожной безопасности на уровень здоровья населения.		- Повышение использования пассивных средств безопасности (ремни, детские кресла, велошлемы).		
Норвегия	Trygg Trafikk – Норвежский совет по повышению БДД. (Зонтичная некоммерческая организация, которая является связующим звеном между добровольческими организациями и органами власти).  Создана в 1956г по инициативе Министерства транспорта, Министерства образования, Министерства юстиции, страховых компаний Имеет представительства в каждом регионе (19).	Продвижение лучших практик по безопасности движения для всех групп дорожных пользователей.	- Обучение; - Информирование; - Повышение квалификации водителей (продвижение безопасного и экологичного стиля вождения).	- Обучение в детских садах и школах (программы, игры, задания); - Продвижение использования пассивных средств безопасности (кресла, подушки и ремни безопасности, отражатели); - Безопасное управление мотоциклами и скутерами; - Безопасное велосипедное движение	Дорожные администрации, полиция, муниципалитеты, ассоциации, волонтеры.	Подробная информация на сайте: <a href="http://www.tryggetrafikk.no">http://www.tryggetrafikk.no</a>
Россия	Сахалинское партнерство по дорожной безопасности.  Создано в 2005г. по	Снижение числа жертв ДТП	Информирование и обучение	- Пропаганда использования ремней безопасности (см. подробнее <b>Таблицу 20</b> ), - Повышение безопасности участков	ГИБДД, районные администрации, бизнес, СМИ.	Подробнее о деятельности партнерства на сайте: <a href="http://www.who.int/entity/bulletin/volumes/87/8/09-020809/ru/">www.who.int/entity/bulletin/volumes/87/8/09-020809/ru/</a>

	инициативе бизнеса.			концентрации ДТП - Обеспечение безопасности по пути детей в школу - Ускорение прибытия первой медицинской помощи к пострадавшим в ДТП.		
Россия	Некоммерческое партнерство по повышению безопасности дорожного движения «Зеленая волна», Архангельск  Создано в 2006г по инициативе ГИБДД Архангельска.	Снижение негативных последствий автомобилизации: - дорожной аварийности, - негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.	Информирование и обучение	- Мероприятия по продвижению средств пассивной безопасности; - Мероприятия по продвижению концепции сдерживания скорости движения; - Повышение качества услуг общественного транспорта; - Продвижение развития инфраструктуры для легкого движения.	ГИБДД, Автодор, ООО «Авто-Дорожный Консалтинг», СПбГАСУ, Институт БДД, Шведская дорожная администрация (Северный регион).	Публичный отчет о деятельности организации размещен на сайтах: <a href="http://www.oprf.ru">www.oprf.ru</a> , <a href="http://www.nkozakon.ru">www.nkozakon.ru</a> , <a href="http://www.donorsforum.ru">www.donorsforum.ru</a>  <b>См. Приложение 4</b> «Краткий вариант Публичного отчета о деятельности НП «Зеленая волна» за 2006-2009гг.

## Выводы Раздела 2: Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Воздействие на фактор риска «Человек»

1	<p>Поскольку подавляющее количество ДТП происходит «по вине» человеческого фактора, то инструментам, направленным на формирование безопасной модели принадлежит ключевая роль. Результативность применения этих инструментов зависит от:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Профессионализма исполнения;</li> <li>2. Непрерывного совершенствования инструментов для поддержания их соответствия происходящим изменениям, улучшению понимания человеческой психики и ее влияния на поведенческие проявления в процессе дорожного движения;</li> <li>3. Применения инструментов в увязке с другими инструментами в рамках системного подхода (дорожное обустройство, оборудование транспортных средств).</li> </ol>
2	<p>Школьные программы обеспечивают самые благоприятные возможности для формирования желательной модели безопасного поведения будущих граждан. Воспитать навыки с нуля всегда легче, чем потом перевоспитать нежелательные навыки, сформировавшиеся случайно. Обучение затратно, но <b>инвестиции в будущих граждан очень выгодны</b>, т.к. средства, вложенные в воспитание и обучение будущих граждан, всегда многократно окупаются. Школьные программы обеспечивают:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Немедленный результат, улучшая безопасность детей и подростков на улицах;</li> <li>▪ Долгосрочный результат, когда повзрослевшие школьники садятся за руль автомобиля.</li> </ul> <p>Лучший зарубежный опыт доказал особую <b>результативность комплексного подхода, объединяющего в один процесс: работу с детьми, работу с родителями и инфраструктурные меры</b> по сдерживанию скоростей движения на потенциально опасных участках улично-дорожных сетей для предупреждения дорожно-транспортного травматизма и повышения безопасности и качества среды проживания.</p>
3	<p>Снижение числа ДТП с участием начинающих водителей требует целенаправленного и комплексного подхода, включающего обучение, развитие практических навыков, стимулирующее законодательство, контроль и информационно-разъяснительную работу. Специальные программы (национальные, региональные, муниципальные) способствуют повышению мотивации к совершенствованию водительского мастерства, что значительно снижает риск ДТП с участием молодых водителей. Перечень партнеров таких программ может быть широк, включая школы вождения, ГИБДД, департаменты образования и здравоохранения, бизнес (страховые компании, автосалоны и т.д.).</p> <p>Очевидно, что российский подход к обучению водителей требует модернизации и адаптации к дорожным условиям сообщества с высоким уровнем автомобилизации. Управление транспортным средством в более сложных условиях плотного транспортного потока, требует дополнительных навыков прогнозирования поведения других участников для предупреждения ДТП, особенно в сложных ситуациях (скользкая зимняя дорога, темное время). Процесс обучения будущих российских водителей должен быть направлен:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ На формирование безопасной модели поведения (предупреждение опасных ситуаций и снижение риска ДТП) через воздействие на руководящие поведенческие мотивы;</li> <li>▪ На развитие навыков самостоятельного принятия правильных решений.</li> </ul> <p>Опыт европейских стран предлагает модели эффективных программ обучения водителей, проверенных практикой и адаптированных к климатическим условиям, схожим с российскими (продолжительный холодный и темный период года). Эти программы могут быть использованы, как для воспитания желательного поведения, так и для корректировки сформировавшегося нежелательного поведения российских водителей.</p>
4	<p>Подготовка информационных кампаний – профессиональная деятельность с огромным потенциалом по снижению дорожной аварийности по вине «человеческого фактора». Для разработки и проведения эффективной информационной кампании необходимо соблюдать весь «технологический цикл», включающий подготовку, проведение и анализ результатов. К планированию и выполнению технологических этапов кампаний, требующих профессиональных знаний и опыта, необходимо привлекать специалистов, а именно, для:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ проведения исследований (сбор информации, анализ, представление результатов),</li> <li>■ разработки дизайна (буклетов, сайтов, постеров и т.п.),</li> <li>■ производства информационных материалов,</li> <li>■ проведения массовых мероприятий.</li> </ul> <p>Непрофессионализм создает следующие риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ желаемый результат не будет достигнут, несмотря на потраченные средства на проведение информационной кампании;</li> <li>■ исходное состояние будет ухудшено из-за размыва интереса у представителей целевой группы и недоверия. Ликвидация последствий непрофессионализма впоследствии потребует дополнительных усилий и, соответственно, увеличит затраты;</li> <li>■ время будет потеряно, а в случае безопасности время - не только деньги, но прежде всего жизни и здоровье, потерянные в ДТП, которые можно было сохранить.</li> </ul> <p>Практика показывает, что информационные кампании в области безопасности дорожного движения, помимо достижения прямых целей, создают <b>дополнительные позитивные результаты</b>, а именно:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Стимулируют дискуссии</b> по вопросу безопасности в СМИ, во властных структурах, в обществе. Расширение и активизация дискуссионного поля повышает интенсивность обмена информацией по проблеме, что позволяет ускорять наращивание критического большинства граждан в сообществе, настроенных в пользу безопасности.</li> <li>2. <b>Влияют на принятие политических и финансовых решений</b>, поскольку информационные кампании оказывают сильное влияние на политиков и общественных деятелей. Ни один из них не осмелится продвигать решение, возможным следствием которого является повышение риска ДТП, вероятности гибели и увечий сограждан.</li> <li>3. <b>Формируют интерес к безопасности</b> и спрос на товары и услуги, содействующие профилактике ДТП и снижению тяжести их последствий.</li> <li>4. <b>Стимулируют появление идей и инновации</b> бизнеса по разработке и производству товаров и услуг, содействующих повышению безопасности.</li> </ol> <p><b>Важно!</b> Информационные кампании не могут кардинально изменить ситуацию на дорогах при отсутствии системного подхода и поддерживающих компонентов: обучения, законодательства, контроля, улучшения инфраструктуры и социальной среды, поддерживающей повышение безопасности.</p>
5	<p>Очевидно, что в России потенциал профессиональных технологий по формированию безопасной модели поведения не реализован, несмотря на то, что:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ российский уровень автомобилизации стремительно приближается к уровню развитых стран,</li> <li>■ мировая практика предоставляет обширный профессиональный инструментарий и методики для формирования желательной модели поведения участников дорожного движения.</li> </ul> <p><b>Побудительные акции</b> (в том числе, стимулирующие схемы страхования) сбалансированные с адекватными и оперативными принудительными мерами, очень результативны для повышения безопасности дорожного движения. Однако в России доминирующей схемой для решения задач повышения безопасности дорожного движения <b>пока является правовое принуждение</b>. Недостаток контроля и не слишком значительные штрафы за нарушения снижают результативность этого инструмента. Это означает, что потенциал улучшения поведения российских участников дорожного движения не реализован, а поле деятельности для запуска схем побуждения и налаживания баланса принуждения/побуждения обширно.</p> <p>Практика показывает, что даже очень хорошие законы и эффективный механизм их реализации не могут кардинально изменить ситуацию. Правовые инструменты – только один из составляющих компонентов системы мер, направленных на подавление рисков ДТП, обусловленных человеческим фактором, наряду с другими, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Информированием и обучением,</li> <li>■ Мерами, направленными на формирование социальной среды, в которой</li> </ul>

	<p>безопасность воспринимается ценностью,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Мерами по совершенствованию инфраструктуры и повышению защищенности уязвимых категорий участников дорожного движения на потенциально-опасных участках сетей</li> </ul>
6	<p>Успех в решении задачи повышения дорожной безопасности существенно зависит от условий социальной среды. Сформировать социальную среду, способную корректировать поведение представителей групп риска, невозможно только усилиями государства, без участия гражданского общества.</p> <p>Некоммерческие организации (НКО), профессионально решающие задачи информирования населения и работы с целевыми группами риска, привлекающие дополнительные ресурсы, обеспечивают огромный вклад в формирование безопасной социальной среды.</p> <p>НКО - партнеры государственных структур, умеющие эффективно действовать в узких сегментах целевых групп риска, часто недоступных для государственных организаций, а также, источник социальных инноваций и инициатив.</p> <p>Практика всех развитых демократических стран доказывает - социальное развитие тем интенсивнее и качественнее, чем активнее и сильнее гражданское общество (НКО), вовлекающее в решение задач мощные негосударственные ресурсы (информацию, профессионалов, технологии, материалы, гранты).</p> <p>НКО по повышению безопасности дорожного движения – необходимый компонент системы обеспечения безопасности дорожного движения. Для обеспечения максимальной отдачи от деятельности некоммерческих организаций в области БДД, необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Активно интегрировать НКО в программы и проекты по повышению БДД;</li> <li>Создавать российские НКО и партнерские сети, сотрудничающие с опытными некоммерческими организациями из стран-лидеров в области дорожной безопасности;</li> <li>Развивать профессиональный подход по продвижению безопасности среди населения и укреплению связей с общественностью.</li> </ul>

## Заключение Раздела 2: Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Воздействие на фактор риска «Человек»

Обеспечение безопасности дорожного движения путем 100% выполнения правил дорожного движения - практически недостижима, даже при теоретическом наличии достаточных ресурсов для повсеместного и тотального контроля. Реальный практический результат по повышению безопасности достижим за счет постановки цели - повышения безопасности модели поведения, и решения задач, обеспечивающих вклад в ее достижение, а именно:

- Внедрение схем корректировки нежелательного поведения участников дорожного движения, сбалансированных с разъяснительными и стимулирующими мерами;
- Выявление целевых групп риска;
- Развитие сотрудничества специалистов из различных областей при подготовке дифференцированных информационных кампаний, нацеленных на изменение отношения к безопасности;
- Дифференцированное воздействие на целевые группы для наращивания критического большинства населения, настроенного в пользу безопасного поведения на дороге;
- Запуск механизма «социального нивелирования» как переход в новое качество суммы множества целенаправленных усилий;
- Формирование социальной среды, где поведение большинства корректирует нежелательное поведение меньшинства, представители которого должны ощущать себя дискомфортно за рамками общепринятых норм безопасного поведения;
- Проведение изучений и подготовка целевых информационных кампаний для воздействия на группы риска, остающихся за рамками «критического большинства»;
- Поддержание и совершенствование социальной среды путем координированных и согласованных действий всех служб и организаций.

Основные трудности возникают **на начальной стадии**, когда критически важны: **мобилизация усилий** всех участников, политическая воля, примеры правильной модели поведения со стороны публичных персон, слаженность действий соответствующих ведомств и служб.

## 2.2 Инструменты для повышения безопасности дорожной инфраструктуры (Воздействие на фактор риска «Дорога и ее окружение»)

### Общая информация и постановка задач

В данном разделе Рекомендаций рассматриваются инструменты, применимые для снижения рисков, обусловленных фактором «Дорога и ее окружение» в контексте возможностей местного самоуправления.

Любое сообщество, в том числе муниципалитет, в качестве важнейших целей ставит повышение безопасности дорог путем одновременного решения двух задач:

1. Снижение общего количества ДТП,
2. Снижение тяжести ДТП.

Дорожные службы могут обеспечить вклад в решение этих задач путем применения:

1. Простых и незатратных мер в качестве первоочередного реагирования на рост аварийности на существующих дорогах (реактивные меры);
2. Предупредительных мер для предотвращения ДТП на существующих и будущих дорогах (активные и про-активные меры).

### Характеристика инструментов, применяемых для повышения дорожной безопасности

Каждое решение, направленное на снижение риска аварийности (как реального, так и потенциального), как правило, представляет собой системный комплекс, включающий несколько взаимосвязанных мер. Каждый комплекс адаптирован к конкретным условиям участка сети, определяемых: интенсивностью движения, составом потоков, наличием пешеходного движения, рельефом, застройкой и т.д.

Обобщенная классификация инструментов, применяемых для снижения рисков аварийности, обусловленных фактором «Дорога и ее окружение», приведена в **Таблице 31**.

**Таблица 31** Классификация инструментов, применяемых для снижения рисков аварийности, обусловленных фактором «Дорога и ее окружение»

Инструмент	Уровни применения	Ожидаемый результат
1. Сдерживание объемов дорожного движения  Самый эффективный инструмент, умелое применение которого закладывает основу для последующего формирования качественной среды проживания	Интеграция планирования развития землепользования и транспорта <b>на уровне генерального планирования</b> .  Применение этого инструмента ограничено там, где застройка уже сложилась.  В данном Руководстве данный инструмент уровня Генплана не рассматривается.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Минимизация конфликтов между потоками транспорта и пешеходов (например, когда жилой массив и школа разделяются дорогой;</li> <li>■ Снижение потребности в поездках (все необходимые услуги находятся на пешеходной досягаемости);</li> <li>■ Оптимизация маршрутов движения транспорта, минимизация перепробега</li> </ul> <p><u>Следствия:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Снижение интенсивности движения;</li> <li>■ Снижение риска аварийности;</li> <li>■ Снижение негативного воздействия движения на окружающую среду (загазованность, шум).</li> </ul>
2. Повышение производительности	<b>1. «Политика масштабных сетевых решений»</b>	<u><b>Сетевые решения:</b></u> <b>Иерархия</b> – это однородность потоков, а значит,



<p>сети</p> <p>Комплекс включает меры:</p> <p>1. Общие, направленные на улучшение функционирования всей сети;</p> <p>2. Локальные, направленные на устранение отдельных «тромбов».</p>	<p>Решения на уровне сети:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Иерархия связей в составе сети по функциональному назначению,</li> <li>- Улучшение общественного транспорта,</li> <li>- Организация движения и скоростной режим,</li> <li>- Качественное содержание дорог и др.</li> </ul> <p>Комплекс мер определяется на уровне разработки комплексной транспортной схемы (КТС)</p> <p>В данных Рекомендациях решения уровня КТС не рассматриваются.</p> <p><b>2. «Политика множества локальных мер»</b></p> <p>Уровень локальных решений:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Информация и знаки (требуется разработки дислокации знаков),</li> <li>▪ Организация парковок (требуется разработки концепции развития стоянок длительного и временного хранения ТС)</li> <li>▪ <b>Выявление узких мест на УДС и устранение препятствий, снижающих плавность движения, прежде всего участков концентрации ДТП</b></li> </ul> <p>Выделенный инструмент рассматривается в данном Руководстве в отличие от не выделенных, которые требуют предварительной концептуальной проработки в составе разработки более масштабных документов (КТС) и, поэтому в данном Руководстве не рассматриваются)</p>	<p>плавность их движения, что обеспечивает максимальную производительность сети;</p> <p><b>Общественный транспорт</b> – это наиболее рациональное использование дорожного пространства и энергоресурсов, а значит и экологической нагрузки от единичной поездки, профессиональная подготовка водителей, а значит снижение риска ДТП;</p> <p><b>Организация движения и скоростной режим</b> – оптимизация маршрутов, установка скоростных режимов на отдельных участках сети, в целом содействующих повышению безопасности и повышению производительности всей сети;</p> <p><b>Содержание</b> – оперативные действия для:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ устранения факторов различного рода, ухудшающих плавность движения потоков;</li> <li>▪ обеспечения наилучших эксплуатационных характеристик сети дорог.</li> </ul> <p><u><b>Локальные меры:</b></u></p> <p>Меры, направленные на устранение локальных препятствий, например:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Установка отсутствующих знаков и информации, которые позволят водителям заблаговременно принимать решения, избегая резких маневров, нарушающих плавность движения всего потока;</li> <li>2. Запрет на стоянки на участках сети, где маневрирование транспорта нарушает плавность движения основного потока и создает опасные ситуации;</li> <li>3. Устранение дефектов покрытия (выбоин, выступающих колдобов, посторонних предметов, колеиности, скользкости и т.д.), заставляющих водителей резко тормозить, маневрировать и разгоняться;</li> <li>4. Выявление участков, где ДТП происходят чаще обычного. Анализ ДТП, установка их причин, принятие мер организационного характера или реализация мер по улучшению дорожного окружения (освещение) и мер по физическому или психологическому воздействию на поведение водителей, используя методы</li> </ol> <p><b>«Управление рисками на участках концентрации ДТП» (реактивный инструмент)</b> и «Аудит дорожной безопасности» (инструмент активных и про-активных действий).</p> <p><u><b>Следствия:</b></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Сдерживание транспортной перегруженности,</li> <li>▪ Снижение риска аварийности,</li> <li>▪ Снижение негативного воздействия дорожного движения на окружающую среду (загазованность, шум),</li> <li>▪ Максимум производительности транспортных операций,</li> <li>▪ Повышение качества среды проживания и создание предпосылок для экономического и социального развития.</li> </ul>
--	--	--

Применение сетевых масштабных решений требует большой предварительной работы. Эта предварительная работа, проводится в рамках:

- Генерального планирования, охватывающего важнейшие аспекты жизнедеятельности поселения;
- Разработки комплексной транспортной схемы (КТС), охватывающей все компоненты транспортной системы, согласуя ее развитие с другими целями сообщества (экономические, социальные, эстетические, экологические и т.д.), а также, с вопросами совершенствования правовой основы, механизмов принятия транспортных решений и финансового обеспечения инфраструктурных проектов;
- Разработки комплексной схемы организации движения (КСОД), охватывающей установку скоростных режимов, дислокацию дорожных знаков, систему регулирования и т.д.

Эти виды работ выполняются специализированными организациями. Местные власти выступают Заказчиками и организаторами конкурсов для отбора разработчиков на выполнение этих работ (в соответствии с N 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» (21.07.2005г)). Важным условием для подготовки разработчиками качественных решений имеет подготовка заказчиком как можно более детального **технического задания**. Подготовка технического задания также может быть передана заказчиком на аутсорсинг специализированной компании, которая впоследствии будет профессионально представлять интересы заказчика и контролировать качество работ, выполняемых разработчиком. Такая практика является обычной в странах ЕС и российское законодательство также не препятствует ее применению.

Помимо общих сетевых решений, огромным полем деятельности является решение неотложных проблем конкретных участков сети (устранение локальных «тромбов»). Устранение каждого такого «тромба» вносит вклад в повышение производительности и безопасности сети для ее пользователей. Эта работа может проводиться на основе принципа «сейчас и здесь», независимо от решений, принимаемых на сетевом уровне, в рамках:

- ответственности местных властей,
- текущей деятельности (содержание, ремонт дорог, благоустройство),
- скромных возможностей бюджета, с привлечением спонсорской помощи бизнеса и при поддержке местного гражданского общества.

**Вывод:** Перечень решений и инструментов, применяемых для сокращения рисков аварийности, обусловленных фактором «Дорога и ее окружение» достаточно обширен. Инструменты подразделяются на те, что применяются в сетевом масштабе для улучшения работы всей сети, функция которой сравнима с функцией кровеносной системы и те, что применяются локально, подобно устранению выявленных тромбов.

Перед администрациями (бюджетом) всегда стоит задача снизить аварийность, как можно быстрее и, сделать это как можно экономичнее. Мировой опыт показывает, что обеспечить это условие на начальной стадии борьбы с аварийностью можно, применяя простые и незатратные решения с быстрой окупаемостью средств бюджета, направляемых на нужды безопасности.

## Инструмент «Управление рисками на участках концентрации ДТП»

### *Общие положения*

Практика управления рисками на участках концентрации ДТП (Black Spot Management) – популярный инструмент дорожно-транспортного инжиниринга для устранения локальных «тромбов» путем оперативного повышения безопасности дорожного движения на конкретных проблемных участках по принципу «сейчас и здесь».

Под **участком концентрации ДТП** понимается ограниченный по протяженности участок автомобильной дороги, характеризующийся повышенным, устойчивым и не случайным

возникновением дорожно-транспортных происшествий, вследствие влияния неких локальных рисков, создаваемых дорогой и ее окружением (застройка, рельеф местности и т.д.).

**Риск** – вероятность, возможность события, которое может случиться. При определении вероятности событий различают типы рисков: **определенный и неопределенный**.

**Справка: Определенные и неопределенные риски**

Невозможно точно предсказать уровень паводка, но статистика по паводкам прошлых лет позволяет определить его вероятный уровень. Такая вероятность закладывается в проект мостовых переходов. Учетный риск взят под контроль, т.е. он становится управляемым. Рисковые события, по которым имеется статистика, являются определенными рисками, поддающимися прогнозированию, которые могут быть учтены в инфраструктурных проектах, обеспечивая запас прочности для инфраструктуры.

Существуют явления, которые не поддаются прогнозированию из-за отсутствия необходимой исходной информации. Примеры: изменение вкуса заказчиков, технологические нововведения, археологические находки, поступки людей.

**Управление рисками** – вид деятельности, быстро развивающийся в последние десятилетия, который требует специальных знаний, выводов из опыта (собственного и чужого), использования компьютерных моделей, которые позволяют просчитывать риски под влиянием разных переменных факторов.

Управление рисками – это постоянный, технологичный процесс выявления рисков, как определенных, так и неопределенных, и работа, направленная на:

- мониторинг, сбор статистических данных, анализ, повышение точности прогнозирования, разработку и реализацию мер **по совершенствованию управления определенными рисками с целью их минимизации;**
- исследования, теоретические обоснования, обзоры мирового опыта с целью постепенного **перевода неопределенных рисков в категорию управляемых определенных рисков.**

Дорожная аварийность на участках концентрации ДТП (выявляемых по данным статистики прошлых лет) относится к **определенному риску, который поддается управлению**, что не только обосновано теоретически, но и доказано практически.

**Справка Управление инвестиционными рисками**

К категории определенных и управляемых рисков относятся инвестиционные риски.

Инвестор, вкладывающий средства в проект платной дороги, всегда стремится выявить все возможные риски, из-за которых проект может стать убыточным. Знание полного спектра возможных рисков позволяет предпринять действия, чтобы предупредить их возникновение, минимизировать их, заблаговременно подготовиться к ним или застраховать проект каким-либо иным образом, а если управлять рисками не представляется возможным по каким-либо причинам (например, политическим), то вовремя отказаться от реализации проекта.

Если риски очевидны, но проект может до какой-то степени с ними мириться (имеет запас прочности), то важно установить пограничные значения принятия рисков. Такие границы устанавливаются в ходе анализов чувствительности проекта. Например, для платной дороги снижение интенсивности движения – фактор риска, поскольку количество поступлений от пошлин сокращается, а значит, замедляется возврат инвестиций. Инвестору надо знать какова критическая величина снижения интенсивности, какие факторы оказывают влияние на изменение интенсивности и каким образом можно стабилизировать интенсивность.

Известно: Пользователя на платную дорогу привлекают высокий стандарт безопасности и комфорт поездки. Поэтому, еще на стадии проектирования дороги инвестор заказывает аудит безопасности будущей дороги, снижая, таким образом, вероятность аварийности на стадии эксплуатации дороги. Аудит безопасности на стадии проектирования, становится инструментом управления не только рисками аварийности, но и инвестиционными рисками. Поэтому аудит безопасности обязателен при проектировании платных дорог.

Статистика погибших и раненых в ДТП относится к макроэкономическим показателям уровня развития сообщества. Статистика ДТП включена инвесторами в перечень индикаторов, определяющих **инвестиционную привлекательность** стран и регионов.

**Вывод: Управление рисками на участках концентрации ДТП** – это инструмент выявления причин локальных рисков для дорожных пользователей и их устранение **средствами дорожного**

**инжиниринга.** Управление рисками ДТП требует, прежде всего, статистических данных аварийности, их анализа для выявления причин (факторов) риска, определяющих вероятность возникновения ДТП на конкретных участках дорожной сети.

## Технологические этапы процесса управления рисками на участках концентрации ДТП

### *Технология управления рисками на участках концентрации ДТП*

Классический алгоритм управления рисками на участках концентрации ДТП включает 10 технологических этапов:

1. Топографическая локализация ДТП по данным статистики на схеме дорожной сети;
2. Выявление участков концентрации ДТП;
3. Определение рейтинга участков концентрации ДТП (по показателям риска ДТП или по величине ущерба от аварийности);
4. Установление причин аварийности при помощи анализа статистики и посещения участков концентрации ДТП (аудита безопасности существующей дороги);
5. Подготовка пакетов инженеринговых мер для устранения причин аварийности и снижения рисков на участках концентрации ДТП;
6. Прогноз результативности (эффекта) от предлагаемых пакетов инженеринговых мер;
7. Оценка экономического эффекта и выбор оптимальных решений (пакетов мер) для каждого участка концентрации ДТП;
8. Реализация пакетов мер по снижению риска аварийности;
9. Мониторинг и оценка эффекта от реализации пакетов мер по снижению рисков аварийности на участках концентрации ДТП;
10. Выводы, заключения, рекомендации.

**Приложение 5** «Технологические этапы процесса управления рисками на участках концентрации ДТП» приводит обобщение всех технологических этапов.

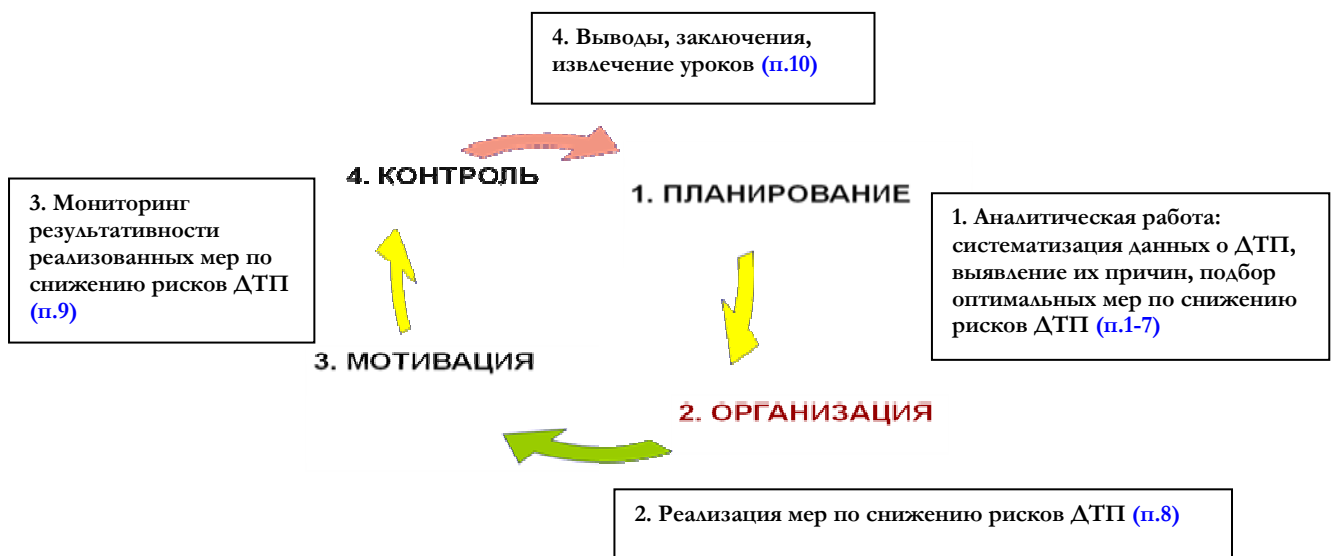
**Рисунок 6** приводит укрупненную группировку технологических этапов в соответствии с последовательностью шагов процесса управления рисками на участках концентрации ДТП.

**Вывод:** Инструмент «Управление рисками на участках концентрации ДТП» позволяет оперативно устранять локальные «тромбы» на сети дорог по принципу «сейчас и здесь». Оперативность инструмента подразумевает, что он должен применяться теми, кто непосредственно отвечает за функционирование дорожной сети. Поскольку функционирование местных дорог и улично-дорожных сетей находится **в сфере ответственности местных властей**, то никто другой эту работу не выполнит. Несмотря на незатратность и простоту применения, инструмент требует:

- Концентрации усилий на начальной стадии работы (поскольку требуется сбор данных, их анализ, подготовка выводов, разработка решений по снижению аварийности в увязке с другими целями сообщества);
- Соответствия технологической последовательности шагов.

Международная практика предоставляет возможности ускорить и упростить внедрение этого эффективного инструмента, убедительно доказавшего способность обеспечить прорыв в снижении дорожной аварийности даже в условиях самых жестких бюджетных ограничений.

Методологические детали технологических этапов и выводы приведены по тексту далее.



**Рисунок 6** Последовательность шагов, предпринимаемых в процессе управления рисками на участках концентрации ДТП

## 1. Аналитическая работа: систематизация данных о ДТП, выявление их причин, подбор оптимальных мер по снижению рисков ДТП (п.1-7)

### 1,2. Топографическая локализация ДТП на схеме сети и выявление участков концентрации ДТП

## Статистика ДТП

### Справка: Гармонизация статистики дорожной аварийности

Существует международное соглашение – определять термином «погибший в ДТП» человека, который погиб на месте или умер в течение 30 дней от травм, полученных при ДТП. Тем не менее, в некоторых странах продолжается использование других определений, что делает несопоставимой статистику разных стран.

В России долгое время пострадавшие в ДТП, но умершие в медицинских учреждениях по истечении 7 дней, выпадали из поля зрения статистики ДТП и фиксировались только медицинской статистикой. С 2009г. статистический учет погибших в ДТП в России гармонизирован с международной практикой учета: период учета погибших установлен в течение 30 суток с момента ДТП. Поскольку устойчивыми для целей транспортного анализа считаются статистические данные за 5-летний период, то следует помнить статистическую погрешность в расчетах, связанную с изменением методологии статистического учета.

Справка: Официальную статистику МВД РФ о числе умерших в результате травм, полученных при ДТП до 2009г, следует считать заниженной по сравнению с медицинской статистикой. Данные статистики медицинских учреждений о числе погибших в ДТП свидетельствуют о большем масштабе проблемы дорожной аварийности, чем статистика ГАИ (как минимум, на 14%).

Например, за период 1998-2005 гг. в России погибли (по статистике ГАИ) около 256 тыс. человек. Поправка на «погрешность» статистики ГАИ увеличивает эту цифру до 290 тыс. человек.

### Справка: Систематические и случайные причины дорожной аварийности

Как правило, ДТП - результат неблагоприятного сочетания систематических и случайных переменных.

Поэтому, цель анализа статистических данных о ДТП - выделение систематических переменных из общей массы переменных различного характера.

Обычно выявляются четыре группы главных систематических переменных, способствующих возникновению ДТП, которые приведены в **Таблице 32**.

**Таблица 32** Классификация систематических переменных, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий

Группы систематических переменных	Примеры
<b>1. Пространство</b> - на некоторых участках дорожной сети ДТП случаются явно чаще, чем на других.	Традиционными участками концентрации аварийности являются перекрестки. Знание участков концентрации ДТП позволяет: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ как минимум, информировать водителей,</li> <li>■ как максимум, реализовывать меры для снижения рисков аварийности средствами дорожного обустройства и инжиниринга.</li> </ul>
<b>Время</b> - в течение некоторых периодов времени ДТП случаются явно чаще, чем в другое время	Часто всплески аварийности наблюдаются: В конце рабочего дня – период 17.00-19.00 В конце рабочей недели – в пятницу В темный период года – в октябре-ноябре. Следовательно, при сочетании этих трех временных ориентиров (вечер, пятница, октябрь) имеет смысл предпринять меры: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ информировать водителей об опасных участках</li> <li>■ мобилизовать ГИБДД,</li> <li>■ обеспечить эффект присутствия ДПС <b>на участках потенциального риска</b> (не в кустах с радаром для отлова нарушителей, а наоборот, для заметного присутствия, предупреждающего превышение скорости!).</li> </ul> <p>Реагирование «по времени» и «по месту» позволяет оперативно «подавлять» риски даже при ограниченных ресурсах ГИБДД.</p>
<b>Тип транспортного средства</b> - некоторые типы транспортных средств являются участником ДТП чаще, чем другие.	Согласно мировой статистики, 60-70% ДТП происходит с участием легковых автомобилей.
<b>Участник дорожного движения</b> - некоторые категории участников дорожного движения являются виновниками ДТП явно чаще, чем другие.	В большинстве стран к группе риска №1 относятся водители-мужчины в возрасте 18-25 лет с опытом управления транспортным средством до 1 года. Наиболее уязвимой категорией участников являются пешеходы. В российских городах порядка 50% от всех ДТП приходится на ДТП с участием пешеходов.

Помимо систематических статистических данных важность представляют данные о внешних сопутствующих факторах, увеличивающих риски аварийности из-за усложнения дорожных условий и, соответственно, увеличения вероятности ошибок участников дорожного движения. К таким внешним факторам относятся:

- перегруженность дороги и нарушение плавности движения транспортного потока,
- темное время суток,
- опасное состояние дорожного покрытия,
- неблагоприятные погодные условия,
- производство дорожно-ремонтных работ.

Статистика ДТП – основа для решения многих задач, в том числе:

1. Определения уровня аварийности и выявления тенденций изменения, что становится сигналом о необходимости принятия мер, а также, об эффективности/безрезультатности мер, принятых ранее;
2. Оценки издержек сообщества от аварийности, которая оценивается как % от ВВП сообщества;
3. Выявления участков концентрации ДТП:
  - на сети, для реагирования «по месту»,
  - по сезонам, дням недели и времени суток для реагирования «по времени».

4. Выявление основных причин ДТП (уязвимость пешеходов, небезопасность общественного транспорта, плохая подготовка водителей, отсутствие регулирования труда и отдыха водителей на транспортных предприятиях и т.д.), что является основанием для выбора направлений действия по улучшению ситуации;
5. Расстановка приоритетов, для концентрации усилий на наиболее проблемных задачах (в настоящее время в России это – незащищенность пешеходов);
6. Формирование доказательной базы для обоснования бюджетных расходов на цели снижения аварийности;
7. Выявление эффекта мер по повышению безопасности дорожного движения путем сравнения статистики «До» и «После» реализации мер.

Топографическая локализация ДТП на схеме сети дорог – способ выявления участков концентрации ДТП на сети и выделения системных ДТП из их общего количества при помощи их визуализации.

Методика заключается в переносе данных о произошедших ДТП (в условных обозначениях) из карточек учета ДТП на схему дорожной сети с их адресной привязкой. Чаще используются цветные обозначения, например красный флажок – ДТП с погибшими, синий – с ранеными. Возможно также нанесение не только учетных, но и административных ДТП.

Методика топографической локализации ДТП применялась в практике ГАИ в советский период.

Ежегодная схема с нанесением данных учетных ДТП позволяет иметь оперативную информацию о произошедших ДТП. В конце года данные с оперативной схемы (учитывающей статистику 1 года) переносятся на накопительную схему более длительного периода – 5 лет. Такое накопление данных за пятилетний период позволяет увидеть, что по каким-то причинам на определенных участках дорожной сети ДТП происходят чаще обычного, т.е. наблюдается их очевидная концентрация. Такими участками могут быть пересечения и примыкания, затяжные кривые, участки с переломом рельефа, участки прохождения дороги общего пользования через населенные пункты и т.д. Концентрация ДТП на участках дорог – сигнал о том, что причина этих ДТП находится на дороге или вблизи нее. Наличие участков концентрации ДТП свидетельствует об определенности рисков и возможности их прогнозировать. Данные о произошедших ДТП требуют изучения.

**Пример:** Имеется схема участка концентрации с обозначением типов и участников ДТП, произошедших за определенный период (за 5 лет). (См. **Рисунок 7**).

Такая схема позволяет установить устойчивость проблемы обусловленной:

1. Конфликтом пересекающихся потоков,
2. Конфликтом потоков транспортного и легкого движения.



**Рисунок 7** Схема проблемного участка сети и топографической локализации ДТП, произошедших за 5 лет.

Последующий выезд специалистов на участок позволяет дополнительно:

- Выявлять специфические условия участка и прилегающей территории, связанные с рельефом, планом и профилем дороги, прилегающей застройкой, освещением, растительностью, наличием отвлекающих факторов (рекламы) и т.п., которые могут провоцировать ошибки участников дорожного движения;
- Уточнять границы опасного участка.

Данные статистики, локализованной на схеме дороги, и данные наблюдений на месте формируют пакет необходимых исходных данных для подготовки решения по устранению причин ДТП.

Кроме ДТП, концентрирующихся на определенных участках, на схеме будут отмечены и другие, одиночные ДТП. Их причины, как правило, не связаны с дорогой, и не могут быть отнесены на ответственность дорожной администрации (например, ДТП из-за технической неисправности транспортного средства или состояния водителя). Такие ДТП относятся к непредсказуемым рискам. Выявление и устранение причин этих ДТП находится уже не в зоне ответственности дорожников, а в зоне ответственности ГИБДД, органов охраны труда на транспорте, учреждений образования.

**Вывод:** Топографическая локализация ДТП на схеме дорожной сети является начальным этапом процесса управления рисками дорожной аварийности. Отображение статистики ДТП на схеме дорожной сети позволяет:

- выявлять участки сети, где возникновение последующих ДТП предсказуемо;
- отделять случайные ДТП от ДТП, произошедших по «вине» дороги, вероятность повторения которых можно устранить инженеринговыми улучшениями и дорожным обустройством.

### 3. Определение рейтинга среди выявленных участков концентрации ДТП

После того как на сети дорог в результате топографической локализации статистики ДТП отчетливо выявились участки концентрации аварийности, которых может оказаться немало, становится понятным, что на их устранение потребуется время. Это означает, что нужен план действий, чтобы справиться с объемом предстоящей работы ограниченными силами и ресурсами. Основой такого плана служит **расстановка приоритетов**.

Расстановка приоритетов начинается с рейтинга дорог в составе дорожной сети по их социально-экономическому значению для региона (района, населенного пункта).

- На первое место ставятся дороги, обеспечивающие пропуск транзитных потоков, дороги, обслуживающие логистику отраслей, критических для экономики региона (района, населенного пункта), дороги с наибольшей интенсивностью движения;
- На второе место – дороги второстепенного значения с меньшей интенсивностью.

После того как рейтинг дорог определен, для каждой дороги производится расстановка приоритетов среди участков концентрации ДТП. Рейтинг участков концентрации ДТП на дороге может быть определен на основе одного из двух методов:

- Метод 1 - по показателю риска ДТП;
- Метод 2 - по величине ущерба сообщества от дорожной аварийности.

Характеристики методов определения рейтинга среди участков концентрации ДТП приведены в **Таблице 33**.

**Таблица 33** Характеристики методов определения рейтинга среди участков концентрации ДТП

Метод	Характеристики методов
Метод 1 - по показателю риска	Принцип: Участком с наибольшим риском ДТП является тот, где за рассматриваемый период произошло наибольшее количество учетных ДТП в соотношении с



ДТП	<p>интенсивностью движения транспортных средств и протяженностью участка. Среднестатистическая степень риска ДТП для участка определяется по следующей формуле (коэффициент относительной аварийности):</p> $Z = \frac{n * 10^6}{N * L * m * 365}$ <p>Где Z – количество ДТП на 1 млн. авт-км; n – количество ДТП на участке дороге за определенный период времени; N – среднегодовая суточная интенсивность движения (ССИД), авт/сут; L – протяженность участка, км; m – количество лет в расчетном периоде (3 года для дорог I-III категории, 5 лет для дорог IV-V категории).</p>
Метод 2 - по величине ущерба сообщества от дорожной аварийности	<p>Принцип: Требованием современного сообщества, основанного на принципах рыночной экономики и демократии, является максимум отдачи от расходуемых средств налогоплательщиков.</p> <p>В основе метода является определение выгод сообщества, определяемых как <b>издержки сообщества от ДТП, которых удалось избежать в результате мер по снижению рисков ДТП.</b></p> <p>Выгоды сообщества - предупреждение гибели/ранений граждан. Справочные данные об экономических величинах ущерба от гибели/ранений граждан в ДТП приведены в Справке «Методики оценки ущерба от дорожной аварийности»</p>

#### **Справка: Методики оценки ущерба от дорожной аварийности**

Мировая практика: Впервые издержки ДТП в денежном выражении стали оцениваться в Великобритании и США в 1950-е годы. Оценка издержек сообщества была основана на методе определения стоимости недополученной продукции, когда издержки сообщества оценивались как сумма:

1. Стоимости продукции и услуг, недополученных из-за гибели или потери трудоспособности граждан в результате ДТП,
2. Затрат на лечение пострадавших,
3. Затрат на ремонт поврежденных транспортных средств и дорожного обустройства.

Однако, такая оценка не могла выявить полные издержки сообщества от ДТП (прямые затраты + косвенные издержки сообщества), что занижало величину экономического эффекта от инвестиций, направляемых на реализацию мер по повышению безопасности дорожного движения. Методики получили развитие, в т.ч. и в России.

В России для оценки ущерба ДТП применяется “Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199-0502-00” (НИИАТ). Суть методики и цели – определение в денежном выражении издержек сообщества от ДТП. Согласно российской методике, полные социально-экономические издержки от ДТП складываются из:

1. Прямых (непосредственных) издержек, а именно:
  - Издержек владельцев транспортных средств,
  - Издержек службы эксплуатации дорог из-за устранения последствий ДТП и потерь грузоотправителей,
  - Затрат ГИБДД и юридических органов на расследование ДТП,
  - Затрат медицинских учреждений на лечение пострадавших,
  - Издержек предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП,
  - Затрат по социальному обеспечению,
  - Страховых выплат пострадавшим.
2. Косвенных издержек, а именно:
  - Издержек сообщества от частичного или полного выбытия человека из сферы материального производства,
  - Издержек, связанных с нарушением производственных связей,
  - Моральных издержек.

Суммарные издержки сообщества от ДТП рассчитываются по следующей формуле:

$$P_0 = P_c + P_b + P_{\text{шпр}} + P_{\text{ир}} + P_p + P_{\text{л}},$$

где:  $P_c$  – издержки, связанные с гибелью людей, имевших семью;

$P_b$  – издержки, связанные с гибелью людей без семьи;

$P_{ппр}$  – издержки, связанные с получением пострадавшими инвалидности, полностью лишившей их трудоспособности;  
 $P_{пр}$  – издержки, связанные с получением пострадавшими инвалидности, частично лишившей их трудоспособности;  
 $P_p$  – издержки, связанные с временной нетрудоспособностью;  
 $P_A$  – издержки, связанные с гибелью детей

Расчет какого-либо норматива издержек от гибели или ранения в абсолютном исчислении, пригодный для использования в расчетах в течение длительного периода, не представляется возможным. Требуется ежегодный перерасчет издержек от ДТП.

Сегодня, экономическая оценка полных издержек сообщества от ДТП, в странах с высоким уровнем автомобилизации, включает 7 статей:

1. **Недополученная продукция** - стоимость недополученной продукции в течение активного периода жизни члена сообщества, которая могла бы быть произведена, но этого не случилось из-за смерти или потери трудоспособности, а также, стоимость недополученной продукции в течение периода временной нетрудоспособности из-за лечения и реабилитации после ранения. *Учет издержек по данной статье в России также предусмотрен.*
2. **Затраты на лечение и социальное обеспечение** - стационарное и амбулаторное, транспортировка раненых, социальные пособия по инвалидности. *Учет издержек по данной статье в России также предусмотрен.*
3. **Административные расходы** – затраты, связанные с расследованием ДТП, оценкой ущерба для выплат страховки, работой судебных учреждений. *Учет издержек по данной статье в России также предусмотрен.*
4. **Повреждение имущества** – потери и порча грузов, затраты на ремонт и замену транспортных средств и элементов дорожного обустройства, поврежденных в результате ДТП. *Учет издержек по данной статье в России также предусмотрен.*
5. **Затраты на реабилитацию** - санаторная реабилитация, оборудование для инвалидов, переоборудование жилья. *Учет издержек по данной статье в России не предусмотрен.*
6. **Потеря благополучия** – издержки, связанные с болью и страданиями потерпевших и их близких, а также, потеря благополучия и душевного равновесия в широком смысле (стресс, психологические травмы, депрессии, страх, связанные с резким изменением привычного образа жизни, вызванные наступившей инвалидностью из-за травм, полученных в ДТП, гибели ребенка, утраты кормильца и т.п.). *Учет издержек по данной статье в России не предусмотрен.*
7. **Прочие издержки** – издержки, включающие потери времени других участников движения из-за нарушения плавности движения транспортного потока и задержек движения по причине ДТП. *Учет издержек по данной статье в России не предусмотрен.*

Примечание: Толкование статей 1 и 6 имеет достаточно произвольную форму, и в разных странах величина издержек по этим статьям определяется по разным методикам. Более короткий перечень статей учета ущерба от ДТП означает, что оцениваемый официально ущерб от ДТП в России занижен по сравнению с развитыми странами.

Если национальная политика отдает приоритет человеку, как высшей ценности, и нацелена на повышение безопасности граждан, то в расчет начинает приниматься более полный перечень статей издержек, расчетная величина ущерба сообщества от ДТП увеличивается, что означает повышение окупаемости мер направленных на снижение дорожной аварийности.

Поскольку в российских карточках учета ДТП дифференцирование статистики по тяжести последствий ДТП отсутствует, что для расчетов экономических издержек сообщества от ДТП можно применить лишь усредненные нормативы (См. **Таблицу 34**).

**Таблица 34** Усредненные нормативы издержек российского сообщества от ДТП

Тяжесть последствий ДТП	Усредненные величины издержек сообщества от ДТП	
	Млн.руб.	тыс. Евро (курс 44,0)
Гибель российского гражданина	9,3	211,3
Ранение российского гражданина	2,4	56,8

Сравнение величины российского ущерба с величинами, принятыми в странах ЕС (**Таблица 35**) свидетельствует о том, что безопасность дорожного движения в России пока еще не включена в перечень политических приоритетов. Это означает, что российское сообщество не достигло нужной зрелости и готовности к решительным действиям для борьбы с дорожной аварийностью.

**Таблица 35** Различия в величинах нормативов ущерба сообщества от гибели в ДТП в разных странах Европы

Категория стран	Величина ценности человеческой жизни, млн. Евро
Максимальная величина (Нидерланды)	4.0
Средние величины, применяемые в странах со стандартом жизни выше средневропейского (Средняя величина для соседней Финляндии)	1.1-2.3 2.2
Средняя величина для европейских стран	1.0
Средняя величина для России (См. <b>Таблицу 33</b> )	0.211 (9.3 млн. руб)

Источник: «Предупреждение дорожно-транспортного травматизма. Перспективы здравоохранения в Европе», Всемирная организация здравоохранения (WHO), 2004

По сравнению с европейским уровнем ущерба от гибели граждан стран ЕС, величина ущерба от гибели российского гражданина, несмотря на динамику увеличения, остается в разы ниже. Соответственно, окупаемость средств бюджета, направляемых на реализацию мер по снижению аварийности, занижается.

**Пример:** Сравнение результатов рейтингов участков концентрации ДТП по двум методам  
Подробно расчет приведен в **Приложении 6**.

**Таблица 36** Результат определения рейтинга участков концентрации ДТП по степени риска

№	Местоположение: Начало участка – конец участка	Протя- женность участка, м	Период учета, лет	Кол-во учетных ДТП	ССИД, авт/сут	Вероятность ДТП (к-т относительно аварийности)	Рейтинг участка по вероятности ДТП
1	1381+140 – 1381+420	280	3	4	7700	1,7	2
2	1386+066 – 1386+970	904	3	8	6100	1,3	3
3	1393+000 – 1393+934	934	4,75	10	6100	1,0	4
<b>4</b>	<b>1394+250 – 1394+500</b>	<b>250</b>	<b>4,75</b>	<b>4</b>	<b>5200</b>	<b>1,8</b>	<b>1</b>
5	1399+800 – 1400+350	550	4,75	3	5200	0,6	5

Результат: Наиболее высокой вероятностью ДТП характеризуется участок №4.

**Таблица 37** Результаты определения рейтинга участков концентрации ДТП по величине ущерба (в показателях 2010г.):

№	Местоположение: Начало участка – конец участка	Учетный период, лет	Число погиб- ших	Число раненых	Число погиб- ших в год	Число раненых в год	Ущерб от ДТП, млн.руб*	Рейтинг участка по величине ущерба
1	1381+140 – 1381+420	3	0	5	0,00	1,67	4,18	4
<b>2</b>	<b>1386+066 – 1386+970</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>0,33</b>	<b>3,00</b>	<b>10,57</b>	<b>1</b>
3	1393+000 – 1393+934	4,75	0	17	0,00	3,58	8,95	3
4	1394+250 – 1394+500	4,75	3	6	0,63	1,26	9,01	2
5	1399+800 – 1400+350	4,75	0	3	0,00	0,63	1,58	5
	<b>Итого:</b>		<b>4</b>	<b>40</b>			<b>34,28</b>	

\* Расчет: Ежегодный ущерб от ДТП на участке №1 составляет:  $0 \times 9,3 \text{ млн. руб.} + 1,67 \times 2,5 \text{ млн. руб.} = 4,18 \text{ млн. руб.}$

Результат: Участком, создающим наибольшие издержки для сообщества, является **участок №2**.

Сравнение результатов расчетов обоими методами приведено в **Таблице 38**.

**Таблица 38** Сравнение результатов двух методов определения рейтинга участков концентрации ДТП (на основе рассмотренных примеров)

Критерий сравнения методов	Метод 1 – по величине риска ДТП	Метод 2 – по величине ущерба ДТП
Приоритетный участок	№4	№2
Порядок реализации мер	4-1-2-3-5	2-4-3-1-5.
Преимущества методов  Оба метода позволяют предупреждать водителей об участках с повышенным риском ДТП.	Максимальное использование имеющейся статистики (количество учетных ДТП, интенсивность движения) для выявления участков дороги, наиболее опасных для пользователей.	Учет не только количества, но и тяжести ДТП является основой для: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ выстраивания доказательной базы о необходимости мер;</li> <li>■ расчетов окупаемости бюджетных средств, направляемых на цели снижения аварийности.</li> </ul>
Недостатки методов	Из расчетов выпускается тяжесть ДТП	Отсутствуют
Условия для применения методов	Достаточное выделение средств на нужды дорожной безопасности.	Ограниченность средств для нужд дорожной безопасности.
Обоснования для применения методов	Подготовка плана, гарантирующего хороший результат по сокращению общего количества ДТП.	Получение максимума пользы от каждого рубля, направляемого на снижение аварийности, что требует учета не только количественных показателей, но и качества, а именно – снижения тяжести ДТП (числа погибших и раненых).

**Справка:** При отсутствии финансирования на проведение улучшений на участках повышенного риска – минимум действий, которые следует предпринять - информировать дорожных пользователей об опасности. Информировать – уже значит способствовать повышению безопасности. Причем информирование должно быть конкретным: «на таком-то участке», что позволяет мобилизовать внимание и осторожность на конкретном участке. Информирование вообще – не дает большого позитивного эффекта, т.к. человек по складу своей психики не может находиться в состоянии повышенного внимания продолжительное время.

**Вывод:** Величина ущерба от гибели/ранений граждан в ДТП в значительной степени является величиной политической, поскольку чем выше общество оценивает ущерб от гибели и увечий своих граждан, тем большую экономическую обоснованность получают затраты бюджетных средств, направляемые на реализацию мер по повышению безопасности.

В России меры, направленные на снижение дорожной аварийности пока не получают должного обоснования, что свидетельствует о неготовности российского общества к решительным мерам по повышению безопасности жизни и здоровья граждан.

В современном обществе расстановка приоритетов по критерию величины ущерба для общества от ДТП, наиболее востребована, поскольку позволяет:

1. Выбирать оптимальные решения из числа возможных решений по снижению аварийности на участках концентрации ДТП, а значит, достигать результата при меньших затратах;
2. Более рационально расходовать бюджетные средства в масштабе сети, а значит, делать больше по повышению дорожной безопасности в рамках имеющихся ресурсов;
3. Формировать доказательную базу для обоснования необходимости мер по снижению аварийности и их выгоду для общества, а значит, привлекать дополнительные ресурсы на нужды дорожной безопасности.

#### 4. Анализ статистики ДТП и выявление основных причин дорожной аварийности

**Пример:** Участок дороги общего пользования, проходящий в зоне остановки общественного транспорта с размещением посадочных площадок по обе стороны дороги, был выявлен как участок концентрации ДТП. Пострадавшие – школьники, которые перебежали дорогу в зоне остановок по дороге из школы домой. Зона остановок обозначена знаками согласно ГОСТам, устанавливающими пониженный

скоростной режим и предупреждающими о возможном появлении детей на дороге. Однако все водители заявляли о том, что они не видели установленных знаков и не заметили появления детей на дороге. Более детальный анализ ДТП показал, что аварийный период – вторая половина дня и все ДТП произошли не в темное время, а в весенние солнечные дни, при направлении движения с севера на юг. Закономерность происходящих ДТП явно свидетельствовала о наличии устойчивой причины ДТП на дороге.

В ходе посещения участка концентрации ДТП было выявлено:

- Зона остановок расположена на открытом участке, сразу начинающемся после участка прохождения дороги по темному еловому лесу;
- Участок прямой, ровный и высокую скорость транспортные средства развивают еще на теневом участке, прохождения дороги по лесу;
- На высокой скорости транспортные средства выезжают на открытое солнечное пространство (с середины марта по конец мая солнце светит прямо в глаза водителю);
- Именно в этом месте, согласно нормативам, установлены знаки, ограничивающие скорость движения и предупреждающие о возможности появления детей на дороге;
- Водитель знаков не замечает, поскольку в этот момент его глаз перестраивается от тени к яркому свету;
- Если на дороге в этот момент внезапно появляется пешеход, то водитель не замечает его, а высокая скорость ведет к ДТП с тяжелыми последствиями.

Причина данного ДТП – конфликт между нормативами и реальной ситуацией – погода (солнце), условия местности (резкий переход между тенью и светом), неспособность глаза человека моментально настраиваться на яркий свет.

Решение: Изменить место установки знака на полосе движения в направлении север-юг. Знак ограничения скоростного режима был перенесен в теневую зону, где водитель его хорошо видел, с указанием причины – появления детей и указанием протяженности участка повышенного риска. Водители стали заблаговременно снижать скорость, еще до въезда на опасный участок.

В школе были проведены информационные мероприятия, разъясняющие школьникам опасность внезапного выхода на дорогу.

Мониторинг показал правильность принятого решения, т.к. после изменений ни одно ДТП не было зарегистрировано. Данное решение было намного менее затратным, чем стандартное решение, предлагаемое ранее – обустройство участка наружным освещением. Наружное освещение, безусловно, улучшило бы дорожное окружение в темное время, но оно не смогло бы предупредить аналогичные ДТП, которые происходили ранее на этом участке, поскольку никаким образом не устраняло бы их истинную причину.

Препятствиями для применения точных и дифференцированных решений по снижению проблем аварийности являются:

- Неточный «адрес» ДТП, когда в карточке учета ДТП в графе «Местоположение» указывается только километр дороги или название улицы без указания номера дома и т.д. Отсутствие данных о точных границах участка риска требует укрупненных решений, например, устройства излишне протяженного ограждения, чтобы гарантированно «закрыть» опасную зону, что необоснованно увеличивает затраты;
- Отсутствие данных об условиях, сопутствовавших ДТП. Например, реальной причиной частых ДТП с наездом на пешеходов в темное время может оказаться прожектор на прилегающей к дороге складской территории, который внезапно ослепляет водителя на повороте;
- Отсутствие в карточках учета ДТП объяснений самих участников ДТП. Например, в графе «Дорожные условия» может указываться фактор «отсутствие освещения». Однако пометка, что водитель «не заметил пешехода в темной одежде...» была бы существеннее для понимания причин произошедшего ДТП, а значит для реализации правильных ответных мер.

Поэтому повышение качества заполнения карточек учета ДТП влияет на качество решений и стоимость мер по снижению аварийности. Детали могут также послужить основанием для улучшений (законодательства, регулирования деятельности в придорожной полосе, установкой указателей для информирования водителей и т.п.), которые послужат вкладом в повышение

комфорта и безопасности дорог, исходя из аксиомы – **Безопасность – это интегральный результат множества мер.**

Полезной для дорожных администраций может оказаться такая информация, как:

- Недостаток информации для иногороднего водителя;
- Ограничение видимости: припаркованным автомобилем, растительностью, валом снега;
- Резкая смена дорожных условий (например из-за не синхронизированных рабочих графиков содержания двух смежных участков дороги разными подрядчиками из которых один провел противогололедные мероприятия, а другой еще нет);
- Особенности элементов плана и профиля (например, неожиданный поворот малого радиуса после прямого участка дороги, провоцирующего на разгон);
- Дезинформирующие знаки, неадекватные элементы дорожного обустройства (изношенная разметка) или конструкций (отсутствие вертикальной сигнализации на опорах путепровода) и т.д.;
- Наличие отвлекающих факторов: вывески, реклама;
- Ослепление светом фар встречного автомобиля или лучами восходящего/заходящего солнца.

Качественная (достоверная и полная) исходная информация позволяет выдвинуть гипотезу (предположение) о причинах ДТП на рассматриваемых участках. Гипотезы формулируются в форме таблиц (См. пример - **Таблицу 39**), которая также содержит колонки для включения:

- дополнительных данных по результатам выезда на участки концентрации,
- формулирования проблем для участков концентрации ДТП,
- концепции улучшений, необходимых для снижения рисков на рассматриваемых участках концентрации ДТП.

При необходимости концепции могут дополняться эскизами предлагаемых решений.

Проверка гипотез требует посещения участков концентрации ДТП для:

1. Уточнения границ участков концентрации аварийности;
2. Выявления деталей по косвенным признакам и наблюдениям за поведением участников дорожного движения;
3. Оценки влияния окружения (прилегающая к дороге застройка) для лучшего понимания причин, создающих риски;
4. Выявления внешних неблагоприятных сопутствующих факторов, повышающих риски ДТП из-за ухудшения дорожных условий и повышения вероятности ошибок участников дорожного движения. К таким внешним факторам, повышающим риски ДТП, можно отнести, например:
  - перегруженность дороги и другие причины нарушения плавности движения потоков,
  - недостаточную освещенность в темное время суток,
  - неудовлетворительное состояние дорожного покрытия,
  - влияние определенных погодных условий,
  - производство дорожно-ремонтных работ,
  - отсутствие условий для безопасного пешеходного движения,
  - неупорядоченная стоянка транспортных средств и прочее.

Выявление подобных факторов дополняет данные по ДТП, а значит, позволяет предлагать комплексные и точные меры для снижения рисков повторения ДТП.

Отсутствие важных деталей приводит к применению общих и всегда более дорогостоящих мер (например, оборудовать участок наружным освещением, чтобы водители могли лучше видеть пешеходов). Однако традиционное отсутствие средств оставит это предложение нереализованным надолго. Это означает, что практически ничего не будет сделано, и подобные закономерные ДТП будут происходить снова и снова.

Полная исходная информация о причинах ДТП и сопутствующих факторах может содействовать решению проблемы аварийности не только за счет улучшения обустройства дороги, но и подключения целевых информационных действий в нужном месте и в нужное время.

**Примечание:** Анализ участка концентрации ДТП является особенно полезным, если оценка рисков производится с позиции восприятия дорожной ситуации участниками дорожного движения с использованием специальных **листов контроля**, помогающих провести очень детальный анализ ситуации на участках дороги. В этом случае анализ переходит на новый качественный уровень - аудит дорожной безопасности существующей дороги (См. сайт Комиссии по обеспечению БДД при Правительстве Ленинградской области <http://bdd-lenobl.ru/comission.htm>).

**Таблица 39** Пример: Гипотезы о причинах аварийности на рассматриваемых участках концентрации ДТП

№ участка	Гипотеза (предварительное предположение)	Дополнительные данные по результатам осмотра (аудита) участка	Формулирование проблем участков концентрации ДТП	Концепция улучшений для снижения рисков на рассматриваемых участках концентрации ДТП
1	Аварийность на участке связана с боковыми столкновениями транспортных средств в конце зимы (около 18 часов) и поздней осенью, при «первом снеге» как следствие нарушения правил проезда перекрестка	Примыкание расположено на уклоне под углом 35 град. Нарушения наблюдаются в потоке, входящем с второстепенной примыкающей дороги, когда водитель должен одновременно повернуть голову налево, чтобы видеть транспортные средства на основной дороге. Водитель на примыкающей дороге не всегда может удержать транспортное средство на уклоне, особенно если покрытие заснежено или обледенело.	<b>Неблагоприятные условия рельефа</b> создают опасные условия движения, особенно в сочетании с неблагоприятными погодными условиями (скользкость) и ослеплением солнцем.	Задача – <b>смягчить неблагоприятное влияние рельефа и естественных явлений</b> путем: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Обустройства полосы отгона для плавного вливания потока с второстепенной дороги в более интенсивный поток главной дороги;</li> <li>▪ Информирования водителей о повышенном риске ДТП на данном участке (например, авторадии) осенью и в конце зимы при наступлении самого неблагоприятного сочетания факторов.</li> <li>▪ Оперативного реагирования ГИБДД - эффект присутствия в опасные дни выпадения первого снега/заморозков,</li> <li>▪ Предупредительное зимнее содержание (технология распределения растворов соли на примыкании накануне подмерзания и риска образования черного льда).</li> </ul>
2	Аварийность на участке связана с повышенным риском столкновений и опрокидываний в темное время суток.	Участок концентрации ДТП представляет собой протяженный перегон, провоцирующий на превышение скорости движения, затем слишком резко переходящий в кривую в плане. В результате в поворот транспортные средства входят на слишком большой скорости. Из-за отсутствия освещения водители слишком поздно замечают «ловушку», что приводит к резкому торможению, заносу и опрокидыванию.	<b>Ошибка проектирования</b> (отсутствие сопряжения смежных элементов дороги), которая привела к резкой смене условий движения, которую в темное время водители замечают слишком поздно.	Задача - <b>Смягчить последствия ошибки проектирования и предупредить ее повторение:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Привлечение внимания водителей к повороту (столбики, ограждения со светоотражающими элементами, дополнительные знаки),</li> <li>▪ Выделение бордюрного камня задолго до поворота и на повороте светоотражающей краской для психологического сдерживания скорости,</li> <li>▪ Устройство островка на повороте для разделения встречных потоков или устройство шумовой полосы по оси для предупреждения выезда на встречную полосу,</li> <li>▪ Устройство освещения на участке,</li> <li>▪ Усиленные меры по зимнему содержанию для снижения риска заноса,</li> <li>▪ Уполаживание откоса и устранение препятствий (камней, деревьев) в зоне опрокидывания,</li> <li>▪ На подходе к повороту – установка информационного щита о необходимости пристегнуться,</li> </ul>



				<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Перепроектирование участка при первой же возможности,</li> <li>■ Учет ошибки и ее предупреждение в последующих проектах.</li> </ul>
3	<p>Аварийность на участке связана с наездами на пешеходов, переходящих дорогу в неустановленном и неосвещенном месте.</p> <p>Предварительные предложения для снижения риска ДТП:</p>	<p>Проблема возникла после строительства торгового объекта отделенного от района жилой застройки дорогой. Наличие поблизости установленного пешеходного перехода создало иллюзию решенного вопроса с обеспечением безопасности пешеходов.</p> <p>Однако этот переход не совпадает с оптимальным наикратчайшим удобным маршрутом «дом – магазин».</p> <p>В результате пешеходы ходят там, где им удобнее. Ситуация усугубляется недостаточной заметностью пешеходов из-за отсутствия освещения.</p> <p>На данном прямом участке, провоцирующем водителей на ускорение, транспортные средства движутся с высокой скоростью, а водители ожидают возможного появления пешеходов только на освещенном, видимом установленном пешеходном переходе.</p> <p>Появление пешеходов на неосвещенном участке перед установленным переходом становится для водителей неожиданностью, а высокая скорость не позволяет предотвратить наезд.</p>	<p><b>Ошибка землепользования,</b></p> <p>которая создала конфликт между транспортными и пешеходными потоками, когда объекты генерации пешеходного движения (в данном случае жилой квартал и торговый объект) оказались разделенными дорогой.</p>	<p>Задача – <b>Компенсировать риски, созданные ошибкой землепользования:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Расширение разрешенной зоны пешеходного движения, устройство приподнятого пешеходного перехода там, где пешеходам удобно или островка безопасности для перехода проезжей части в два этапа;</li> <li>■ Расширение зоны искусственного освещения, включая проблемный участок для обеспечения однородной хорошей видимости всей зоны пешеходного движения;</li> <li>■ Обозначение всей зоны знаками, столбиками с отражающими элементами, ликвидация объектов, ухудшающих/ограничивающих видимость;</li> <li>■ Информирование пешеходов о пользе отражателей, яркой одежды как часть рекламы, размещаемой в торговом центре, организация продажи отражателей. Вовлечение торгового центра в работу по продвижению безопасности среди своих покупателей;</li> <li>■ Установка щитов с информацией об интенсивном пешеходном движении на участке с целью заблаговременного предупреждения водителей о необходимости снизить скорость.</li> </ul>

Примечание: Из анализа исключены ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения и из-за возгорания транспортного средства.

**Вывод:** Топографическая локализация данных статистики ДТП позволяет выявить участки концентрации ДТП на сети дорог и выдвинуть гипотезу о причинах аварийности.

Посещение специалистами этих участков концентрации ДТП позволяет:

1. Подтвердить или опровергнуть гипотезы о причинах ДТП на участках их концентрации аварийности;
2. Выявить факторы риска, которые невозможно установить на основе статистических данных;
3. Точнее сформулировать проблемы (причины ДТП).

От качества аналитической работы на предпроектной стадии зависит качество последующих решений по снижению рисков ДТП и затраты. Поэтому, главным требованием к стадии подготовительной работы является - полнота и аккуратность сбора, систематизации, анализа данных для максимально точного выявления причин аварийности на участках концентрации ДТП.

«Точный диагноз» проблемы участка концентрации ДТП – основа правильного «лечения» - подбора адресных мер, которые будут способствовать:

- Оптимизации затрат/желаемого результата;
- Плавному и логичному сопряжению изменений, необходимых для снижения рисков на проблемных участках с условиями движения на смежных участках (избежание резких изменений условий, перепадов скоростей и т.д.).
- Подключению целевых разъяснительно-информационных действий в нужном месте и в нужное время.

## 5. Подготовка мер/пакетов мер по снижению аварийности на участках концентрации ДТП

### Классификация мер по величине затрат

Учитывая ограниченность муниципальных бюджетов, в данных Рекомендациях предлагаются только те решения, которые характеризуются:

- Невысокими затратами и отсутствием необходимости производства масштабных строительных работ;
- Результативностью, подтвержденной практикой в аналогичных климатических условиях;
- Быстрой окупаемостью (в рамках одного финансового года).

Предлагаемые решения по снижению дорожной аварийности можно условно подразделить на 3 группы в зависимости от уровня затрат на реализацию мер, входящих в комплексы решений. Классификация мер по величине затрат, на основе практики Северных стран, приведена в **Таблице 40**.

**Таблица 40** Классификация мер по снижению дорожной аварийности по величине затрат

Уровень затрат	Меры
Малозатратные меры	Устранение препятствий в непосредственной близости от проезжей части дороги (6 м от кромки)
	Улучшение видимости путем срезки растительности
	Фиксирование траектории кривой (светоотражающими элементами, вешками, т.д.)
	Устройство разметки по бортовому камню, колесоотбойному брусу
	Повышение оперативности зимнего содержания за счет организационных мер (консультации с подрядчиком)
	Установка дорожного знака
	Улучшение сигнализации о производстве дорожных работ на участке
	Улучшение информирования пользователей на дороге
	Информация о правилах проезда перекрестка (щиты, т.д.)
	Корректировка фаз светофорного регулирования на перекрестке
	Введение режима ограничения скорости на участке: 80 км/ч вместо 90 км/ч, 60 км/ч вместо 80 км/ч, 40 км/ч вместо 60 км/ч

Уровень затрат	Меры
	введение ограничения зонального: 50 км/ч вместо 60 км/ч, 40 км/ч вместо 50 км/ч
	Введение ограничения скорости 40 км/ч в районе действия знака «район с интенсивным пешеходным движением», «осторожно, дети»
	Устройство искусственных дорожных неровностей (хампов) на проезжей части
	Устройство приподнятого пешеходного перехода
	Устройство центрального островка безопасности на пешеходном переходе
	Комплексное решение по введению в зоне жилой застройки ограничения скорости 30 км/ч + устройство хампов
	Устройство поперечных виброполос (шумовых полос) на подъездах к перекрестку
	Устройство продольных виброполос по оси проезжей части (предупреждение выезда на встречную полосу)
	Устройство продольных виброполос по кромке проезжей части (предупреждение съезда с дороги при утомлении, засыпании за рулем)
	Нанесение краевой и осевой разметки
	Нанесение краевой и осевой разметки с эффектом вибрации
	Устройство светоотражающих элементов на покрытии (кошачьи глазки)
	Устройство придорожных столбиков со светоотражающими элементами
	Применение светоотражающих элементов для выделения затяжных поворотов, пересечений и примыканий на дорогах вне населенных пунктов
	Нанесение разметки типа «зебра» на пешеходном переходе
	Запрет на стоянку на проезжей части
	Переход от свободной стоянки к стоянке, регулируемой по времени
	Переход от организации постановки транспортных средств на стоянке по типу «шеvron (елочка)» к постановке параллельно бордюрному камню
	Информационные кампании по применению светоотражателей, велосипедных шлемов, ремней безопасности, детских удерживающих устройств
	Обучение детей 6-12 лет правильно переходить дорогу, ездить на велосипеде
	Увеличение интенсивности проверок легковых и грузовых транспортных средств на дороге на 50%
	Увеличение на 30% использования радаров для измерения скорости
Средне- и высокозатратные меры	
	Устройство дорожки для легкого движения (пешеходы, велосипедисты)
	Устройство барьерного ограждения (снижение эффекта ослепления встречным движением)
	Устройство барьерного ограждения (предупреждение съезда с дороги)
	Канализирование движения на пересечениях дорог общего пользования или перекрестках улиц
	Устройство центрального разделительного островка
	Устройство разделительного островка с левоповоротным карманом
	Устройство центрального разделительного островка на кривой малого радиуса
	Замена жестких опор на гибкие (демпфирующие удар)
	Усиление интенсивности освещения в два раза
	Повышение класса содержания дороги на один уровень на дорогах с интенсивностью движения тяжелого грузового транспорта свыше 250 авт/сут.
	Оперативный ямочный ремонт
	Уменьшение числа примыканий и съездов на 50%/70%
	Установка светофоров с табло обратного отсчета времени
	Введение переменного ограничения скорости движения (знаки переменных сообщений)
	Обустройство регулируемого пешеходного перехода
	Обустройство пешеходных светофоров и центрального островка безопасности на пешеходном переходе
	Установка леерного ограждения вдоль тротуара
	Установка щитов, информирующих водителей о фактической скорости их движения
	Устройство полу-шлагбаумов на ж/д переезде в одном уровне
	Информационные кампании, направленные на соблюдение дистанции, предупреждение управления транспортным средством в нетрезвом состоянии, предупреждение ДТП со съездом с дороги из-за превышения скорости

Уровень затрат	Меры
	Увеличение интенсивности патрулирования дорог на 30%
	Учащение проверок водителей на алкогольное опьянение на 30%
	Установка и управление автоматической камерой видеонаблюдения за скоростью на дороге
	Установка и управление устройствами видеофиксации на регулируемых перекрестках (проезда на красный сигнал)
	Устранение конфликта путем разведения транспортного и пешеходного/велосипедного потоков в разные уровни (подземный переход, путепровод, т.д.)
	Устройство переходно-скоростной полосы/полосы для поворота направо
	Расширение проезжей части с одной полосы до двух
	Строительство зоны обгона на дороге общего пользования
	Устройство круговой развязки
	Улучшение геометрических параметров дороги
	Разнесение Х-образного пересечения на 2 Т-образных примыкания
	Обустройство переходно-скоростных полос на главной дороге на Т-образном примыкании
	Изменение угла примыкания второстепенной дороги к главной с 60 до 80-100 град., с 135 до 80-100 град.
	Строительство развязки в двух уровнях вместо перекрестка/пересечения
	Увеличение радиуса на петле въезда на развязку в разных уровнях
	Продление полос разгона-торможения на развязке до 30 м
	Строительство путепровода для легкого движения под дорогой
	Строительство протяженного центрального разделительного островка
	Уширение обочины >1,25м
	Уполаживание откосов с 1:2 до 1:3(4), с 1:3(4) до 1:6(7)
	Улучшение элементов плана и продольного профиля
	Устройство дополнительной полосы и центрального разделительного барьера
	Строительство полосы для обгона или полосы движения на подъеме для тяжелого транспорта
	Устройство нового освещения дороги
	Обустройство новых светофорных объектов светофоров
	Перевод улицы с двусторонним движением в улицу с односторонним движением
	Перенос трамвайных путей с проезжей части на выделенное полотно
	Перевод ж/д переезда из одного уровня в развязку железной и автомобильной дорог в разных уровнях
	Организация подъездов к придорожным земельным владениям
	Реконструкция дороги общего пользования вне населенного пункта
	Реконструкция дороги, проходящей по территории плотной застройки

### Пакетный принцип решений для снижения рисков дорожной аварийности

Как правило, для устранения риска аварийности на участке концентрации ДТП необходима не единичная мера, а «пакет» мер, в состав которого могут включаться меры планировочного и организационного характера, компоненты дорожного обустройства и информирования участников дорожного движения. В сумме эти меры обеспечивают максимум эффекта за счет усиления друг друга при помощи создания «эффекта системы», в составе которого простые и незатратные меры позволяют обеспечить гораздо больший результат (синергический эффект) по снижению аварийности, чем сумма их результатов по отдельности.

### Справка: Типичная российская ошибка

В России часто допускается следующая ошибка:

- Из предложенного пакетного решения, где каждый элемент играет свою системную роль, исключаются элементы, которые российским заказчикам часто кажутся излишествами (например, столбики со светоотражающими элементами или яркий цвет мощения островка безопасности). На самом деле такие элементы в системе выполняют важные роли связей, катализаторов, компонентов психологического

влияния, воздействующих на подсознание участников дорожного движения и усиливающих общий эффект решения по снижению рисков.

Исключение этих компонентов «разваливает» систему полностью или лишает систему работоспособности в определенные периоды (например, в темное время суток), не позволяя получить максимальный эффект от ресурсов, направленных на повышение безопасности участка концентрации ДТП. Для пакетных решений справедливо выражение – «Дьявол прячется в мелочах».

Понятно, что разрушенная система уже не может быть результативной. Следствием часто является неверный вывод о том, что «для российских условий иностранные методы не подходят и надо разрабатывать свои». Уходит время и ресурсы на изобретение того, что давно в мире изобретено, а на опасных участках продолжают происходить ДТП, в которых гибнут и получают увечья российские граждане.

### **Рекомендации по наращиванию эффекта при одновременном обеспечении однородных условий движения на всем протяжении дороги**

Пакеты решений могут быть «расширяемыми», т.е. обустраиваться очередями, например:

- **1-я очередь** – минимум мер, соотнесенных с бюджетными ограничениями (например, знаки+искусственная дорожная неровность);
- **2-я очередь** – дополнение «минимума» мерами, повышающими эффект (знаки + искусственная дорожная неровность + улучшение освещения);
- **3-я очередь** – перевод искусственной неровности в приподнятый пешеходный переход со сменой типа покрытия + столбики со светоотражающими элементами.

Принцип - каждая последующая очередь должна «наращивать» эффект, достигнутый очередью предыдущей.

**Важно!** Для обеспечения однородности условий движения на дороге предпочтительно «пройти» по всем участкам концентрации «первым слоем» - пакетами 1-й очереди, затем, например, на следующий год - «вторым слоем» - пакетами 2-й очереди и т.д., постоянно, наращивая слоями уровень безопасности дороги на всем ее протяжении.

Решение о направлении всех имеющихся ограниченных средств сначала на полное обустройство одного участка, а затем другого, третьего и т.д. является менее предпочтительным, т.к. не способствует обеспечению однородности условий движения – фактора, который сам по себе является важным условием безопасности движения.

**Вывод:** Для устранения основной причины аварийности на выявленных участках концентрации ДТП и достижения максимального результата в условиях бюджетных ограничений следует применять «пакетные решения», которые:

- Интегрируют меры планировочного и организационного характера (дорожное обустройство, информирование пользователей, т.д.),
- Подразделяются по величине затрат на малозатратные, средnezатратные и затратные,
- Реализуются очередями, в течение нескольких лет, путем постепенного перевода малозатратных пакетных решений в средnezатратные и затратные, обеспечивающие повышение уровня безопасности дороги **не только за счет снижения локальных рисков на участках концентрации ДТП, но и за счет обеспечения однородности условий движения на всем протяжении дороги**.

### ***6. Прогноз результативности (эффекта) предлагаемых пакетов мер по снижению аварийности***

В России отсутствуют данные мониторинга результативности мер по снижению дорожной аварийности. Первые данные статистики ДТП «до» и «после» применения некоторых мер дорожного обустройства появились лишь по результатам российской практики (Архангельская область, Мурманская область, с начала 2000х годов). Однако российский период мониторинга еще мал и, поэтому, уверенно говорить о величине результативности той или иной меры в российских условиях пока рано.

Поэтому прогноз результативности предлагаемых мер для условий Ленинградской области может быть основан на опыте Северных стран<sup>1</sup>, которые накопили обширные данные мониторинга за 20-25 лет.

Показатели результативности различных мер по снижению риска аварийности приведены в **Приложении 7** «Северные страны: Показатели результативности мер по снижению дорожной аварийности». Данные из этого Приложения использованы в приведенном ниже примере для прогноза результативности пакета малозатратных мер.

**Пример 1:** Прогноз результативности пакета малозатратных мер

Пакет малозатратных мер по снижению аварийности на участке концентрации ДТП, предложенный для федеральной трассы М18 «Кола», проходящей по территории Всеволожского р-на, Ленинградской области (км 14+900–км 15+400) <sup>2</sup>

**Таблица 41** Определение затрат по реализации пакета мер и прогноз результативности пакета: Участок концентрации ДТП, км 14+900–км 15+400, а/д «Кола»

Состав пакета мер (протяженность участка - 500 м)	Затраты, руб.	Прогноз результативности
Восстановление горизонтальной и вертикальной дорожной разметки	63.000	-5% ДТП с погибшими
Устройство продольных шумовых полос параллельно оси дороги и по кромкам проезжей части	81.000	-5% ДТП с погибшими
Эффект присутствия сотрудника ГИБДД на участке для обеспечения соблюдения ограничения скорости 90 км/ч в рабочие дни в течение первых двух недель после обустройства участка в часы прогнозируемого максимального риска ДТП	10.000	
Установка дорожных знаков «аварийно-опасный участок», 2 шт.	23.000	-3% ДТП с погибшими
Устройство трех секций шумовых полос на подъезде к участку	29.000	-5% ДТП с погибшими
<b>Итого:</b>	<b>206.000</b>	
<b>Прогнозируемый эффект от реализации пакета мер, сокращение кол-ва учетных ДТП:</b>		Комплексный ожидаемый результат пакета мер <b>-15%</b>

**Примечание:** Исключение из предложенного пакета какого-либо элемента снижает прогнозируемый результат – сокращения количества учетных ДТП.

**Вывод:** Поскольку в настоящее время в России отсутствуют данные мониторинга результативности различных инженеринговых мер, применяемых для снижения дорожной аварийности, то для прогнозирования эффекта от применения той или иной меры можно воспользоваться данными мониторинга других стран.

По мере накопления данных российского мониторинга, данные практик других стран могут быть «поправлены» на российскую специфику для более точного прогнозирования эффекта от реализации инженеринговых мер в российских условиях.

<sup>1</sup> Опыт Северных стран является наиболее предпочтительным для Ленинградской области ввиду схожести климатических условий и особенностей зимнего содержания дорог

<sup>2</sup> Примеры взяты из российско-финского проекта по разработке долгосрочной целевой программы «Повышение БДД во Всеволожском муниципальном районе Ленинградской области на 2010-2012 годы»

## 7. Оценка экономического эффекта и выбор наилучших решений (пакетов мер) для участков концентрации ДТП

### Оценка экономического эффекта от реализации пакета мер на участках концентрации ДТП

Алгоритм экономической оценки представлен в приведенном ниже примере, который использует данные предыдущей стадии процесса, рассмотренной в **Примере 1**.

#### **Пример 2:** Прогнозирование экономического эффекта от реализации пакета малозатратных мер по снижению аварийности на участке концентрации ДТП

**Таблица 42** приводит расчет прогнозируемого эффекта от реализации пакета малозатратных мер по снижению аварийности на участке концентрации ДТП км 14+900 –км 15+400, а/д М18 «Кола» (см. исходные данные в **Таблице 41**).

**Таблица 42** Расчет экономического эффекта от реализации пакета малозатратных мер по снижению аварийности на участке концентрации ДТП а/д М18 «Кола», км 14+900 –км 15+400

Определение эффекта от реализации пакета малозатратных мер (0,206 млн.руб.)	Эффект
Примерная оценка влияния, сокращение количества учетных ДТП	-15% (см. Пример 1 , Таблица 41)
В случае отказа от реализации мер: ежегодный прогнозируемый ущерб от ДТП (на основе предсказуемого риска) составит:	1 погибший в ДТП
	3,8 раненых в ДТП
Прогнозируемый ежегодный эффект в случае реализации мер, сокращение на:	-0,15 погибших (1,4 млн.руб. = 0,15*9,3 млн. руб.)
	-0,57 раненых (1,4 млн. руб. = 0,57*2,5 млн.руб.)
Ежегодная экономия сообщества в результате предотвращения ДТП	1,4+1,4=2,8 млн.руб.
Период окупаемости мер (затраты/выгоды)*12 месяцев	0,206 млн.руб./2,8 млн.руб. = 1 месяц

**Результат:** Предложенный выше пакет малозатратных мер для снижения риска аварийности на участке концентрации ДТП а/д «», км 14+900 –км 15+400, а/д М18 «Кола», характеризуется отличной окупаемостью (1 месяц).

**Примечание:** Дополнительные примеры расчетов для участка концентрации ДТП на а/д «Ушаки-Тосно- Ульяновка» приведены в **Приложении 8**.

### Выбор наилучших решений (пакетов мер) для снижения рисков на каждом участке концентрации ДТП

Для каждого участка концентрации ДТП могут быть предложены несколько вариантов пакетов мер. Экономическая оценка каждого из пакетов может помочь в выборе пакета, наиболее выгодного для сообщества с позиции рационального использования имеющихся ограниченных средств. Экономическая окупаемость бюджетных средств, направляемых на реализацию пакетов, определяется по критерию **периода окупаемости**.

Период окупаемости определяется по соотношению:

$$\frac{\text{Затраты на реализацию пакета мер} * 12 \text{ месяцев}}{\text{Ежегодная выгода сообщества от снижения риска ДТП}} = \text{Количество месяцев}$$

Как правило, из числа возможных вариантов решений для снижения рисков аварийности на каждом участке концентрации ДТП отбираются те, что обеспечивают самую быструю

окупаемость бюджетных средств, при равнозначном эффекте по снижению риска гибели и ранений.

Как показывают расчеты, при существующем состоянии российских дорог, подавляющее большинство участков концентрации может быть устранено при помощи решений, окупающихся в течение одного финансового года.

**Примечание:** В развитых странах потенциал простых и эффективных мер уже реализован путем последовательной работы по устранению участков концентрации ДТП. Сегодня в практике развитых стран период окупаемости 12 лет считается вполне приемлемым.

**Вывод:** Отбор решений по снижению рисков на участках концентрации ДТП на основе оценки экономического эффекта (период окупаемости бюджетных средств) – проверенный путь для получения максимума эффекта для сообщества от ограниченных средств, выделяемых на нужды дорожной безопасности в условиях отсутствия гарантий долгосрочного стабильного финансирования дорожной отрасли.

## 2. Реализация мер по снижению рисков ДТП (п.8)

### 8. Реализация мер/пакетов мер по снижению риска аварийности

Следующими действиями в технологической последовательности шагов, необходимых для снижения рисков на участках концентрации ДТП являются:

1. Подготовка технического задания на проектирование выбранного решения,
2. Проектирование решения,
3. Практическая реализация решения.

Как правило, реализация простых мер на участках концентрации ДТП не связана с большими строительными затратами и может быть проведена в рамках текущей деятельности по дорожному содержанию и ремонту.

При подготовке технического задания рекомендуется увязать меры по обеспечению безопасности дорожного движения с другими целями района или города, например повышением туристической привлекательности.

**Пример:** Выполнение задачи по повышению безопасности дорожного движения может внести вклад в укрепление бренда города. **Фото 12,13** иллюстрирует пример такого креативного решения, примененного в финском городе Рованиеми, основу экономики которого составляет поддержание бренда резиденции Санта Клауса.



**Фото 12, 13** Рованиеми (Финляндия): Креативный подход к обустройству разметки на пешеходном переходе, согласованный с брендом города как места жительства Санта-Клауса



При производстве работ на дороге важно, чтобы сам процесс дорожных работ по повышению безопасности не стал причиной аварийности. Критически важным условием является обеспечение:

- Предупреждающей сигнализации в течение периода производства работ;
- Эффекта присутствия сотрудников ГИБДД после завершения работ для того, чтобы привлечь внимание постоянных пользователей участка дороги к изменению дорожных условий и сформировать новую привычку;
- Процесс изменения привычки (сокращающий продолжительность применения эффекта присутствия сотрудников ГИБДД) может быть начат еще на стадии подготовки решения (подключение СМИ) и на стадии производства дорожных работ, когда сигнальное оборудование намеренно усиленно информирует пользователей о новой траектории движения. См. **Фото 14-16**.



**Фото 14,15** Сигнализация, обозначающая участок проведения дорожных работ



**Фото 16** Информирование водителей на стадии производства дорожных работ о будущей траектории движения после завершения работ по переводу Х-образного пересечения в развязку с круговым движением

**Вывод:** Одним из преимуществ инструмента «Управление рисками на участках концентрации ДТП» является его гибкость и возможность применения в рамках текущей деятельности по дорожному содержанию, что ускоряет оперативность реагирования по устранению «тромбов» на дорожной сети в виде участков повышенного риска аварийности. Однако именно эта оперативность реализации может резко изменять дорожные условия на участках концентрации ДТП, что требует:

- повышенных мер безопасности на стадии проведения работ,
- усиленного привлечения внимания постоянных пользователей к изменению дорожных условий на участке, которым они привычно пользуются.

### 3. Мониторинг результативности реализованных мер по снижению рисков ДТП (п.9)

#### *9. Мониторинг эффекта от реализации мер по снижению аварийности на участках концентрации ДТП*

На стадии мониторинга сравнивается среднегодовая статистика аварийности (с учетом интенсивности движения) «До» со среднегодовой статистикой ДТП и данными по интенсивности движения «После» реализации решений. Год, в котором проводились работы, не считается показательным и требует более детального учета.

**Таблица 43** приводит форму, которая применяется на стадии мониторинга эффекта от реализованных мер на участках концентрации ДТП.

Если меры проводятся на фоне прироста интенсивности дорожного движения или изменения деятельности на прилегающей территории (строительства объектов придорожного сервиса, открытия новых торговых комплексов или жилой застройки), то необходимо учесть эти факторы, изменяющие ситуацию на дороге.

Сравнение прогнозируемого и реального результата, достигнутого по снижению количества ДТП и их тяжести на участке концентрации аварийности, позволят сформировать и пополнять национальную базу данных об эффективности различных мер и решений. Накопление такой базы данных требует длительного периода (10-20 лет). Ее наличие впоследствии позволит повышать точность прогнозирования результата от различных мер по снижению рисков аварийности и совершенствовать инструменты воздействия на фактор риска «Дорога и ее окружение».

**Вывод:** Развитие национальной информационной базы об эффективности различных мер по повышению безопасности дорог – важный результат применения методологии Управления рисками на участках концентрации ДТП, который позволяет ускорить распространение эффективных инструментов дорожного инжиниринга, более результативно содействовать снижению дорожной аварийности и предупреждению гибели и увечий российских граждан.

**Таблица 43** Данные мониторинга результативности мер по снижению рисков аварийности на участках концентрации ДТП

№ п/п	Наименование дороги/улицы	Местоположение участка концентрации ДТП	Статистика ДТП ДО реализации мер (Учетный период "ДО" 01/06/2007-31/05/2008) (*)				Информация о реализованных мерах по снижению рисков ДТП		Статистика аварийности ПОСЛЕ реализации мер (Учетный период "ПОСЛЕ" 05/06/2008-31/05/2009) (**)				Экономический эффект от реализации мер		
			Кол-во учетных ДТП	Погибло чел.	Ранено очел.	Ущерб от ДТП за учетный период, тыс. руб.	Меры	ЗАТРАТЫ (3) на реализацию мер, тыс. руб.	Количество учетных ДТП	Погибло, чел.	Ранено, чел.	Ущерб от ДТП за учетный период, тыс. руб.(2006)	ВЫГОДЫ (В) от реализации мер - снижения ущерба от ДТП (7)-(13)	Экономический эффект, тыс. руб., (В) - (3) (14)-(9)	Коэффициент отношения Выгод к Затратам, К= (В)/(3)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1															
2															
3															

**Примечания:** (\*) Колонка (5) - За учетный период "ДО" обычно принимается срок 1 год, предшествующий дате реализации мер. Для упрощения сбора данных эту дату целесообразно округлять до целого месяца. Так, например, если мера реализована в первой половине июня 2009г, то за учетный период "ДО" будет приниматься период с 1 июня 2008г по 31 мая 2009г. Если мера реализована во второй половине июня 2009г, то за учетный период "ДО" будет приниматься период с 1 июля 2008г по 30 июня 2009г.

(\*\*) Колонка (14) - За учетный период "ПОСЛЕ" принимается обязательно РАВНЫЙ и СОВПАДАЮЩИЙ ПО ВРЕМЕНИ ГОДА с периодом "ДО" промежуток времени, следующий после даты реализации меры. Если, за учетный период "ДО" меры был принят период с 1 июня 2008г по 31 мая 2009г, то учетный период "ПОСЛЕ" будет исчисляться с 1 июня 2009г до 31 мая 2010г.

(\*) и (\*\*) колонки (5) и (14) - Иногда в целях предварительной оценки эффекта от реализации меры выбираются для сравнения периоды меньшей продолжительности: 3, 6 или 9 месяцев. Например, если мера реализована во второй половине июня 2009г и период оценки составляет 3 месяца, то учетные периоды назначаются следующим образом: за учетный период "ПОСЛЕ" принимается 3-ий квартал 2009г, который сравнивается с учетным периодом "ДО", т.е. с 3-им кварталом 2008г. Вне зависимости от дат реализации мер на различных участках концентрации ДТП рекомендуется учетный период "ДО" и "ПОСЛЕ" выбирать одинаковым для всех участков, т.е. или 3, 6, 9, 1 год, для оценки суммарного экономического эффекта в целом по органу управления дорог за выбранный период.

#### 4. Выводы, заключения, извлечение уроков (п.10)

##### 10. Выводы, заключения, анализ допущенных просчетов и ошибок

В международной практике эта стадия представляет особый интерес для организаций, финансировавших проекты для того, чтобы:

- определить результативность расходования средств,
- извлечь уроки на будущее из выполненного проекта.

Обычно эта стадия является завершающей, но все более распространенной становится практика проведения промежуточных оценок, чтобы в случае обнаружения нежелательных явлений можно было оперативно внести поправки для повышения общего успеха проекта.

Поскольку в России все шире, как на уровне руководства страны, так и общественности (а применительно к дорожной отрасли особенно отчетливо) распространяется мнение о необходимости оптимизации и контроля расходования бюджетных средств, то значение данной стадии любого проекта без сомнения будет возрастать.

Практика развитых стран представляет хорошую информационную базу для совершенствования методологий контроля расходования бюджетных средств.

Стадия подготовки выводов, заключений об эффективности тех или иных мер, примененных на практике для снижения рисков аварийности на участках концентрации ДТП, также представляет основу для совершенствования теории и практики управления рисками ДТП.

**Вывод:** Особой ценностью применения инструмента «Управления рисками на участках концентрации ДТП» является развитие в России практики мониторинга эффективности расходования средств бюджета. Наиболее актуальной эта практика представляется именно для муниципальных образований, стесненность бюджетов которых требует наращивания отдачи от каждого рубля налогоплательщиков.

## Выводы Раздела 2: Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Воздействие на фактор риска «Дорога и ее окружение»

1	<p>Перечень решений и инструментов, применяемых для сокращения рисков аварийности, обусловленных фактором «Дорога и ее окружение» достаточно обширен. Инструменты подразделяются на те, что применяются <b>в сетевом масштабе</b> для улучшения работы всей сети, функция которой сравнима с функцией кровеносной системы и те, что применяются <b>локально</b>, подобно устранению выявленных тромбов.</p> <p>Перед администрациями (бюджетом) всегда стоит задача снизить аварийность, как можно быстрее и, сделать это как можно экономичнее. Мировой опыт показывает, что обеспечить это условие на начальной стадии борьбы с аварийностью можно, применяя простые и незатратные решения с быстрой окупаемостью средств бюджета, направляемых на нужды безопасности.</p>
2	<p><b>Управление рисками на участках концентрации ДТП</b> – это инструмент выявления причин локальных рисков для дорожных пользователей и их устранение <b>средствами дорожного инжиниринга</b>. Управление рисками ДТП требует, прежде всего, статистических данных аварийности, их анализа для выявления причин (факторов) риска, определяющих вероятность возникновения ДТП на конкретных участках дорожной сети.</p>
3	<p>Инструмент «Управление рисками на участках концентрации ДТП» позволяет оперативно устранять локальные «тромбы» на сети дорог по принципу «сейчас и здесь». Оперативность инструмента подразумевает, что он должен применяться теми, кто непосредственно отвечает за функционирование дорожной сети. Поскольку функционирование местных дорог и улично-дорожных сетей находится <b>в сфере ответственности местных властей</b>, то никто другой эту работу не выполнит. Несмотря на незатратность и простоту применения, инструмент требует:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Концентрации усилий на начальной стадии работы (поскольку требуется сбор данных, их анализ, подготовка выводов, разработка решений по снижению аварийности в увязке с другими целями сообщества);</li> <li>▪ Соответствия технологической последовательности шагов.</li> </ul> <p>Международная практика предоставляет возможности ускорить и упростить внедрение этого эффективного инструмента, убедительно доказавшего способность обеспечить прорыв в снижении дорожной аварийности даже в условиях самых жестких бюджетных ограничений.</p>
4	<p><b>Топографическая локализация ДТП на схеме</b> дорожной сети является начальным этапом процесса управления рисками дорожной аварийности. Отображение статистики ДТП на схеме дорожной сети позволяет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ выявлять участки сети, где возникновение последующих ДТП предсказуемо;</li> <li>▪ отделять случайные ДТП от ДТП, произошедших по «вине» дороги, вероятность повторения которых можно устранить инжиниринговыми улучшениями и дорожным обустройством.</li> </ul>
5	<p>Топографическая локализация данных статистики ДТП позволяет выявить участки концентрации ДТП на сети дорог и <b>выдвинуть гипотезу о причинах аварийности</b>. Посещение специалистами этих участков концентрации ДТП позволяет:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Подтвердить или опровергнуть гипотезы о причинах ДТП на участках их концентрации аварийности;</li> <li>2. Выявить факторы риска, которые невозможно установить на основе статистических данных;</li> <li>3. Точнее сформулировать проблемы (причины ДТП).</li> </ol> <p>От качества аналитической работы на предпроектной стадии зависит качество последующих решений по снижению рисков ДТП и затраты. Поэтому, главным требованием к стадии подготовительной работы является - полнота и аккуратность сбора, систематизации, анализа данных для точного выявления причин аварийности на участках концентрации ДТП.</p> <p>«Точный диагноз» проблемы участка концентрации ДТП – основа правильного «лечения» - подбора адресных мер, которые будут способствовать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Оптимизации затрат/желаемого результата;</li> <li>▪ Плавному и логичному сопряжению изменений, необходимых для снижения рисков на проблемных участках с условиями движения на смежных участках (избежание резких</li> </ul>

	<p>изменений условий, перепадов скоростей и т.д.).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Подключению целевых разъяснительно-информационных действий в нужном месте и в нужное время.</li> </ul>
6	<p>Для устранения основной причины аварийности на выявленных участках концентрации ДТП и достижения <b>максимального результата в условиях бюджетных ограничений</b> следует применять «пакетные решения», которые:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Интегрируют меры планировочного и организационного характера (дорожное обустройство, информирование пользователей, т.д.),</li> <li>Подразделяются по величине затрат на малозатратные, средnezатратные и затратные,</li> <li>Реализуются очередями, в течение нескольких лет, путем постепенного перевода малозатратных пакетных решений в средnezатратные и затратные, обеспечивающие повышение уровня безопасности дороги <b>не только за счет снижения локальных рисков на участках концентрации ДТП, но и за счет обеспечения однородности условий движения на всем протяжении дороги.</b></li> </ul>
7	<p>Поскольку в настоящее время в России отсутствуют данные мониторинга результативности различных инжиниринговых мер, применяемых для снижения дорожной аварийности, то для прогнозирования эффекта от применения той или иной меры можно воспользоваться <b>данными мониторинга других стран.</b></p> <p>По мере накопления данных российского мониторинга, данные практик других стран могут быть «поправлены» на российскую специфику для более точного прогнозирования эффекта от реализации инжиниринговых мер в российских условиях.</p>
8	<p>Отбор решений по снижению рисков на участках концентрации ДТП на основе оценки экономического эффекта (период окупаемости бюджетных средств) – проверенный путь для получения <b>максимума эффекта для сообщества от ограниченных средств</b>, выделяемых на нужды дорожной безопасности в условиях отсутствия гарантий долгосрочного стабильного финансирования дорожной отрасли.</p>
9	<p>Одним из преимуществ инструмента «Управление рисками на участках концентрации ДТП» является его гибкость и возможность применения в рамках текущей деятельности по дорожному содержанию, что ускоряет оперативность реагирования по устранению «тромбов» на дорожной сети в виде участков повышенного риска аварийности. Однако именно эта оперативность реализации может <b>резко изменять дорожные условия на участках концентрации ДТП</b>, что требует:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>повышенных мер безопасности на стадии проведения работ,</li> <li>усиленного привлечения внимания постоянных пользователей к изменению дорожных условий на участке, которым они привычно пользуются.</li> </ul>
10	<p>Развитие <b>национальной информационной базы об эффективности различных мер</b> по повышению безопасности дорог – важный результат применения методологии Управления рисками на участках концентрации ДТП, который позволяет ускорить распространение эффективных инструментов дорожного инжиниринга, более результативно содействовать снижению дорожной аварийности и предупреждению гибели и увечий российских граждан.</p>
11	<p>Особой ценностью применения инструмента «Управления рисками на участках концентрации ДТП» является развитие в России <b>практики мониторинга эффективности расходования средств бюджета.</b> Наиболее актуальной эта практика представляется именно для муниципальных образований, стесненность бюджетов которых требует наращивания отдачи от каждого рубля налогоплательщиков.</p>

## Заключение Раздела 2: Инструменты для повышения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Воздействие на фактор риска «Дорога и ее окружение»

На начальной стадии системной работы по снижению дорожной аварийности **приоритетной задачей** является внедрение инструмента «Управление рисками на участках концентрации ДТП».

Применение этого инструмента **возможно в рамках ответственности местных властей**, позволяя оперативно решать задачи дорожной безопасности **в рамках скромных возможностей местного бюджета**, особенно, если к решению проблемы аварийности за счет дорожного обустройства в нужном месте, в нужное время, подключать потенциал бизнеса и общественных организаций.

Практика показывает, что **системное применение** этого инструмента вносит существенный вклад в повышение производительности и безопасности сети на стадии роста численности парка транспортных средств.

Критическими условиями для результативного применения инструмента являются:

- Полнота исходной информации о причинах ДТП, технологичность ее анализа на предпроектной стадии, взвешенный выбор экономически оптимального решения с позиции сообщества;
- Качество подготовки технического задания на реализацию выбранного решения и качество исполнения и обеспечения безопасности в ходе дорожно-строительных работ на дороге.

Дополнительные выгоды от внедрения инструмента «Управления рисками на участках концентрации ДТП» представляют содействия развитию:

- Вклад в национальную информационную базу об эффективности различных мер по повышению безопасности дорог для расширения инструментария российского дорожного инжиниринга и **ускорения снижения дорожной аварийности** с вытекающими социально-экономическими выгодами;
- Практики мониторинга эффективности расходования средств бюджета, что актуально для муниципальных образований, стесненность бюджетов которых требует **наращивания отдачи от каждого рубля налогоплательщиков**.

## Раздел 3: Рекомендации по разработке интегрированной программы по повышению БДД на уровне местного самоуправления

### 3.1 Важность системного подхода при решении задачи повышения безопасности дорожного движения

Как известно, дорожное движение – сложная **динамическая система**, объединяющая участников дорожного движения, транспортные средства, дорогу и ее окружение.

Известно, что изучение и оптимальное решение сложных системных задач требует применения **системного подхода**, когда элементы системы рассматриваются, не отдельно, но во взаимном влиянии.

Кроме применения системного подхода для успеха деятельности по повышению безопасности дорожного движения другими ключевыми условиями являются:

- Наличие политической воли,
- Качественное управление.

Реализация системного подхода при решении проблем ДТП наилучшим образом осуществляется при помощи такого инструмента как **программа по повышению безопасности дорожного движения**. Опыт применения этого инструмента показывает, что программы позволяют наилучшим образом решать многофакторную проблему дорожной аварийности, возникающую в результате взаимодействия нескольких факторов риска: «Человеком», «Автомобилем», «Дорогой и ее окружением» посредством:

- Одновременного охвата всех факторов риска за счет согласованного планирования мер;
- Повышения профессионализма исполнения мер за счет координации и сотрудничества организаций и служб из разных областей деятельности;
- Сокращения затрат и обеспечения максимальной отдачи от средств, направляемых сообществом на повышение безопасности за счет **интеграции ресурсов** (профессиональных, информационных, материальных, технологических, финансовых) и синергии, возникающей при постановке и достижении общей цели.

Разработка и реализация интегрированных программ **требует применения методики, гарантирующей применения системного подхода**.

**Вывод:** Сравнение успешных программ разных стран выявляет очевидные признаки их успешности. Успешные программы «построены»:

- На основе системного подхода,
- С учетом самых современных принципов обеспечения дорожной безопасности,
- С ориентацией на национальные приоритеты,
- Из схожих блоков, как из элементов конструктора.

Именно с помощью программ, отвечающих приведенным признакам, достигаются самые амбициозные цели по снижению аварийности.



### **3.2 Модель успешной программы по повышению безопасности дорожного движения**

#### **Пример: Климат сотрудничества**

**Проблема:** С началом учебного года на дорогах города N возрастает количество ДТП с наездами на детей 7-13 лет. За последние пять лет в среднем ежегодное число жертв учетных ДТП - 12 детей. Имеется тенденция роста детского дорожного травматизма.

**Программа:** Цель - сократить количество ДТП данного типа на 50%.

Продолжительность программы – 1 год.

#### **Участники программы:**

1. Мэрия
2. Дорожная полиция
3. Управление муниципального образования
4. Все школы города
5. Организация по строительству и содержанию улиц
6. Рекламная компания
7. Страховая компания
8. Средства массовой информации
9. Модельное агентство
10. Автобусная компания

#### **Мероприятия:**

1 Перед началом программы проведен «круглый стол» участников с обсуждением целей, задач, мероприятий, сроков. Организаторы – мэрия и дорожная полиция. Средства массовой информации обеспечили широкое освещение целей и задач программы через интервью с участниками программы.

2 В состав школьной программы вошли игровые уроки по правилам дорожного движения с моделированием дорожных ситуаций на специальных открытых площадках. Роль полицейских поручено исполнять самим школьникам под руководством представителей дорожной полиции.

3 Проведены соревнования между велосипедными командами из разных школ на лучшие знания правил дорожного движения и навыки управления велосипедом. Жюри – дорожные полицейские. Призы победителям (велосипедные шлемы со специальной символикой) предоставлены спонсорами. Средства массовой информации обеспечили широкое освещение события через репортажи и интервью с победителями, представителями жюри, спонсорами.

4 Модельное агентство разработало варианты яркой детской одежды со светоотражающими элементами для всех времен года. Проведена рекламная кампания, показы модной одежды, продемонстрирован и разъяснен эффект светоотражающих элементов, организована распродажа одежды и аксессуаров, изучен спрос, выявлено наличие стабильного рынка.

5 Дорожная полиция разработала и ввела схему «эффекта присутствия» полицейских на участках дорог вблизи школ и жилых массивов для предупреждения превышения скорости и выявления водителей, нарушающих правила. Интервью с нарушителями регулярно показывались по местному телевидению.

6 В ходе программы телекомпания организовала цикл программ с разъяснением сути проблемы, открытым эфиром для сбора предложений от населения, ответами на вопросы телезрителей.

7 Организация по содержанию улиц установила более совершенные светильники на пешеходных переходах и провела ряд улучшений, направленных: на сдерживание скорости движения транспортных средств на опасных участках вблизи школ и детских учреждений; на повышение безопасности пешеходов (островки, ограждения, приподнятые пешеходные переходы, смена типа дорожного покрытия, обеспечение видимости и т.д.).

8 Рекламное агентство выпустило рекламные ролики и установило наружную рекламу с позитивным показом правильного поведения на дороге водителями и пешеходами. При рекламе различной продукции агентство стало использовать элементы позитивного показа безопасного поведения на дороге.

9 Телеканал провел показ серии фильмов с содержанием, где главные герои демонстрировали безопасную модель поведения за рулем. Фильмы противоположного содержания показывались в «неудобное» для детей время.

10 Страховое агентство объявило о скидке при оплате полиса на следующий год для клиентов, не имевших нарушений правил дорожного движения в течение текущего года. Между страховой компанией и дорожной полицией достигнуто соглашение об обмене информацией по нарушителям.

11 Местные автобусы разместили на своих кузовах яркую рекламу в пользу соблюдения правил дорожного движения.

12 Независимой консалтинговой компанией проведена экономическая оценка прямых и косвенных результатов программы, подготовлен анализ допущенных ошибок и просчетов.

13 По окончании программы проведен «круглый стол» участников с подведением итогов. Средства массовой информации обеспечили широкое освещение результатов программы через интервью с участниками программы.

#### Результаты:

Прямой результат:

1. Количество ДТП с наездами на детей сократилось до 2 человек в год (эффект 83%), 10 детей, статистически обреченных погибнуть или получить увечья в результате ДТП остались невредимыми;
2. Количество ДТП из-за превышения скорости сократилось на 30%;
3. Количество велосипедистов, использующих шлемы, увеличилось на 20%;
4. Количество нарушений правил дорожного движения сократилось, как со стороны водителей, так и пешеходов;

Руководством ГАИ официально признано, что достигнуть подобного результата только ресурсами дорожной полиции было бы нереально.

Косвенный результат:

1. Возрос интерес к программам местного телевидения;
2. Увеличилось число подписчиков на местные газеты;
3. Возрос объем продаж детской одежды местного производителя, его рынок расширился за пределы местного рынка;
4. Возросло количество клиентов страхового агентства с одновременным сокращением страховых выплат по ДТП;
5. Увеличились поступления в местный бюджет;
6. Школьная программа и соревнования велосипедных команд стали традицией, а спонсоры охотно поддерживают эти мероприятия, поскольку их освещение через средства массовой информации и интервью со спонсорами формируют позитивный имидж и служит хорошей рекламой;
7. От населения поступило много полезных предложений;
8. Доверие к властям и поддержка со стороны населения возросли;
9. Обустроенная и освещенная дорожная сеть сделала город более привлекательным;
10. 10.Имидж населенного пункта возрос.

Программа признана результативной. Каждый из ее участников внес свой вклад и получил свою выгоду от сотрудничества.

#### Решено:

1. Программу продолжить на следующий год для закрепления влияния полученного результата на формирование социальной среды и запуск механизма «социального нивелирования».
2. Принять в число участников новые организации: салон компьютерных игр; продавца велосипедов и аксессуаров безопасности; производителя автомобилей; университет.
3. Учесть и устранить в будущей программе допущенные ошибки и имевшее место просчеты.
4. Расширить перечень задач с использованием идей, поступивших от населения.
5. Рассмотреть применение программного подхода к другим проблемам дорожной безопасности: водители и алкоголь, молодые водители, отвлечение пассажиропотока с легкового транспорта на общественный транспорт и т.д.

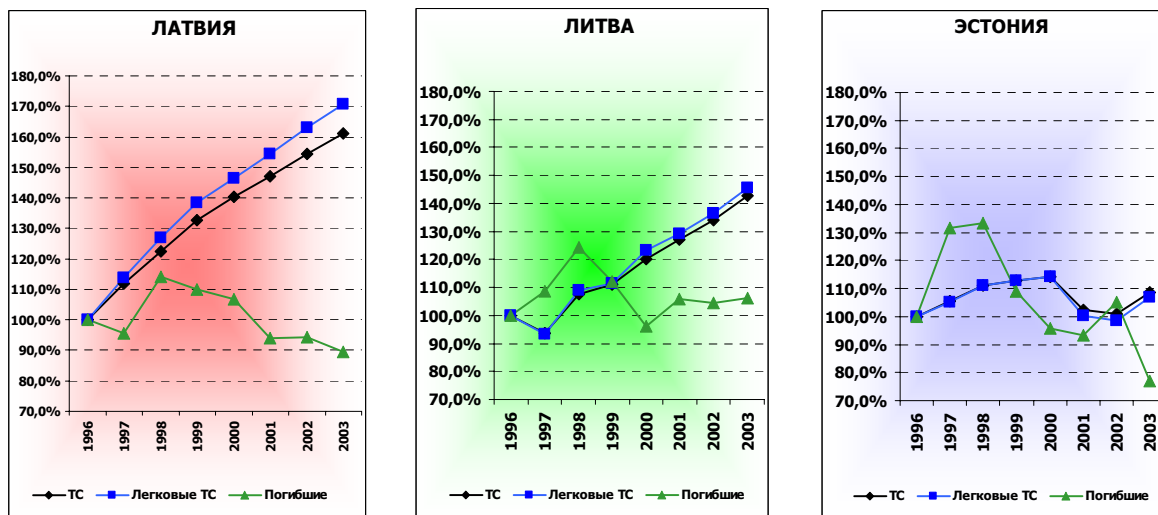
**Вывод:** Успех реализации любой целевой программы определяется инициативами и заинтересованностью его участников в сотрудничестве. Инициативы и заинтересованность в сотрудничестве появляются в благоприятном климате, который создается в результате проведения дальновидной политики благоприятствования со стороны законодательной и исполнительной власти для стимулирования бизнеса, который сможет извлечь свои выгоды при выполнении «заказа сообщества». Активизация бизнеса означает пополнение бюджета и появление дополнительных возможностей для финансирования мер по повышению безопасности движения на дорогах сообщества. Партнерство государственного и частного секторов хорошо зарекомендовало себя во многих областях деятельности.

### Справка: Программы по БДД стран Балтии

В 1992г. в результате исследовательской работы Международной рабочей группы по безопасности дорожного движения, для стран региона Балтийского моря была подготовлена Модель для проектирования программ по повышению безопасности дорожного движения.

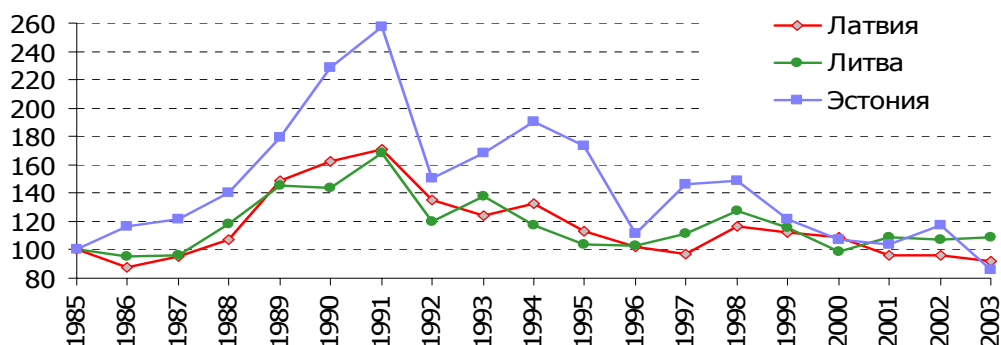
Цель Модели – создание стандартизированного инструмента, помогающего администрациям любого уровня в разработке долгосрочных программ по повышению БДД на основе системного подхода. На основе этой модели, ранее успешно использованной в Северных странах, в трех странах Балтии были разработаны программы по снижению аварийности.

За период реализации программ 1996-2003 все три страны добились положительной динамики сдерживания и снижения числа погибших в ДТП при стабильном росте национальных парков транспортных средств и интенсивности движения на сетях дорог (см. **Диаграммы 2,3,4**).



**Диаграммы 2,3,4**

Динамика изменения численности национальных парков транспортных средств и числа погибших в ДТП на дорогах стран Балтии, 1996-2003гг.



**Диаграмма 5** Динамика изменения числа погибших в ДТП на дорогах стран Балтии до реализации программ по БДД (1985-1996гг) и при реализации программ (1996 – 2003гг.)

Практика доказала применимость модели программирования для любого уровня: муниципального, регионального, национального или международного. Практикой по реализации этих программ на постсоветском пространстве (в трех странах Балтии) было доказано, что меры, увязанные в рамках программ, дают более значительный результат, чем сумма этих же мер при их реализации в рамках разобщенной ведомственной деятельности.

Доказано, что меры, одновременно воздействующие на все факторы риска аварийности, выполненные профессионально, своевременно, в запрограммированной логической последовательности, имеют свойство увеличивать конечный общий результат как бы за счет умножения его на некий усиливающий «синергический программный коэффициент». Именно это

свойство программ позволяет увеличивать результативность средств, направляемых сообществом на цели дорожной безопасности.

В масштабе Евросоюза, программы по повышению БДД часто реализуются при сотрудничестве нескольких стран, поощряется увеличение числа участников программ, поскольку такой подход позволяет:

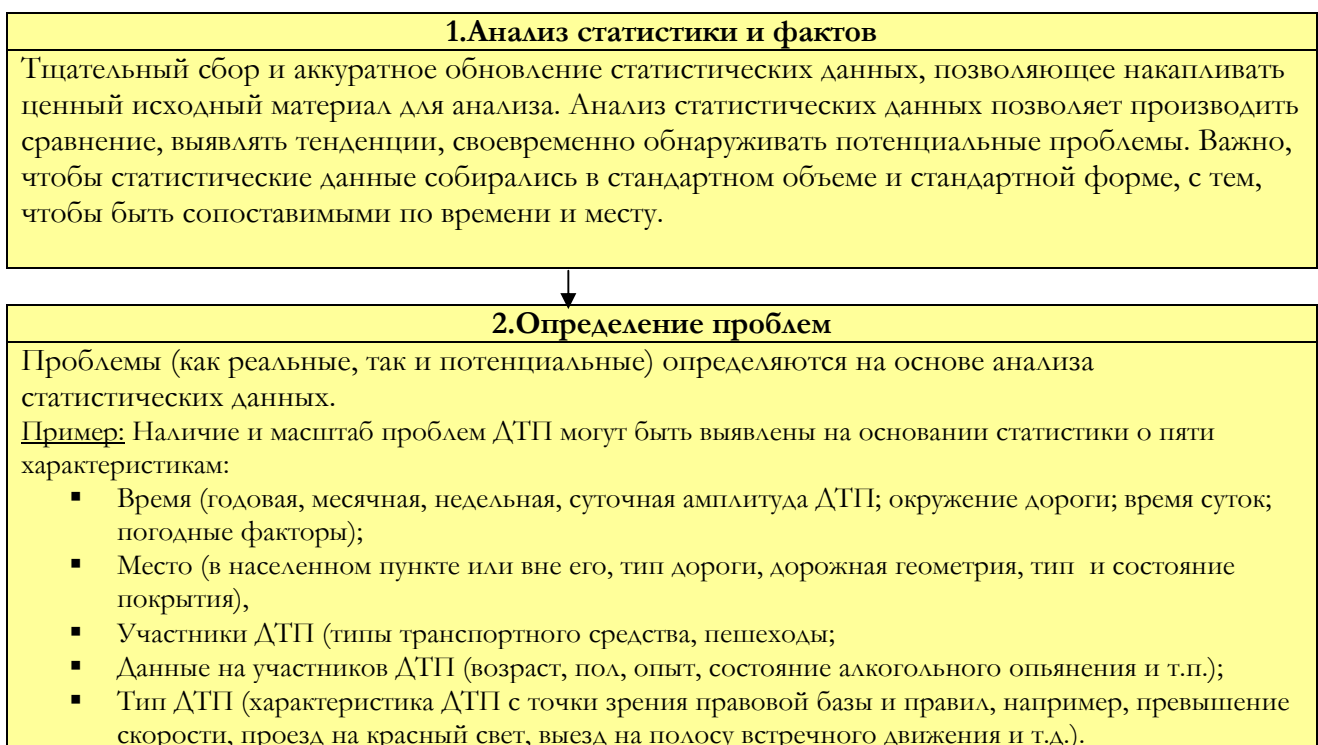
- Рассматривать проблемы шире;
- Разделять затраты между участниками;
- Использовать более мощный экспертный потенциал за счет объединения работы экспертов нескольких стран в составе международных команд;
- Устанавливать влияние национальных особенностей на результаты мероприятий;
- Способствовать распространению положительного опыта и предупреждать повторение ошибок другими странами, что экономит время и средства;
- Способствовать плавности и безопасности дорожного движения на территории более обширного географического региона, охватывающего территории нескольких государств-участников программ, расширять области ответственности разных ведомств при помощи постановки общих целей, совместной реализации проектов общего интереса, гармонизации учебных программ, введения единых мер, правил, стандартов и т.п.

**Вывод:** Применение стандартизированной модели разработки программ по повышению БДД, доказавшей на постсоветском пространстве свою результативность – один из способов ускорения решения проблемы дорожной аварийности в России.

### Структура Модели для проектирования и реализации программ по повышению безопасности дорожного движения

Структура модели, разработанная международной рабочей группой по безопасности дорожного движения в регионе стран Балтийского моря в 1992г. состоит из 10 технологических блоков, приведенных ниже.

Примечание: Блоки, выделенные **желтым** цветом, включают работу информационно-аналитической направленности, **зеленым** – непосредственно практическая деятельность по реализации предусмотренных решений, а **красным** – оценка результативности и извлечение уроков на будущее.



Если статистика обнаруживает, например, увеличение количества ДТП в пятницу вечером с наездом на пешеходов, то, проблема определима, являясь отправной точкой для постановки цели и подготовки мер для ее достижения.

### 3.Постановка целей

Различают три основных уровня целей:

- Общие (политические) цели, которые не определяются ни сроками, ни уровнем (например, повысить безопасность дорожного движения на сети дорог);
- Определенные цели, которые определяются сроками или уровнем (например, снизить количество ДТП на сети в темное время суток в 2010г на 15%);
- Конкретные цели (например, к 1.01 ликвидировать риск ДТП с наездами на пешеходов на данном участке дороги при использовании мер для физического сдерживания скорости движения транспортных средств).

Необходимо, чтобы цели имели конкретные количественные **индикаторы**, с тем, чтобы можно было оценить результат от предпринятых мер.

### 4.Альтернативные меры для достижения целей

Процесс поиска альтернатив для решения проблемы состоит из нескольких стадий:

- Определение факторов, которые являются прямой или косвенной причиной ДТП;
- Определение мер для снижения негативного воздействия этих факторов;
- Подбор альтернативных решений (пакетом мер), подавляющих проявление факторов риска.

Сфера применения и потенциал каждого альтернативного решения определяется на основе данных мониторинга о результатах предыдущих применений подобной меры. В случае применения комбинации из нескольких мер, оценивается их суммарный потенциал.

### 5.Экономическая оценка каждой альтернативы

Экономическая оценка обеспечивает выбор оптимальных решений проблемы ДТП на основе компромисса между безопасностью движения и другими задачами дорожной инфраструктуры.

Полная экономическая оценка каждой альтернативы включает взвешивание прямого и косвенного эффектов для сообщества от реализации данного решения.

В качестве прямого эффекта учитывается соотношение выгод сообщества от снижения ДТП и затрат, связанных с реализацией решений.

В качестве косвенного эффекта (положительного или отрицательного) учитывается влияние решения на:

- Скорость сообщения в масштабе сети,
- Эксплуатационные затраты транспортных средств,
- Окружающую среду.

### 6.Сравнение альтернативных решений и выбор

Выбор компромиссного решения определяется соблюдением критерия: транспортные операции должны выполняться с минимальными затратами и максимальной безопасностью для сообщества и окружающей среды.

Сравнение альтернатив - это сравнение результатов полных экономических оценок для альтернативных решений относительно достижения поставленной цели.

Выбор определяется по результатам полной экономической оценки.

Выбранное оптимальное решение планируется к реализации согласно: логической очередности действий, технологическому порядку и ресурсам, имеющимся в распоряжении.



### 7. Программирование комплекса мероприятий

Плавная реализация решений, согласно логике и технологиям, в рамках ограниченных ресурсов требует программирования мероприятий: составления рабочих планов, графиков, расписаний, определения ответственных лиц и иных организационных действий с целью:

- Выявления на стадии планирования всех потенциальных проблем и рисков, которые могут возникнуть в процессе исполнения программы или вызывать непредвиденные затраты;
- Планирования необходимых действий для минимизации рисков и затрат. Эффективным инструментом планирования мер по повышению безопасности дорожного движения является Матрица Хэддона, пример которой приведен в **Приложении 1**;
- Организации последовательных действий в рамках объемов работ и сроков, установленных планами и рабочими графиками.



### 8. Реализация комплекса мероприятий Программы

Выполнение мер и мероприятий, предусмотренных составом программы в соответствии с рабочими планами и графиками, с осуществлением промежуточного контроля результатов.



### 9. Сбор и анализ статистики по результатам Программы

Проводится сбор статистических данных в том объеме и в стандартной форме, что позволит сравнить соответствующие параметры «до» и «после» реализации Программы.



### 10. Заключение о результативности Программы

Результаты Программы определяются:

- Количеством и качеством исходных статистических данных,
- Точностью выявления и правильностью группирования факторов, качеством аналитических выводов,
- Правильностью формулировки проблемы,
- Выбором и постановкой целей и задач,
- Полнотой перечня и правильностью возможных альтернатив,
- Качеством экономической оценки и правильностью выбора оптимального решения,
- Логикой планирования последовательности мероприятий,
- Предпринятыми действиями для устранения потенциальных проблем и минимизации рисков потерпеть неудачу в ходе реализации программы,
- Качеством организации мероприятий,
- Профессионализмом исполнителей,
- Наличием причин, на которые программа не могла оказать влияния.

Если статистические данные, собранные после реализации программы, подтверждают достижение целей программы, то положительный опыт должен быть обобщен для использования в последующих программах.

Если статистика показывает, что программа не дала желаемого результата, то следует установить причины, сделать их анализ и рекомендации для исключения подобных просчетов при подготовке и исполнении последующих программ.

Профессиональная этика требует распространения информации о результатах реализации программы (как позитивных, так и негативных) в рамках профессионального сообщества, чтобы содействовать распространению положительного опыта и предостеречь коллег от ошибок.

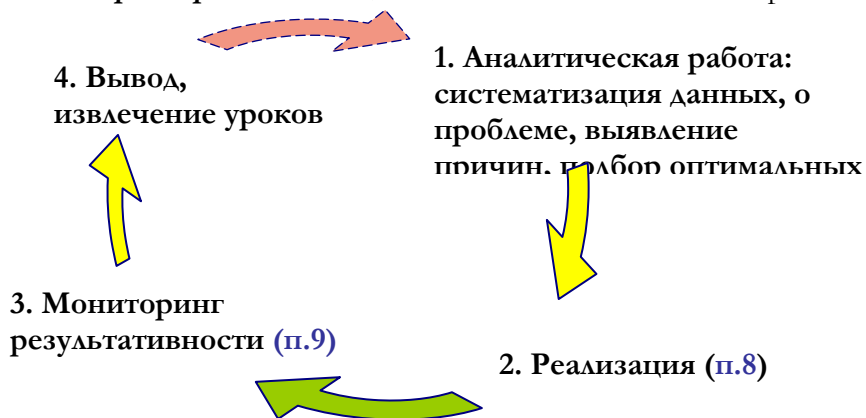
Графическая иллюстрация технологической последовательности стадий подготовки и реализации программы представлена на **Рисунке 8**.



**Рисунок 8** Технологическая последовательность разработки и реализации Программы, обеспечивающей переход от исходного проблемного состояния к желаемому состоянию.

Очевидно, что наличие исходной информации и работа по ее анализу является основополагающей для успеха практических действий в рамках программы. Завершающая стадия по оценке результативности также является информационно-аналитической.

Сравнение последовательности шагов при разработке и реализации программ с приведенным ранее порядком шагов метода «Управления рисками на участках концентрации ДТП» (См. **Раздел 2**, Инструменты для повышения безопасности дорожного движения, Гл. 2.2) обнаруживает некий **универсальный алгоритм решения задач** в области безопасности дорожного движения.



**Рисунок 9** Технологический цикл подготовки и реализации программ

**Вывод:** Для российских профессионалов в области дорожной безопасности необходимо приобретение навыка системного решения задач, как технологичного инструмента, пригодного для универсального применения.



## Специфические задачи, возникающие при реализации программ по повышению безопасности дорожного движения

Подготовка и реализация программ, нацеленных на повышение безопасности дорожного движения, на начальном этапе требует преодоления ряда специфических трудностей, а именно:

- Правовых, методических, технических сложностей, связанных со сбором данных о дорожном движении, ДТП, пробеге транспортных средств, пассажиропотоках и т.д.;
- Необходимости постановки больше чем одной цели из-за многофакторности проблемы ДТП;
- Поиска компромисса между безопасностью дорожного движения и другими целями дорожной инфраструктуры из-за влияния транспортной системы на все сферы жизни сообщества и далеко идущих последствий транспортных решений во времени, в пространстве и, в сообществе;
- Выполнения экономического анализа при отсутствии установившихся методик для определения величин некоторых статей затрат и выгод сообщества;
- Организация совместной работы представителей разной ведомственной подчиненности (например, тех, кто отвечает за дорожную безопасность, за расходование средств бюджета, за проектирование, строительство и эксплуатацию дорог, за состояние окружающей среды и т.д.) и других областей знаний (медицина, психология, педагогика и т.д.);
- Проведения мер в стесненных рамках выделяемых бюджетных средств.

Подобные трудности возникают во всех странах, но в ходе практической работы они постепенно преодолеваются, данные накапливаются, культура сотрудничества повышается. Основным мотивом для преодоления трудностей является общность цели – снижение числа жертв ДТП.

## Организация работы представителей разных ведомств в рамках подготовки и реализации программ по повышению БДД

Для упрощения организации рабочего взаимодействия многих участников программы полезным инструментом является логико-структурная матрица. Матрица представляет собой структурное и логичное изложение базовых положений программы. В **Таблице 44** обобщенно представлены структура и содержание матрицы.

**Таблица 44** Логико-структурная матрица программы

Уровни	Индикаторы достижения	Измерение	Допущения и возможные риски
<b>Общие цели</b>	Измерение достижения общих целей	Источники и методы подтверждения достижений	
<b>Конкретные цели</b>	Измерение достижения конкретных целей	Источники и методы подтверждения достижений	Допущения, влияющие на связь между конкретными и общими целями
<b>Результаты</b>	Измерение достижения результатов	Источники и методы подтверждения достижений	Допущения, влияющие на связь между результатами и конкретными целями
<b>Действия</b>	Требующиеся человеческие и физические ресурсы	Стоимость человеческих и физических ресурсов	Допущения, влияющие на связь между действиями и результатами

Для управления программой логико-структурной схемой определяются задачи, ресурсы и обязанности каждого участника. Колонки (индикаторы достижений и измерение) следует рассматривать как основу для мониторинга и оценки результативности программы.

Важным является восприятие логико-структурной матрицы как динамического инструмента, который в рабочем порядке подлежит пересмотру по мере того, как происходит развитие



программы и изменение обстоятельств. Матрицу следует активно использовать для планирования действий и бюджета, не считая ее как неизменное ограничительное предписание.

Матрица - инструмент управления. Руководство программой, используя матрицу, повышает свою способность:

- распоряжаться ресурсами;
- гарантировать их эффективное использование в ходе выполнения действий;
- отчитываться за достижение результатов.

Как бы хорошо ни была спланирована и подготовлена программа, не все будет идти согласно плану. На реализацию программы окажут влияние внешние факторы, выходящие за рамки контроля руководством программы. Для успешной реализации программы эти условия следует иметь в виду заблаговременно, чтобы постараться минимизировать риски (они включаются как допущения и риски в последнюю колонку логико-структурной матрицы). Риски оцениваются на предмет того, насколько они определяемы и поддаются управлению.

### ***Индикаторы достижения целей программы***

Просто поставить цели для достижения в рамках программы недостаточно. Важно оценивать прогресс достижения этих целей, для чего необходимо ввести соответствующие индикаторы. Индикаторы должны соответствовать критериям Качества, Количества и Времени (часто именуемым кратко ККВ). Отбор индикаторов необходим для однозначного понимания всеми участниками целей программы, их конкретности и измеримости. При отборе индикаторов необходимо определить источники их получения, трудозатраты и стоимость сбора информации и предусмотреть финансирование в составе бюджета программы.

К наиболее частым проблемам, возникающим при отборе индикаторов, относятся следующие:

- Чрезмерное количество индикаторов. Количество индикаторов и информации должно быть сбалансировано с возможностью проанализировать эту информацию, чтобы привести ее в формат ресурса для принятия решений. Потребности в детализации информации должны соотноситься с уровнями управления. На уровне повседневной работы требуется детальная информация, но на уровнях принятия управленческих решений нужна информация более общая.
- Выбор чрезмерно сложных индикаторов, что требует привлечения специалистов высокой квалификации, времени и финансовых ресурсов.
- Чрезмерная концентрация на достижении показателей выполнения программы, что отвлекает внимание от других важных результатов программы, которые невозможно измерить индикаторами (развитие культуры сотрудничества между партнерами, содействие развитию инноваций, улучшению имиджа муниципалитета или региона и т.д.).

Важно осознавать требования и сложности выбора индикаторов, чтобы совместными усилиями партнеров заблаговременно решить все вопросы на стадии подготовки программы.

### ***Составление календарного графика реализации программы***

Календарный график реализации программы планируется на основе логики технологической последовательности действий. Для составления графика можно использовать перечень действий из крайней левой колонки логико-структурной матрицы.

Кроме этого, график необходим как инструмент распределения ответственности среди участников программы за выполняемые действия.

Порядок подготовки календарного графика действий в рамках программы включает:

- Составление перечня основных действий (мероприятий и мер), предпринимаемых в рамках программы;
- Разбивку действий на составные задачи;



## Программирование финансов при реализации программ по повышению безопасности дорожного движения

Практика показывает, что применение системного подхода ускоряет достижение целей и повышает качество решения задач при меньших финансовых затратах. В пользу освоения алгоритма системного решения задач можно привести следующие аргументы:

1. Тенденция перевода российского бюджетного финансирования на **принцип проектно-целевого финансирования**. Принцип вводится Концепцией Стратегии социально-экономического развития регионов РФ (27.06.2005г), подготовленной Министерством регионального развития РФ с целью модернизации федеральной политики регионального развития и расширения возможности участия федерального бюджета в финансировании проектов регионального и муниципального уровней.

Согласно Концепции, одна из приоритетных задач - **повышение качества управления и использования общественных финансов**, которая должна решаться путем:

- Содействия социально-экономическим реформам на территориальном и муниципальном уровнях, стимулирующим внедрение инструментов стратегического планирования, **программно-целевого бюджетирования и бюджетирования, ориентированного на результат**, новых механизмов административного регулирования и управления, взаимоотношений с органами местного самоуправления, развития механизмов частно-государственного партнерства;
- Стимулирования региональных, территориальных и **местных стратегических инициатив**, направленных на социально-экономическое развитие, создание стимулов для реализации инфраструктурных проектов и содействие территориальным и муниципальным властям в реализации таких проектов.

2. Принятие заявок международными программами и фондами на выделение финансирования для решения инфраструктурных проблем, только после их представления в формате системного решения. Официальное название методологии - РСМ - Project Cycle Management” (Управление проектным циклом).

### Справка Методология «Управление проектным циклом»

Официально формат подготовки заявок был разработан Всемирным Банком в начале 1990-х и быстро получил международное распространение как стандартизированный формат заявки в международные финансирующие институты. Это означает, что владение методологией системного решения проблем повышает возможности приграничных российских муниципальных образований **привлечь средства, дополняющие возможности местных бюджетов**. Преимущества таких проектов заключаются не только в дополнительных финансовых возможностях для реализации инфраструктурных проектов, а что еще более важно, в привлечении новых технологий и возможности расширения квалификации российских специалистов в соответствии с международными стандартами, в том числе и в области дорожной безопасности.

**Рисунок 11** представляет внешний вид бюджета программы, выполненный в соответствии с международным стандартом

Действия	Единицы	К-во на планируемый период				Цена единицы	Источник финансирования	Расходы на планируемый период				Всего по проекту	Накладные расходы за год
		1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.			1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.		
4. Проведение обучения преподавателей 4.1. Подготовка материалов для обучения преподавателей									8. Срок платежей			9. Рассчитать итог	
Стоимость персонала												10. Оценить накладные расходы	
Штатный персонал	чел./мес.	6	6	6	6	1000	партнер	6000	6000	6000	6000	24000	
Внештатные	чел./мес.		1		1	2000	грант	0	2000	0	2000	4000	
Оборудование													
Компьютеры	шт.	8	4			1200	грант	9600	4800	0	0	14400	
Принтер	шт.	1	3			600	грант	600	1800	0	0	2400	
Канцтовары	Общая сумма	1				2000	грант	2000	0	0	0	2000	2000

**Рисунок 11** Внешний вид бюджета программы, выполненный в соответствии с международным стандартом

**Вывод:** Применение принципа целевого финансирования не только повышает отдачу от бюджетных ресурсов, но и содействует привлечению из международных источников таких дополнительных ресурсов, критически важных для решения проблем дорожной аварийности: финансирование, новые технологии, возможности обучения специалистов.

### Выводы Раздела 3: Рекомендации по разработке интегрированной программы по повышению БДД на уровне местного самоуправления

1	Успех реализации любой целевой программы определяется инициативами и заинтересованностью его участников в сотрудничестве. Инициативы и заинтересованность в сотрудничестве появляются <u>в благоприятном климате</u> , который создается в результате проведения дальновидной политики благоприятствования со стороны законодательной и исполнительной власти <u>для стимулирования бизнеса, который сможет извлечь свои выгоды при выполнении «заказа сообщества»</u> . Активизация бизнеса означает пополнение бюджета и появление дополнительных возможностей для финансирования мер по повышению безопасности движения на дорогах сообщества. Партнерство государственного и частного секторов хорошо зарекомендовало себя во многих областях деятельности.
2	Сравнение успешных программ разных стран выявляет очевидные признаки их успешности. Успешные программы «построены»: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ На основе системного подхода,</li> <li>▪ С учетом самых современных принципов обеспечения дорожной безопасности,</li> <li>▪ С ориентацией на национальные приоритеты,</li> <li>▪ Из схожих блоков, как из элементов конструктора.</li> </ul> <p>Именно с помощью программ, отвечающих приведенным признакам, достигаются самые амбициозные цели по снижению аварийности.</p>
3	Применение стандартизированной модели разработки программ по повышению БДД, доказавшей на постсоветском пространстве свою результативность – один из способов ускорения решения проблемы дорожной аварийности в России.
4	Для российских профессионалов в области дорожной безопасности необходимо приобретение навыка системного решения задач, как технологического инструмента, пригодного для универсального применения.
5	Тщательное планирование действий улучшает управление программой, что позволяет оптимизировать ресурсы, минимизировать потенциальные риски и, таким образом, достигать

	поставленных целей с минимальными ресурсами.
6	Применение принципа целевого финансирования не только повышает отдачу от бюджетных ресурсов, но и содействует привлечению из международных источников таких дополнительных ресурсов, критически важных для решения проблем дорожной аварийности: финансирование, новые технологии, возможности обучения специалистов.

### Заключение Раздела 3: Рекомендации по разработке интегрированной программы по повышению БДД на уровне местного самоуправления

Применение **стандартизированной модели разработки программ** по повышению БДД позволит повысить эффективность программ по повышению БДД в России за счет внедрения:

- Системного подхода,
- Современных принципов обеспечения дорожной безопасности,
- Соответствия приоритетам,
- Программных компонентов, определяющих успех программ.

Системный подход – критическое условие для:

- улучшения управления существующими ресурсами,
- достижения поставленных целей с минимальными затратами,
- привлечения дополнительных ресурсов для решения задач безопасности дорожного движения.

Результативность местных программ в значительной степени может быть повышена за счет их интеграции в программы более масштабного уровня (регионального, национального и международного). Такая «географическая» интеграция способствует решению проблем ДТП на более обширном географическом пространстве, что особенно актуально для регионов, расположенных на направлениях международных транспортных коридоров. Поэтому логично, если лучшие мировые практики применения системного подхода для решения проблем дорожной аварийности начнут адаптироваться к российским условиям в регионах, прилегающих к границе ЕС/РФ и распространяться в другие российские регионы.

## **РЕЗЮМЕ      Рекомендации для решения задач по повышению безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления - Интегрированный подход**

Деятельность на уровне местного самоуправления может внести значительный вклад в повышение безопасности дорожного движения, и действующее российское законодательство создает для этой деятельности адекватную основу.

Главным критическим условием для снижения дорожной аварийности является **постановка общей цели** по повышению безопасности дорожного движения и **разделение ответственности** за ее достижение между местными органами власти, бизнесом и гражданским обществом.

Мировая практика предоставляет набор эффективных инструментов для достижения общей цели путем воздействия на факторы риска. На начальной стадии наилучший результат обеспечивают инструменты, основанные на простых, незатратных мерах, воздействующих на факторы риска «Человек» и «Дорога и ее окружение».

Результативными инструментами для применения на уровне местного самоуправления являются:

- Информационные кампании,
- Управление рисками на участках концентрации ДТП при помощи простых и экономичных инженеринговых решений.

Названные инструменты позволяют оперативно решать задачи дорожной безопасности **в рамках ответственности и возможностей местного бюджета**.

Максимальный эффект инструментов достигается путем применения инструментов в рамках программ по повышению БДД за счет реализации:

- Системного подхода,
- Современных принципов обеспечения дорожной безопасности,
- Соответствия приоритетам,
- Технологичности реализации программ.

Системный подход является критическим условием для:

- улучшения управления существующими ресурсами,
- достижения поставленных целей с минимальными затратами,
- привлечения дополнительных ресурсов для решения задач безопасности дорожного движения.

Пример реализации системного подхода и рекомендуемых инструментов на уровне местного самоуправления проиллюстрировано Программой по повышению БДД (**Фото 17**)



**Фото 17** Долгосрочная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения во Всеволожском районе Ленинградской области в 2010 – 2012 годах», подготовленная на основе данных Рекомендаций

## Приложение 1 Матрица Хэддона как инструмент планирования мероприятий по повышению безопасности дорожного движения

ФАЗЫ ДТП И ОБЛАСТИ ДЕЙСТВИЙ И ЦЕЛИ		ФАКТОРЫ РИСКА		
Область действий	Цель	ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
До ДТП (Попытка снизить риск ДТП)	Предупреждение ДТП	<ul style="list-style-type: none"> <li>Информирование</li> <li>Обучение</li> <li>Поведенческие установки</li> <li>Законы и правила</li> <li>Контроль за соблюдением правил</li> <li>Предупреждение управления автомобилем в опасных состояниях</li> <li>Продвижение использования средств активной и пассивной защиты</li> <li>Продвижение более безопасных транспортных средств</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Хорошее эксплуатационное состояние транспортного средства</li> <li>Использование активных средств предупреждения ДТП (зимние шины, ABS, ближний свет фар)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проектные характеристики дороги</li> <li>Наличие горизонтальной и вертикальной сигнализации (разметка на покрытие, направляющие столбики, светоотражающие элементы, виброполосы, разделительные барьеры)</li> <li>Наличие информации, предупреждающего дорожного обустройства (шиты, знаки, указатели)</li> <li>Наличие освещения</li> <li>Наличие услуг придорожного сервиса</li> <li>Наличие обустройства для безопасного пешеходного и велосипедного движения</li> </ul>
Во время ДТП (Попытка снизить тяжесть ДТП)	Снижение тяжести ДТП, если оно все-таки случилось	<ul style="list-style-type: none"> <li>Использование пассивного защитного оборудования</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Срабатывание защитных ресурсов автомобиля (особенности дизайна, масса, бампера, каркас)</li> <li>Наличие и срабатывание оборудования пассивной защиты (ремни безопасности, подголовники подушки, детские кресла)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Особенности дороги (состояние покрытия в результате мероприятий по содержанию, состояние полосы отвода, уклоны откосов)</li> <li>Срабатывание дорожного обустройства (барьерные ограждения, противоударные устройства для опор дорожных сооружений)</li> </ul>
После ДТП (Попытка стабилизировать ситуацию и оказать помощь пострадавшим)	Минимизация последствий ДТП	<ul style="list-style-type: none"> <li>Способность оказания первой помощи</li> <li>Анализ действий человека, приведших к ДТП и действия по минимизации риска повторения подобных ошибок</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Наличие средств по оказанию спасательных действий собственными силами (аптечки, огнетушителя)</li> <li>Минимизация риска возгорания</li> <li>Анализ причин, способствовавших возникновению ДТП и реализация защитных функций конструкции и оборудования транспортного средства</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Быстрое информирование о ДТП</li> <li>Наличие служб спасения и их оперативность</li> <li>Наличие препятствий на дорогах для быстрого прибытия служб спасения</li> <li>Анализ причин, связанных с дорожной инфраструктурой и сопутствовавших внешних условий, способствовавших возникновению ДТП</li> </ul>



## Приложение 2 Финский проект «Безопасная дорога в школу и безопасное школьное окружение»

Оценка и нанесение на карту опасных мест на улично-дорожной сети с точки зрения детей, родителей и преподавателей – это эффективный способ определения и локализации проблем, связанных с повышением безопасности учащихся. Этот метод является инструментом планирования эффективной работы по воспитанию навыков безопасного поведения в условиях дорожного движения. Учебный процесс становится осмысленным и интересным как для учителей, так и для учащихся.

### Оценка опасных мест на УДС по пути учащихся в школу

#### 1. Анкетирование учащихся

При анкетировании учащихся выясняются маршруты их передвижения, а также места, которые они считают опасными по дороге в школу. Дети – специалисты в вопросах собственного передвижения, они часто используют маршруты, о которых взрослые не знают. Восприятие транспортной окружающей среды ребенком отличается от восприятия взрослого человека.

Во время анкетирования выясняются следующие вопросы:

- Какими средствами передвижения пользуются дети по дороге в школу,
- Какие места по дороге в школу дети считают трудными или опасными,
- Предложения детей по повышению безопасности тех мест, которые они считают опасными,
- Какие инструкции дети бы разработали для себя по поведению в опасных местах.

В младших классах анкетирование следует проводить вместе с родителями. Начиная с третьего класса можно использовать уже полученные учащимися начальные навыки по анализу проблем и заключению выводов.

#### Пример Анкеты для учащихся

##### Оценка и нанесение на карту опасных мест по пути в школу

Эта анкета предназначена для определения возможных опасных мест (улиц, перекрестков и переходов через дорогу) на твоём пути в школу. Ты можешь пользоваться картой своего района для лучшей ориентации. Если хочешь нарисовать или описать несколько опасных мест, попроси у учителя несколько анкет. Если ты едешь на автобусе или родители подвозят тебя, то ты тоже можешь заполнить анкету.

Необходимо вернуть анкеты учителю.

#### Напиши свои ответы на вопросы или обведи кружочком правильный вариант.

Муниципальное образование/город \_\_\_\_\_

Школа \_\_\_\_\_

Класс \_\_\_\_\_

1. Назови самое опасное место по дороге в школу (например, перекресток улицы А и улицы Б).

2. Это опасное место, когда я \_\_\_\_\_

- |   |                        |
|---|------------------------|
| 1 | иду пешком             |
| 2 | еду на велосипеде      |
| 3 | еду на мопеде          |
| 4 | еду в легковой машине  |
| 5 | еду рейсовым автобусом |
| 6 | еду школьным автобусом |

3. Нарисуй здесь картинку опасного места.

4. Почему ты считаешь это место опасным?

5. Как ты думаешь, что можно сделать, для повышения безопасности дорожного движения в данном месте?

6. Напиши для себя инструкцию по безопасному поведению в том месте, которое ты нарисовал. Подумай, какие правила дорожного движения тебе надо будет соблюдать. Что еще тебе надо учитывать для своей безопасности.

#### 2. Анкетирование родителей

Эта анкета предназначена для определения возможных опасных мест (улиц, перекрестков и переходов через дорогу) на пути Вашего ребенка в школу. Анкеты заполняются с целью привлечения внимания к детскому дорожному травматизму, а также для устранения опасных мест на пути в школу. Анкеты сдаются в школу. Кроме того, мы надеемся, что совместно с ребенком Вы пройдете опасные места так, как это необходимо с точки зрения безопасного поведения на дороге, потому что проблемы не будут решены сразу. На обратной стороне Вы найдете советы по повышению безопасности Вашего ребенка по дороге в школу.

### Пример: Анкета для родителей

Муниципальное образование \_\_\_\_\_

Школа \_\_\_\_\_ Класс \_\_\_\_\_ 1.

Назовите самое опасное место по дороге Вашего ребенка в школу (например, перекресток улицы X и улицы Y).

1. Это опасное место, когда мой ребенок

1 идет пешком

2 едет на велосипеде

3 едет в машине

4 едет на рейсовом автобусе

5 едет на школьном автобусе

2. Почему это место опасно или пугает Вашего ребенка?

3. Что, с Вашей точки зрения, можно было бы сделать для повышения безопасности в данном месте?

5. Здесь Вы можете нарисовать карту опасного места. Здесь также можно отметить что еще Вы считаете небезопасным для Вашего ребенка по дороге в школу.

### ТАК ВЫ СМОЖЕТЕ СПОСОБСТВОВАТЬ БЕЗОПАСНОСТИ СВОЕГО РЕБЕНКА ПО ДОРОГЕ В ШКОЛУ

● Выберите наиболее безопасный маршрут с наименьшим количеством переходов через дорогу. Из возможных мест перехода через дорогу выберите самый легкий и безопасный с точки зрения Вашего ребенка. Научите его пользоваться велосипедными и пешеходными дорожками, когда это возможно.

● Пройдите вместе с ребенком путь до школы, покажите ему новые маршруты и продемонстрируйте безопасное поведение на них.

● Обратите особое внимание на безопасный переход дороги. Выберите для перехода место с хорошей видимостью. Объясните ребенку, что необходимо сначала остановиться, посмотреть и послушать. Так он успеет спокойно определить, свободен ли путь.

● Примите для себя решение, когда наиболее безопасным для ребенка будет идти в школу пешком, ехать на велосипеде или на другом виде транспорта. Как правило, при оживленном движении для первоклассников безопаснее идти пешком, чем ехать на велосипеде. Добираясь до школы пешком (в отличие от поездки на автомобиле) ребенок знакомится с дорожной средой, получая одновременно физическую нагрузку.

● Если Вы возите ребенка в школу на машине, останавливайтесь у школы так, чтоб это не создавало опасности для детей, а также чтобы Вашему ребенку не приходилось переходить дорогу. Торопясь в школу, дети не всегда замечают приближающиеся транспортные средства.

● Позаботьтесь о том, чтобы Ваш ребенок пользовался индивидуальными средствами безопасности: велосипедный шлем, светоотражатель и ремень безопасности. Сами тоже пользуйтесь ими.

● Расскажите ребенку о том, что он должен сам всегда заботиться о своей безопасности как один из участников дорожного движения. Обычно дети слишком полагаются на других дорожных пользователей, доверяя как автомобилистам, так и своим приятелям. Особенно внимательным надо быть при переходе через дорогу, поскольку ситуация меняется очень быстро.

### 3. Участие преподавателей

В анкете для преподавателей дается контрольный перечень вопросов для разработки комплекса мер по повышению безопасности дорожного движения.

В перечне определены факторы, влияющие на безопасность учащихся по дороге в школу и на территории, прилегающей к школе.

С помощью анкеты выясняются следующие вопросы:

- организация движения транспортных средств на территории школьного двора,
- ограничение скорости на ближайших к школе улицах,
- безопасность перехода через дорогу вблизи школы,
- организация подвозки детей в школу,



■ собственная деятельность учащихся (выбор маршрутов, использование средств безопасности и т.д.), поведение водителей ТС.

С помощью контрольного перечня выясняется, какие вопросы в школе решены, а какие нет. После того, как становятся известны опасные места, определяются пути их ликвидации или снижения риска.

**Пример: Анкеты для преподавателей**

**Контрольный перечень мероприятий для повышения безопасности дорожного движения у школы**

	Все в порядке	Состояние дел не соответствует утверждению	Вопрос не связан с окружением, другие комментарии
<b>1. На школьном дворе:</b>			
Организована стоянка для автомобилей родителей, привозящих и забирающих детей			
В часы занятий автомобили не заезжают на школьный двор			
Зона, где учащиеся проводят перемены, изолирована от транспорта			
Организована отдельная стоянка для автомобилей преподавателей			
Достаточно парковочных мест для хранения велосипедов			
Подвозящие детей автомобили и рейсовые автобусы не заезжают в зону, где учащиеся проводят перемены			
Обслуживающий транспорт не заезжает во двор во время перемен			
Выход учащихся во двор изолирован от транспорта			

<b>2. На прилегающей к школе территории:</b>	Все в порядке	Состояние дел не соответствует утверждению	Вопрос не связан с окружением, другие комментарии
Учащиеся могут пользоваться велосипедными и пешеходными дорожками			
Школьников можно привозить и забирать так, что им не приходится переходить через дорогу			
Родители могут оставить своего ребенка у школы так, что детям не приходится переходить через дорогу			
В школу можно попасть, только перейдя через дорогу			
На прилегающих дорогах ограничение скорости 30 или 40 км/час			
На дороге, ведущей к школе, есть «искусственные нервноности»			
Пешеходный переход на ведущей к школе дороге расположен в правильном месте			
На светофорах, установленных на прилегающей улице, имеется своя фаза для пешеходов			
На прилегающей дороге не разрешается сквозной проезд			
На прилегающей дороге не разрешается сквозной проезд грузового транспорта			
На прилегающей территории установлены необходимые дорожные знаки			

<b>3. Поведение учащихся:</b>	Все в порядке	Состояние дел не соответствует утверждению	Вопрос не связан с окружением, другие
-------------------------------	---------------	--	---------------------------------------

			комментарии
По дороге в школу учащиеся идут безопасными маршрутами			
Учащиеся используют велосипедные шлямы			
Учащиеся используют светоотражатели			
Учащиеся используют ремни безопасности в школьном автобусе			
Учащиеся используют ремни безопасности, когда их подвозят родители			
Учащиеся переходят дорогу по пешеходному переходу			
Учащиеся используют подземный/надземный пешеходные переходы			
Учащиеся следуют сигналам светофора			
Учащиеся соблюдают правило, что дорогу нельзя переходить перед автобусом или сзади автобуса			
Учащиеся не играют на проезжей части			

4. Поведение водителей:	Все в порядке	Состояние дел не соответствует утверждению	Вопрос не связан окружением, другие комментарии
Автомобилисты не нарушают запрет по въезду во двор школы			
Автомобилисты не используют задний ход, находясь среди детей			
Водители школьного автобуса заботятся о том, чтобы дети пользовались ремнями безопасности			
Перевозящие детей автомобилисты используют ремни безопасности			
Автомобилисты не превышают скорость на прилегающей улице			
Автомобилисты соблюдают сигналы светофора вблизи школы			
Автомобилисты при повороте пропускают на светофоре учащихся			
Автомобилисты пропускают учащихся, переходящих дорогу по пешеходному переходу			

#### 5. Предложения:

#### 4.Использование результатов анализа анкетирования

##### Помощь в разработке плана учебного процесса по воспитанию навыков безопасного поведения в условиях интенсивного дорожного движения.

- Возможность сосредоточиться в процессе обучения на наиболее важных вопросах безопасного поведения;
- Основа для составления плана обучения на весь год. Смена времен года и виды передвижения вносят дополнения в рассмотрение тем.
- Изучение правил дорожного движения и безопасного поведения имеет смысл, если оно связано с ежедневными передвижениями (прикладное значение).
- Следует использовать видео и фото опасных мест. С помощью материала, наглядно отражающего реальные ситуации, можно эффективнее преподавать правила дорожного движения и моделировать безопасное поведение. Учащиеся сами могут изготовить наглядные пособия: слайды, чертежи или плакаты опасных мест.
- Материал полезен и для повторения перед совместными походами.

##### Формирование безопасной инфраструктуры.

- По результатам анализа готовятся письменные предложения по повышению безопасности дорожного движения для органов власти (ГИБДД, департаменты транспорта, образования, здравоохранения).
- Эти предложения готовятся с участием учащихся (они могут сами передать документы представителям органов власти), тем самым воспитываются люди с активной гражданской позицией и думающие дорожные

пользователи. Учащиеся знакомятся с такими явлениями, как: общественное мнение/влияние, административные функции, транспортное планирование.

- Средства массовой информации обычно интересуют вопросы, связанные с предупреждением детского дорожного травматизма. Через местные СМИ можно обратиться к жителям города, района и привлечь других дорожных пользователей к повышению безопасности дорожного движения.

### **Инфраструктурные и законодательные меры.**

#### Скоростные ограничения

- На участках дороги около школы скоростные ограничения должны быть жестче, чем на остальной дорожной сети: 30 - 40 км/час.
- Если скоростные ограничения уже существуют, но не выполняются, можно попросить ГИБДД о патрулировании с целью контроля скоростного режима, особенно в утренние и дневные часы.
- Соблюдение скоростных ограничений становится более эффективным за счет применения физических мер сдерживания скорости: искусственные неровности, сужения проезжей части, изменения траектории движения, развязки с круговым движением.
- Для ограничения интенсивности движения применяется запрет сквозного проезда и перекрытие улиц с образованием тупиковых зон.

#### Пешеходные переходы

- Связанные с переходом риски можно снизить за счет подземных и надземных пешеходных переходов, пешеходных переходов со светофорным регулированием.
- При оживленном движении у пешеходов и велосипедистов должна быть своя фаза на светофорах.
- Безопасность пешеходных переходов можно повысить за счет обустройства приподнятого островка безопасности, приподнятого пешеходного перехода, приподнятой развязки и хорошего освещения.
- В зоне перехода должна быть хорошая видимость (треугольник видимости).

#### Движение вдоль проезжей части

Безопасность движения вдоль дороги повышается за счет обустройства выделенных пешеходных дорожек и тротуаров с бордюрным камнем.

При отсутствии выделенной пешеходной дорожки на безопасность влияют ширина дороги и ее обочины, интенсивность движения и скорость транспортных средств.

Также на безопасность влияют доля грузового транспорта и пересеченная местность.

#### Парковка

Места парковок ТС у школ должны быть отделены от игровых зон, чтобы маневры ТС, включая и обслуживающий транспорт (задний ход, развороты), не создавали опасных ситуаций.

Привозя ребенка в школу или забирая его из школы, ТС должны парковаться так, чтоб ребенку не пришлось переходить через дорогу.

#### Дорожные знаки

За счет правильного размещения дорожных знаков («Дети», «Пешеходный переход», «Остановка обязательна», «Въезд во двор») можно регулировать поведение дорожных пользователей.

#### Обеспечение видимости, освещение и зимнее содержание

На территории школьного двора должно не должно быть «теневых» и «мертвых» зон, которые легко образуются за счет высоких и плотных насаждений, арочных въездов и въездов из-за угла, снежных валов.

Хорошее освещение и зимнее содержание повышают БДД как школьных территорий, так и всей УДС.

### **Заключение:**

Ряд мер, препятствующих безопасности детей на территории школы, можно устранить в ходе субботников. Некоторые меры могут быть реализованы только силами властей, отвечающих за улично-дорожную сеть, транспорт и БДД муниципального образования (района). Предложения также необходимо направить в городскую и областную комиссии по БДД.

### Приложение 3 Зарубежный опыт успешной реализации Программ по снижению ДТП из-за употребления алкоголя

Необходимые условия:

1. Четкое понимание ситуации в регионе/стране, основанное на исследованиях и анализе необходимых данных: все ДТП и несчастные случаи, связанные с употреблением алкоголя для оценки масштаба проблемы и определения целевых групп (данные полиции, дорожников, здравоохранения, страховых компаний).

Если данных недостаточно, можно провести дополнительные выборочные исследования на местном уровне.

**Пример:** в Китае для понимания общей картины (официальные данные показали, что лишь 4% ДТП связаны с употреблением алкоголя) были проведены дополнительные исследования в двух городах: выборочные тесты на количество алкоголя в выдыхаемом воздухе и тесты на наличие алкоголя в крови у пострадавших в ДТП.

2. Знание существующей законодательной базы в данной сфере (производство и продажа алкоголя, налоги, нормы алкоголя, наказания и т.д.), ее функционирования и эффективности для понимания существующего правового поля и необходимых изменений.

**Пример:** В Канаде в 2003 году были проведены исследования факторов, противоречащих стратегии по снижению кол-ва ДТП по вине алкоголя. Результаты:

- 44% водителей не знали о правовых последствиях употребления алкоголя,
- низкая вероятность быть задержанным, так как количество проверок на дорогах сократилось на 20%,
- низкая вероятность предъявления обвинения, так как сами полицейские говорили о долгой процедуре оформления правонарушения, нехватке людей, низкой вероятности доведения дела до суда,
- долгая судебная процедура: очень большой промежуток времени между нарушением и наказанием - средняя продолжительность рассмотрения дела в суде 18 месяцев,
- отсутствие программ по реабилитации водителей

3. Определение возможных участников – всех заинтересованных сторон, которые могут быть привлечены в программу, оценка их выгод и ожиданий от реализации программы (органы власти, медицинские учреждения, НКО, работодатели, муниципалитеты, производители и распространители алкогольной продукции, страховые компании). Чем шире круг участников, тем лучше.
4. Оценка социальной среды – понимает ли сообщество проблему, как относится к алкоголю за рулем, будет ли поддерживать изменения, какие попытки уже были предприняты (результаты).

**Пример:** анкета для опроса населения

	Вопрос	Да	Нет	Уточнить
1	Есть ли в регионе/городе такая проблема, как употребление алкоголя за рулем?			
2	Вы будете поддерживать процесс по изменению ситуации?			
3	Можно ли добиться поддержки сообщества в решении данной проблемы?			
4	Какие ключевые организации должны участвовать в программе?			

5. Сильная политическая воля.

**Пример:** Франция

В 2002 году президент Жак Ширак объявил безопасность дорожного движения одним из приоритетов своего президентского срока. Такая политическая воля необходима, если предстоит ужесточение законодательства, что и было сделано во Франции (ужесточение законодательства за вождение в состоянии алкогольного опьянения).

За период 2002-2004гг число погибших в результате ДТП во Франции сократилось на 32%. Был реализован целый пакет мер, но основные из них были нацелены на снижение кол-ва ДТП из-за превышения скорости и алкоголя. Одна из таких мер – снижение нормы содержания алкоголя в крови для водителей общественного транспорта с 0,08г/на 100мл до 0,02г/на 100мл. Повышен контроль – количество тестов на содержание алкоголя в выдыхаемом воздухе увеличилось на 15%. В разы повысились штрафы.

Результат: в 2004 году снижение количества пьяных водителей на 40% (по сравнению с 2003 годом).

6. Строгий контроль, поддержанный общественностью.

7. Внедрение лучшего опыта стран, которые уже добились успеха, оценка приоритетности таких мер.

**Пример:** В некоторых европейских странах хорошо зарекомендовал себя опыт по созданию специальных отделов для снижения кол-ва ДТП по вине алкоголя. Такой отдел должен обеспечивать следующую деятельность:

- интеграция с другими стратегиями и программами по повышению безопасности,
  - содействие проведению обучающих кампаний,
  - публичность всех мероприятий,
  - повышение квалификации полицейских,
  - сбор и анализ всех данных и информации по обеспечению законодательства,
  - работа с промышленными предприятиями (производство алкоголя) и крупными организациями (реализация) для проведения семинаров о влиянии алкоголя,
  - развитие партнерских отношений с бизнесом и НКО,
  - развитие сотрудничества с исследовательскими организациями (независимая оценка до, во время и после реализации программ).
8. Информация и обучение: работа с населением. Люди должны понимать, почему употребление алкоголя за рулем небезопасно и антисоциально, что есть соответствующие законы, осознавать высокий риск быть задержанным при нарушении законов и неотвратимость наказания.
9. Инструменты анализа и оценки реализации программы.

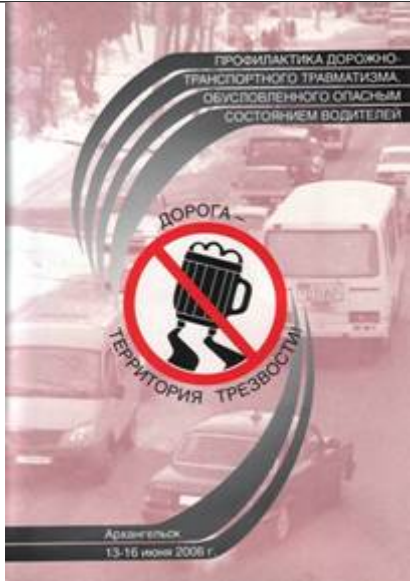
**Пример:** Отбор приоритетных мер для включения в программу по сокращению количества ДТП по вине алкоголя


	Меры	Необходимость исследований	Эффективность	Сложность выполнения	Финансовые затраты
<b>ВЫСОКИЕ ПРИОРИТЕТЫ</b>	Оценка статистических данных по дорожной аварийности	Да	Высокая	Низкая	Низкие
	Законы об ограничении содержания алкоголя в крови/выдыхаемом воздухе	Да	Высокая	Низкая, если есть политическая поддержка	Низкие
	Обеспечение исполнения соответствующих законов	Да	Высокая	Низкая, если есть политическая поддержка	Средние
	Строгое и неотвратимое наказание за нарушение законов	Да	Высокая	Низкая, если есть политическая поддержка	Низкие
	Информирование и обучение населения	Небольшие	Высокая в сочетании с контролем	Средняя	От средних до высоких



	Мониторинг и оценка	Да	Высокая	Низкая	Низкие
	Более низкие нормы содержания алкоголя для отдельных категорий водителей (общественный транспорт, молодые водители)	Да	Высокая	Низкая, если есть политическая поддержка	Низкие
С Р Е Д Н И Й П Р И О Р И Т Е Т	Законы, регулирующие продажу алкоголя (место, время, возраст)	Да	Средняя	Низкая	Низкие
	Многоступенчатая система получения прав водителями	Небольшие	От средней до высокой	Низкая	Низкие при политической поддержке
	Отраслевые программы (обеспечиваются работодателями)	Небольшие	Средняя	Низкая	Средние
	Ужесточение требований к ТС	Небольшие	Средняя	Низкая	Средние при политической поддержке
Н И З К И Й П Р И О Р И Т Е Т	Определенные социальные программы (безопасный транспорт после употребления алкоголя)	Очень небольшие	Низкая	Низкая	Низкие
	Реабилитационные программы для водителей, употребляющих алкоголь регулярно	Небольшие	От низкой до средней	Средняя	От низких до средних
	Школьные обучающие программы	Небольшие	Низкая	Низкая	Низкие



## Приложение 4 Сокращенный вариант Публичного отчета о деятельности НП «Зеленая волна» за период 2006-2009гг.

<p>2006 год</p>	<p>Подготовка и проведение семинара <b>«Профилактика дорожно-транспортного травматизма, обусловленного опасными состояниями водителей»</b></p> <p>Партнеры: ГИБДД, НП «Зеленая волна», ООО «АвтоДорожный Консалтинг», Баренц форум (представители Финляндии, Норвегии, Швеции), РБП TACIS - Архангельск</p> <p>Задачи семинара:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Провести анализ российской проблемы аварийности по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного/наркотического опьянения</li> <li>• Получить комментарии и рекомендации специалистов Северных стран на основе практического опыта</li> <li>• Провести трехдневный обучающий курс <b>«Признаки и симптомы алкогольного и наркотического опьянения»</b> для сотрудников ДПС и службы Госнарконоконтроля</li> </ul> <p>Цель курса - обучение слушателей следующим навыкам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• знать и уметь описывать 7 групп наркотических и токсических веществ;</li> <li>• уметь описывать признаки и симптомы употребления данных веществ;</li> <li>• представлять длительность воздействия наркотических веществ и характер их следов в организме человека;</li> <li>• знать возможные последствия передозировки этих веществ;</li> <li>• представлять и уметь описывать приспособления, используемые для употребления веществ каждой группы;</li> <li>• уметь описать состояние человека, находящегося под воздействием наркотических веществ, для правильного заполнения процессуальных документов.</li> <li>• По окончании курса слушатели (30 человек) получили сертификаты.</li> </ul> <p><u>Вывод:</u> для снижения количества ДТП по вине фактора «человек» необходима ПОСТОЯННАЯ и СИСТЕМАТИЧЕСКАЯ работа всех организаций, имеющих отношение к дорожной безопасности</p>	
-----------------	--	---

	(ГИБДД, дорожные агентства, медицинские и образовательные учреждения, общественные организации, СМИ).	
2007 год	<p><b>Подготовка и проведение Международных дней безопасности дорожного движения</b> (подробнее см. Таблицу 19)</p> <p><u>Цель</u> – привлечь внимание к важности простых и эффективных мер:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ремни безопасности</li> <li>• светоотражатели</li> <li>• велошлемы</li> <li>• гарнитуры «hands-free»</li> <li>• детские кресла</li> </ul> <p><u>Опыт и статистика Северных стран доказывают:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ремни и подушки безопасности увеличивают шансы выжить в потенциально смертельном ДТП на 40%</li> <li>• Правильное использование детских автомобильных кресел сокращает риск гибели грудных детей в ДТП на 71%, а детей в возрасте от 1 до 4 лет – на 54%</li> <li>• Использование ближнего света фар в дневное время снижает риск столкновений на 10-15%</li> </ul> <p><u>Вывод:</u> Для ускорения реализации потенциала средств <u>пассивной безопасности</u> необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Привлечение опыта экспертов из стран с более продолжительным стажем автомобилизации по проведению информационных кампаний среди населения</li> <li>• Использование потенциала общественных организаций для разъяснительной работы с населением</li> <li>• Внедрение дифференцированных и эффективных технологий продвижения безопасности, ориентированных на группы риска</li> <li>• Объединение ресурсов государственного и частного секторов в продвижении безопасности дорожного движения</li> </ul>	

2008 год	<p><b>1. Участие в разработке Комплексной транспортной схемы г.Архангельска:</b> организация и проведение семинаров в формате общественных слушаний</p> <p>Семинары-совещания:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• «Перспективы и ограничения для развития системы общественного транспорта»,</li> <li>• «Развитие инфраструктуры для легкого движения»,</li> <li>• «Повышение качества содержания улично-дорожной сети».</li> </ul> <p><b>2. Обеспечение светоотражателями слабовидящих людей Архангельской области (600 штук)</b></p>	
2008-2009	<p>Участие в проекте TACIS Kolarctic «Повышение безопасности дорожного движения в районах Крайнего Севера» (TACIS EU Kolarctic project “Polar Traffic Safety”, 2007/139-580)</p> <p>Партнеры: МРО ГИБДД г.Архангельска, «Архангельскавтодор», «Мурманскавтодор», НП «Зеленая волна», УГИБДД Мурманской области, Шведская дорожная администрация, Северный регион</p> <p><b>Компоненты проекта:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>WP 1 Форум безопасности дорожного движения Баренц региона (компонент Интеррег)</li> <li>WP 2 Программа повышения безопасности дорожного движения для Архангельской области</li> <li>WP 3 Аудит дорожной безопасности на стадии проектирования (Пилотный участок а/д «Подъезд к Северодвинску»)</li> <li>WP 4 Анализ участков концентрации ДТП в Мурманской области (Пилотный участок «Борисоглебск – Стурьскут»)</li> <li>WP 5 Техническая поддержка НП «Зеленая волна» (стажировка, информация)</li> </ul> <p>Рабочий пакет 5 (WP5):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Перевод и адаптация информационных материалов (для семинаров, совещаний, круглых столов)</li> <li>• Обучающая поездка в Швецию</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Продвижение концепции по сдерживанию скорости движения</li> <li>• Продвижение велосипедного движения в Архангельске: опросы, семинары, статьи, телесюжеты</li> </ul> <p><u>Вывод:</u> Опыт и технологии Северных стран доказывают, что реализация крупных и дорогостоящих проектов в сфере БДД обосновано только после реализации <u>потенциала простых и незатратных мер</u> по снижению аварийности, согласующихся с другими целями Сообщества – <u>сохранением окружающей среды и повышением качества среды проживания.</u></p>	
2006-2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Продвижение идеи партнерства для повышения БДД на национальном уровне</b></li> </ul> <p>Участие в конференциях в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»</p> <p>Доклады:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ «Роль НКО в повышении безопасности дорожного движения», 2006</li> <li>✓ «Деятельность НП «Зеленая волна», 2007</li> <li>✓ «Детский дорожно-транспортный травматизм», 2007</li> <li>✓ «Опыт деятельности некоммерческих организаций для повышения БДД», 2009</li> <li>✓ «Информационные кампании - как инструмент формирования безопасной модели поведения», 2009</li> </ul> <p><u>Охват аудитории:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ В мероприятиях приняли участие около 2500 участников дорожного движения</li> <li>✓ Каждое мероприятие сопровождалось пресс-релизами в СМИ</li> <li>✓ Было распространено около 1000 экземпляров информационных буклетов</li> <li>✓ Распространено около 2000 светоотражателей</li> </ul>	

## Приложение 5 Технологические этапы процесса управления рисками на участках концентрации ДТП

Технологический этап	Содержание	Цель
1.Топографическая локализация статистики ДТП на схеме дорожной сети	Статистические данные о ДТП из карточек учета переносятся на оперативную схему дорожной сети. Используются цветные обозначения, например красный флажок – ДТП с погибшими, синий – с ранеными. Возможно также нанесение не только учетных, но и административных ДТП. В конце года данные с оперативной схемы (учитывающей статистику 1 года) переносят на накопительную схему более длительного периода – 5 лет.	Аккумуляирование ДТП на схеме позволяет: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ выявлять участки сети, где наблюдается некая закономерность возникновения ДТП;</li> <li>■ отделять ДТП, произошедшие случайно или по причинам, выходящим за рамки ответственности дорожной отрасли (например, употребление водителем алкоголя) от ДТП, произошедших не случайно (например, провоцирование протяженного прямого участка на превышение скорости) и, которые можно устранить инженерными улучшениями и дорожным обустройством.</li> </ul> <p>Кроме схемы сети, могут также использоваться схемы отдельных сложных участков, где наблюдается концентрация ДТП для более детального мониторинга и анализа.</p>
2. Выявление перечня участков сети, где концентрация аварийности очевидна	Системная топографическая локализация данных статистики ДТП позволяет получить перечень участков концентрации аварийности, требующих принятия инженеринговых мер для повышения безопасности.	Выявление участков дорожной сети, требующих повышенного внимания дорожных инженеров, концентрации усилий и ресурсов для устранения аварийности. Понимание природы проблем (основных причин рисков и сопутствовавших факторов) и точных границ проблемных участков для предупреждения распыления ограниченных средств и обеспечения целенаправленной деятельности, что всегда позволяет достичь лучших результатов при меньших финансовых затратах.
3.Рейтинг участков концентрации ДТП	Рейтинг аварийно-опасных участков может быть проведен несколькими способами, однако наиболее функциональными являются ранжирования: <ol style="list-style-type: none"> <li>1.По степени риска - соотнесение <b>количества учетных ДТП</b>, протяженности участка и интенсивности движения;</li> <li>2.По величине экономического ущерба для сообщества –</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ранжирование по степени риска позволяет информировать водителей об участках сети, где вероятность стать участником ДТП выше, что повышает их осторожность.</li> <li>2. Ранжирование по ущербу позволяет устанавливать приоритеты для проведения инженеринговых улучшений. Порядок исполнения мер в соответствии с рейтингом: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ обеспечивает более рациональное использование бюджетных</li> </ul> </li> </ol>

	определение ущерба путем <b>умножения числа погибших и раненых в ДТП, произошедших на участках концентрации ДТП на национальный «норматив» социального ущерба</b> , вызываемый гибелью и ранениями граждан в результате ДТП.	<p>средств с позиции сообщества;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ формирует дорожной администрации позитивный имидж, как организации способной рационально использующей средства налогоплательщиков, что способствует повышению инвестиционной привлекательности отрасли, привлекая средства на дорожные цели, в том числе, на цели дорожной безопасности.</li> </ul>
4. Выявление причин аварийности	<p>Причины аварийности на участках концентрации ДТП устанавливаются при помощи:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ анализа карточек учета ДТП,</li> <li>■ посещения проблемных участков для выявления сопутствующих факторов риска, не указанных в карточках учета.</li> </ul>	<p>Понимание причин ДТП позволяет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Подобрать точное инженерное решение <b>для устранения причины</b> возникающих конфликтов;</li> <li>■ Обеспечить плавное и логичное сопряжение изменений, необходимых для повышения безопасности проблемного участка с условиями движения на смежных участках (избежание резких изменений условий, перепадов скоростей и т.д.).</li> </ul>
5. Подготовка мер для снижения риска аварийности на участках концентрации ДТП	<p>Знание причин аварийности (см.п.4 данной Таблицы), как основных, так и сопутствующих, позволяет готовить «пакеты мер», направленных на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ подавление основных причин аварийности;</li> <li>■ снижение «провоцирующего» влияния причин сопутствующих ДТП.</li> </ul>	<p>Цель – обеспечение максимального синергического эффекта путем комбинации простых и незатратных мер. Формула синергии: <math>1+1=3</math></p>
6. Прогноз результата от реализации предлагаемых мер.	<p>Мировая практика и длительный мониторинг за эффективностью действия различных мер на практике позволяют прогнозировать снижение аварийности от применения того или иного решения.</p> <p><u>Пример:</u> Эффект по снижению ДТП:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ при устройстве тротуаров –15%,</li> <li>■ при устройстве освещения в среднем –34% (в темное время - 64%)</li> </ul> <p>Итого, устройство тротуаров и освещение при прохождении дороги общего пользования по населенному пункту снизит количество ДТП с участием пешеходов, как минимум, на 49%.</p>	<p>Прогнозирование ожидаемого результата по снижению аварийности для расчета экономической эффективности бюджетных средств, направляемых на снижение рисков аварийности на участках концентрации ДТП.</p>

<p>7. Оценка экономического эффекта и выбор наилучших решений («пакетов мер») из нескольких возможных вариантов для каждого участка концентрации ДТП</p>	<p>Оценка экономического эффекта выполняется по показателю экономической окупаемости средств, направляемых на нужды безопасности движения. Расчет периода окупаемости каждого варианта решений («пакета») путем соотнесения: <b><u>Затрат, связанных с реализацией «пакета мер».</u></b> <b><u>Ежегодных выгод сообщества от снижения ущерба ДТП</u></b>  Как правило, из числа возможных вариантов решений отбираются те, что обеспечивают самую быструю окупаемость бюджетных средств, при равнозначном эффекте по снижению риска гибели и ранений.</p>	<p>Отбор «пакетов мер», обеспечивающих самую быструю окупаемость бюджетных средств. Снижение аварийности на участках концентрации ДТП выгодное вложение бюджетных средств при условии:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Полноценной реализации технологии «Управление рисками на участках концентрации ДТП»;</li> <li>▪ Владение инструментарием простых и незатратных мер, из которых, как из конструктора инженеры набирают пакеты решений, обеспечивающих максимум эффекта в конкретных условиях каждого участка концентрации ДТП.</li> </ul>
<p>8. Реализация выбранных решений по снижению риска аварийности на участках концентрации ДТП</p>	<p>Как правило, реализация простых мер на участках концентрации ДТП, не связана с большими строительными затратами и может быть проведена оперативно, в рамках текущей деятельности по дорожному содержанию и ремонту. <b>Важно!</b> При проведении работ на дороге важным является обеспечение предупреждающей сигнализации.</p>	<p>Реализовать «пакет» мер в полном объеме для получения запланированного эффекта по снижению риска аварийности.</p>
<p>9. Мониторинг и оценка реального эффекта от предпринятых мер</p>	<p>Сравнивается среднегодовая статистика аварийности + интенсивности движения «До» со среднегодовой статистикой ДТП и интенсивности «После» проведения мер. Год, в котором проводились работы, не считается показательным. Если меры проводятся на фоне прироста интенсивности дорожного движения, изменения деятельности на прилегающей территории (строительства объектов, открытия новых торговых центров и появление нового жилья), то необходимо учесть эти факторы.</p>	<p>Накопление данных мониторинга позволяет создать базу данных об эффективности различных мер. Накопление базы данных требует длительного периода (10-20 лет). При отсутствии собственной базы, используются аналоги других стран. <b>Примечание:</b> Сравнение национальных баз данных стран Северной Европы показывает, что результаты мониторинга эффективности одинаковых решений дают очень схожие результаты.</p>
<p>10. Выводы, заключения, анализ результата</p>	<p>Обязательная технологическая стадия, необходимая для того, чтобы совершенствовать практику и наращивать теоретическую базу.</p>	<p>Постоянное развитие дорожного инжиниринга и теории повышения безопасности.</p>

## Приложение 6 Рейтинг участков концентрации ДТП

### Рейтинг участков концентрации ДТП

Определение рейтинга участков концентрации ДТП может осуществляться на основе:

- показателя риска ДТП (коэффициента относительной аварийности)
- величины ущерба в результате ДТП

### Метод 1 Определение рейтинга участков концентрации ДТП по степени риска

Метод основан на следующем принципе:

Участком с наибольшим риском ДТП является тот, где за рассматриваемый период произошло наибольшее количество учетных ДТП в соотношении с интенсивностью движения транспортных средств и протяженностью участка.

Среднестатистическая степень риска ДТП для участка определяется по следующей формуле (коэффициент относительной аварийности):

$$Z = \frac{n * 10^6}{N * L * m * 365}$$

где Z – количество ДТП на 1 млн. авт-км;

n – количество ДТП на участке дороги за определенный период времени;

N – среднегодовая суточная интенсивность движения (ССИД), авт/сут;

L – протяженность участка, км;

m – количество лет в расчетном периоде (3 года для дорог I-III категории, 5 лет для дорог IV-V категории).

#### Пример 1:

**Таблица 3** Определение рейтинга участков концентрации ДТП по степени риска на а/д общего пользования

#	Местоположение: Начало участка- конец участка	Протяже- нность участка, м	Период учета, лет	Кол-во учетных ДТП	ССИД, авт/сут	Вероят- ность ДТП (к-т относит. авар-ти)	Рейтинг участка по веро- ятности ДТП
1	1381+140 – 1381+420	280	3	4	7700	0.0017	2
2	1386+066 – 1386+970	904	3	8	6100	0.0013	3
3	1393+000 – 1393+934	934	4,75	10	6100	0.0010	4
4	1394+250 – 1394+500	250	4,75	4	5200	0.0018	1
5	1399+800 – 1400+350	550	4,75	3	5200	0.0006	5
	Итого	2918		29			

**Вывод:** Наиболее высокой вероятностью ДТП характеризуется участок №4.

Метод позволяет определять рейтинг участков дороги по степени риска на основе имеющихся статистических данных (количество пострадавших в ДТП, интенсивность движения). Однако метод имеет существенный недостаток, а именно: из расчета выпускается такой важный аргумент как тяжесть ДТП, характеризующаяся величиной экономических издержек сообщества от ДТП, которая служит отправной точкой для решения последующих задач:



- Обоснование мер, снижающих аварийность,
- Выбор оптимального решения по снижению аварийности на проблемном участке из числа возможных решений.

## **Метод 2 Определение рейтинга участков концентрации ДТП по величине ущерба от ДТП.**

Рост популярности метода определения рейтинга аварийно опасных участков дорожной сети по величине экономических издержек сообщества в результате ДТП, обоснован, прежде всего, следующим положением:

В условиях рыночной экономики и развитой демократии сообщество требует от тех, кто принимает решения в дорожной отрасли, обеспечения максимума отдачи и выгод для сообщества от расходуемых бюджетных средств.

Поскольку российское сообщество ориентировано на совершенствование рыночных отношений и развитие демократии, то внедрение названного принципа в российскую практику становится неизбежной перспективой.

### **Оценка ущерба в результате ДТП по российской методике**

В России применяется “Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199-0502-00”, разработанная Государственным НИИ автомобильного транспорта (НИИАТ) по заказу Министерства транспорта Российской Федерации. Эта методика имеет некоторые отличия от зарубежных методик в выполнении расчетов, что связано, прежде всего, с национальными различиями ведения статистического учета. Тем не менее, суть методик и их цели принципиально схожи – определение в денежном выражении издержек сообщества от ДТП для осознания масштаба проблемы.

Согласно методике, полные социально-экономические издержки от ДТП складываются из:

1. Прямых (непосредственных) потерь, а именно:

- Потерь владельцев транспортных средств,
- Потерь службы эксплуатации дорог из-за устранения последствий ДТП и потерь грузоотправителей,
- Затрат ГИБДД и юридических органов на расследование ДТП,
- Затрат медицинских учреждений на лечение пострадавших,
- Издержек предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП,
- Затрат на социальное обеспечение,
- Страховых выплат пострадавшим.

2. Косвенных потерь, а именно:

- Потерь сообщества от частичного или полного выбытия человека из сферы материального производства,
- Потерь, связанных с нарушением производственных связей,
- Моральных потерь.

Суммарные издержки сообщества от ДТП рассчитываются по следующей формуле:

$$П_0 = П_с + П_б + П_{ипр} + П_{ир} + П_р + П_д,$$

где:

П<sub>с</sub> – потери, связанные с гибелью людей, имевших семью;

П<sub>б</sub> – потери, связанные с гибелью людей без семьи;

П<sub>ипр</sub> – потери, связанные с получением пострадавшими инвалидности, полностью лишившей их трудоспособности;

П<sub>ир</sub> – потери, связанные с получением пострадавшими инвалидности, частично лишившей их трудоспособности;

П<sub>р</sub> – потери, связанные с временной нетрудоспособностью;

Пд – потери, связанные с гибелью детей

В Методике справедливо замечено, что не представляется возможным расчет какого-либо норматива издержек от гибели или ранения в абсолютном исчислении, который был бы пригоден для использования в расчетах в течение длительного периода. Требуется перерасчет стоимостной оценки издержек от ДТП за каждый конкретный год, что обусловлено привязкой расчетов к величине ВВП, как основного макроэкономического показателя сообщества. Поэтому при расчетах издержек сообщества на практике допускается применение упрощенного метода привязки стоимостной оценки издержек от ДТП базового года к стоимостным уровням последующих лет.

В **Таблице 4** приводятся нормативы издержек сообщества от ДТП согласно “Методике оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199-0502-00”, (НИИАТ).

**Таблица 4** Величины издержек российского сообщества от ДТП

Показатель	Нормативы величины издержек сообщества от ДТП, млн. руб.		
	1999	2003	2010
Гибель ребенка	2,596	8,411	11,200
Гибель человека, имевшего семью	2,262	7,329	9,759
Гибель человека, не имевшего семьи	2,139	6,930	9,228
Ранение с получением инвалидности без возможности дальнейшей работы	1,118	3,622	4,823
Ранение с получением инвалидности с возможностью дальнейшей работы	0,645	2,090	2,783
Ранение без получения инвалидности	0,012	0,039	0,052

Поскольку в российских карточках учета ДТП дифференцирование статистики по тяжести последствий ДТП отсутствует, то в дальнейших расчетах рекомендуется применять более укрупненные, усредненные показатели издержек сообщества от ДТП, которые составляют:

**Таблица 5** Усредненные величины издержек российского сообщества от ДТП

Тяжесть последствий ДТП	Усредненные нормативы величины издержек сообщества от ДТП		
	Млн.руб.	тыс. Евро (курс 44,0)	тыс. \$ (курс 29,5)
ДТП со смертельным исходом ребенка	11,2	254,2	379,7
ДТП со смертельным исходом	9,3	211,3	315,3
ДТП с ранением	2,4	56,8	84,7

### Пример применения методики оценки ущерба от ДТП в зарубежной практике (на примере Финляндии)

Зарубежная практика оценки величины экономических издержек сообщества от ДТП отличается от российской практики тем, что не заканчивается определением экономического масштаба проблемы. Величина экономических издержек сообщества от ДТП становится отправной точкой:

для обоснования мероприятий, нацеленных на снижение дорожной аварийности,

для выбора оптимального решения по снижению аварийности на проблемном участке из числа возможных решений.

Обоснование мероприятий, направленных на снижение дорожной аварийности, выполняется на основании результата анализа выгод сообщества от снижения аварийности и затрат на реализацию мероприятий по снижению аварийности. Проведение анализа выгод/затрат является обязательным для любого проекта в странах ЕС в области транспортной инфраструктуры. Именно это является принципиальным отличием практики жесткого отбора только экономически жизнеспособных

проектов в странах ЕС от практики отбора проектов в России, где жесткий объективный экономический отбор, установленный законодательно, отсутствует.

Экономический анализ проекта (мероприятия) заключается в сравнении суммарных выгод и суммарных затрат сообщества, связанных с данным проектом (мероприятием).

Величина суммарных затрат на реализацию мероприятий по снижению аварийности складываются из:

- Затрат на производство строительных работ
- Затрат на содержание и эксплуатацию объекта в течение его срока службы
- Затрат, связанных с возможными потерями времени дорожных пользователей после реализации мероприятия (например, установка светофора) в течение его срока службы.

Определение выгод сообщества от снижения аварийности на участках дороги, характеризующихся концентрацией ДТП, основано на следующем принципе:

Выгоды сообщества от снижения аварийности принимаются равными величине издержек сообщества от ДТП, которые предполагается предупредить на рассматриваемом участке концентрации ДТП с помощью предлагаемых мер.

Средние показатели издержек сообщества от ДТП рассчитываются ежегодно на основе статистических данных. Показатели экономических издержек Финляндии от ДТП приведены в **Таблице 6**.

**Таблица 6** Показатели расчетных величин экономических издержек Финляндии от ДТП

Наименование	Показатели экономических издержек сообщества от ДТП в Финляндии в 2009г.
	€
ДТП со смертельным исходом	2 000 000
ДТП с увечьем	1 125 000
ДТП с ранением (средний показатель)	252 000
ДТП с материальным ущербом	3 100

Для привязки данных зарубежной методики к российской ситуации необходимо сделать следующие допущения:

Допустим, что жизнь и здоровье российского гражданина ценится государством не ниже, чем жизнь и здоровье финского гражданина. Среднестатистические затраты финского государства на каждого гражданина (образование, социальное обеспечение и пр.) соразмерны величине ВВП на душу населения. Среднестатистические затраты российского государства на каждого гражданина также соразмерны ВВП на душу населения.

Соотношение ВВП на душу населения Финляндии к ВВП на душу населения России позволяет получить поправочный коэффициент для приведения финских данных к российским условиям:

$$K = \text{ВВП на душу населения Финляндии} / \text{ВВП на душу населения РФ}$$

Согласно данным Всемирного Банка о величине ВВП на душу населения по странам мира в 2008г. (Gross national income per capita 2008, Atlas method <http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GNIPC.pdf>), соотношение этих показателей Финляндии и России составляет:

$$K = 48120 \$ / 9620 \$ = 5,0$$

После применения к финским данным поправочного коэффициента получаем следующие величины издержек российского сообщества от ДТП:

Наименование	Издержки российского сообщества от ДТП по зарубежной методике (с учетом поправки на разницу ВВП на душу населения Финляндии и России)		Издержки российского сообщества от ДТП по рос. методике (Табл.4)
	€	Млн.руб.	Млн. руб.
ДТП со смертельным исходом	400 000	17,6	9,3
ДТП с увечьем (инвалидность)	225 000	9,9	4,8
ДТП с ранением (средний показатель)	50 400	2,2	2,4

С учетом действующей в России методикой оценки ущерба от ДТП для дальнейших расчетов и обоснования мероприятий по снижению дорожной аварийности применяются следующие усредненные российские показатели:

- ДТП со смертельным исходом – 9,3 млн.руб.
- ДТП с ранением – 2,4 млн.руб.

Сравнение российской и зарубежной методик оценки ущерба сообщества от ДТП показывают, что занижение российских показателей ущерба от ДТП со смертельным исходом и получением инвалидности означает недооценку российским обществом ценности жизни и здоровья граждан и Более сложное обоснование мер, направленных на снижение дорожной аварийности.

**Пример:** Определение рейтинга участков по величине ущерба в результате ДТП (в показателях 2010г.):

№	Местоположение Начало участка – конец участка	Учетный период, лет	Число погибших	Число раненых	Число погибших в год	Число раненых в год	Ущерб от ДТП, млн.руб.*	Рейтинг участка
1	1381+140 – 1381+420	3	0	5	0,00	1,67	4,2	4
2	1386+066 – 1386+970	3	1	9	0,33	3,00	10,57	1
3	1393+000 – 1393+934	4,75	0	17	0,00	3,58	8,95	3
4	1394+250 – 1394+500	4,75	3	6	0,63	1,26	9,01	2
5	1399+800 – 1400+350	4,75	0	3	0,00	0,63	1,58	5
	Итого:		4	40			34,28	

\*Ежегодный ущерб от ДТП на участке №1 составляет:  
 $0 \times 9,3 \text{ млн. руб.} + 1,67 \times 2,4 \text{ млн.руб.} = 4,2 \text{ млн. руб.}$

**Вывод:** Согласно таблице, приведенной ниже, участком, создающим наибольшие издержки для сообщества в результате ДТП, является участок №2. Расстановка участков концентрации ДТП по величине ущерба показала, что максимальные выгоды для сообщества обеспечиваются, если меры по повышению безопасности движения на опасных участках будут проведены в следующем порядке приоритетности: 2-4-3-1-5.

**Заключение:** Два примененных метода определения рейтинга участков концентрации ДТП дают разные результаты расстановки приоритетов, преследуя разные цели. Если целью является сокращение общего количества ДТП, то следует воспользоваться методом определения рейтинга участков по степени риска ДТП, если цель заключается в снижении тяжести последствий ДТП и снижении экономического ущерба в результате дорожной аварийности, то наилучшим инструментом станет метод определения рейтинга по величине ущерба от ДТП.

## Приложение 7 Северные страны: Показатели результативности мер по снижению дорожной аварийности

Наименование мер	ДТП, на которые оказывает влияние мера	Эффект	Обоснование
<b>1. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДОРОГ</b>			
<b>1.1. ПЕШЕХОДНЫЕ И ВЕЛОСИПЕДНЫЕ ДОРОЖКИ</b>			
Строительство дорожки для легкого движения (пешеходы + велосипедисты) на отдельном полотне вдоль проезжей части дороги	Учетные ДТП с тяжелыми последствиями для пешеходов и велосипедистов	-10% -7%	Финская практика Норвежская практика
Физическое устранение конфликта при пересечении потоков транспортного и легкого движения (подземный, надземный переход)	Учетные ДТП с тяжелыми последствиями для пешеходов и велосипедистов Все ДТП	- 30%  -20...-37%	Финская и норвежская практики
Устройство отдельной пешеходной или велосипедной дорожки	Все ДТП	- 9...-30%	Мировой опыт
Устройство пешеходной дорожки отдельной бордюром от проезжей части	Все ДТП	- 6...-18%	Мировой опыт
<b>1.2 АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ</b>			
Строительство дороги с двумя отделенными проезжими частями вместо одной	Все ДТП	- 20%	Финская практика
Барьеры для снижения ослепляющего эффекта встречным транспортом	Учетные ДТП в темное время суток	- 11%	Финская практика (для дорог без искусственного освещения и при среднесуточной интенсивности до 15.000 авт/сут.)
<b>1.3 КАНАЛИЗИРОВАНИЕ ПОТОКОВ НА ПЕРЕКРЕСТКАХ/ПЕРЕСЕЧЕНИЯХ</b>			
Канализирование потоков на пересечениях дорог общего пользования или перекрестках улиц	ДТП с погибшими Все ДТП	-10% - 38%	Финская практика
Канализирование потоков на примыканиях дорог общего пользования или улиц	ДТП с погибшими Все ДТП	-5% -20%	Финская практика
Устройство центрального разделительного островка	Все ДТП	- 22%	Мировой опыт
Центральный разделительный островок на кривой малого радиуса	Все ДТП	- 30%	Мировой опыт
Устройство переходно-скоростной полосы/полосы для поворота направо	Все ДТП	- 30%	Мировой опыт
Обустройство дополнительной полосы для левоповоротного движения	ДТП с погибшими	-5%	Финская практика
<b>1.4 РАЗВЯЗКИ СКРУТОВЫМ ДВИЖЕНИЕМ</b>			
Устройство развязки с круговым движением на дорогах общего пользования/городских улицах	ДТП с погибшими Учетные ДТП Все ДТП	-70-75% - 65 % -50 %	Финская, голландская практики Повышение производительности перекрестков

Наименование мер	ДТП, на которые оказывает влияние мера	Эффект	Обоснование
Устройство развязки с круговым движением при въезде с дороги общего пользования на улицу населенного пункта	Учетные ДТП: - в населенном пункте - на дороге общего пользования	-50 % -85 %	Датская практика
Перевод Х – образного перекрестка в развязку с круговым движением	Все ДТП	- 58%	Мировой опыт
<b>1.5- УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НА ПЕРЕКРЕСТКАХ/ ПЕРЕСЕЧЕНИЯХ</b>			
Улучшение геометрических параметров дороги: углов примыкания и продольных уклонов - Изменение острого угла примыкания на угол 90 градусов - Уменьшение продольного уклона на примыкающей дороге	Учетные ДТП на перекрестках	-20%  -50%  -17%	Норвежская практика
Разведение Х-образного пересечения на 2 Т-образных примыкания	Учетные ДТП  Все ДТП	Транспорт -28%, Пешеходы - 10% - 31%	Финская практика  Мировой опыт
Выведение из пользования излишней площади примыкания (путем канализирования потоков и улучшения ориентирования водителей)	Все ДТП	- 25%	Мировой опыт
Устройство переходно-скоростных полос на Т-образном примыкании	Все ДТП	- 25%	Мировой опыт
Изменение угла примыкания с 60 до 80-100 град.	Все ДТП	- 60%	Мировой опыт
Изменение угла примыкания со 135 до 80-100 град.	Все ДТП	- 25%	Мировой опыт
Улучшение видимости на пересечении или примыкании	Все ДТП ДТП с погибшими с участием животных ДТП с участием животных	- 28% -10% - 20%	Мировой опыт Финский опыт Финская практика. Норвежская практика
<b>1.6 РАЗВЯЗКИ В РАЗНЫХ УРОВНЯХ</b>			
Строительство развязки в двух уровнях вместо пересечения в одном уровне	ДТП с погибшими	-50%	Финская и норвежская практики
Увеличение радиуса на петле въезда на развязку в разных уровнях	Все ДТП на съездах	-23%	Норвежская практика
Продление полос разгона-торможения на развязке	Все ДТП на переходно-скоростных полосах/полосах торможения	-10%	Норвежская практика: полосы разгона: -11% полосы торможения: -7%.
<b>1.7 УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОПЕРЕЧНОГО ПРОФИЛЯ ДОРОГИ</b>			
Строительство протяженного центрального разделительного островка	Учетные ДТП на участке  Все ДТП	-30%  - 21%	Норвежская практика: островок на двух-полосной улице: -39% на многополосной: -22% Мировой опыт
Уширение обочины >1,25м	Все ДТП	- 70%	Мировой опыт
<b>1.8 УЛУЧШЕНИЕ ДОРОЖНОГО ОКРУЖЕНИЯ</b>			

Наименование мер	ДТП, на которые оказывает влияние мера	Эффект	Обоснование
Уполаживание откосов на дорогах общего пользования	ДТП с погибшими	-15%	Финская практика
Уполаживание откосов: с 1:2 до 1:3(4) с 1:3 до 1:4 1:3(4) до 1:6(7)	Все ДТП Учетные ДТП Все ДТП	- 15% - 42% -22- 25%	Мировой опыт Норвежская практика Мировой опыт
Устранение препятствий в ближайшем окружении проезжей части	ДТП с погибшими Все ДТП	-15% -35%	Финская практика Мировой опыт
<b>1.10 БАРЬЕРНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ОКРУЖЕНИЯ</b>			
Устройство барьерного ограждения	ДТП с погибшими Все ДТП	-23% -44% - 60%	Финская практика. Норвежская практика Мировой опыт
Устройство демпфирующих систем (Crash cushions)	ДТП с погибшими при наезде на препятствие (например, на опору путепровода)	-69%	Норвежская практика
Устройство дополнительной полосы и центрального разделительного барьера	ДТП с погибшими: - с участием транспортных средств - с участием пешеходов и велосипедистов - с участием животных	43--45% -64% +15%	Финская, норвежская практики
Строительство полосы на подъеме для обгона тяжелого транспорта	Все ДТП	- 17%	Мировой опыт
<b>1.11 ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ДТП С УЧАСТИЕМ ЖИВОТНЫХ</b>			
Строительство ограждений, предупреждающих выход животных на проезжую часть	ДТП с погибшими с участием животных	-15% -25%	Финская практика Норвежская практика
<b>1.12 УЛУЧШЕНИЯ КРИВЫХ В ПЛАНЕ</b>			
Обозначение кривой малого радиуса Знаки: - предупреждающий - ограничения скорости - траектория поворота - разметка и фоновые знаки (шевроны)	ДТП с погибшими Все ДТП	-20% -30% -13% -39% -19%	Финская практика. Норвежская практика
<b>1.13 ДОРОЖНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ</b>			
Устройство освещения	ДТП с погибшими: - в темное время суток - с участием транспортных средств - с участием пешеходов и велосипедистов - с участием животных	-64% -25 % -32% -10%	Норвежская практика Финская практика
Замена жестких опор освещения на гибкие/демпфирующие удар	ДТП с погибшими Все ДТП с наездом на опоры	-20% -50%	Финская практика Норвежская практика
Усиление интенсивности освещения в два раза	ДТП с погибшими в темное время суток	-8%	Норвежская практика
<b>2. СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ</b>			
<b>2.1 ЗИМНЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ</b>			
Ямочный ремонт	Все ДТП	- 13%	Мировой опыт
Повышение уровня содержания дороги на один класс на дорогах с интенсивностью движения	ДТП с погибшими Учетные ДТП в зимний период	-2% -12%	Норвежская практика.

Наименование мер	ДТП, на которые оказывает влияние мера	Эффект	Обоснование
тяжелого транспорта свыше 250 авт/сут.			
Повышение оперативности работ по зимнему содержанию	Учетные ДТП в зимний период	-8%	Норвежская практика
<b>2.2 УСТАНОВКА ОТСУТСТВУЮЩИХ ИЛИ ЗАМЕНА ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ</b>			
Установка нового (если отсутствует) или замена существующего дорожного знака	ДТП с погибшими	-3%	Финская практика
<b>2.3 БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ</b>			
Улучшение (дублирование) средств предупреждения о производстве дорожных работ на участке	Учетные ДТП на участке производства дорожных работ	-40%	Норвежская практика.
<b>3. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ</b>			
Уменьшение числа примыканий и съездов на 50%	Все ДТП	- 40%	Мировой опыт
Уменьшение числа примыканий и съездов на 70%	Все ДТП	- 65%	Мировой опыт
Организация подъездов к частным владениям	ДТП с погибшими Учетные ДТП	-10% -25%	Финская практика Норвежская практика
Улучшение информирования на дороге	Все ДТП	- 24%	Мировой опыт
Обозначение правил проезда перекрестка (знаки, т.д.)	Учетные ДТП на перекрестке	-3%	Норвежская практика
Установка знака «Уступите дорогу»	Все ДТП	- 5%	Мировой опыт
Установка знака «STOP» на перекрестке/пересечении	ДТП с погибшими на перекрестке Все ДТП	-10% - 32%	Финская практика Мировой опыт
Обустройство светофоров на перекрестке/пересечении	ДТП с погибшими на перекрестке	-37%. перекресток -15% - пересечение	Финская практика
Улучшение светофорного регулирования на перекрестке/пересечении	ДТП с погибшими на перекрестке	-10%	Финская практика
Введение пешеходных светофоров и центрального островка безопасности на пешеходном переходе	ДТП с погибшими пешеходами на перекрестке	32% -12%	Финская практика Норвежская практика
Установка светофоров с обратным отсчетом времени	Все ДТП	- 20%	Мировой опыт
Введение переменного ограничения скорости движения (знаки переменных сообщений)	ДТП с погибшими	-10%	Финская практика Норвежская практика
Понижение скоростного режима: со 100 км/ч до 80 км/ч  с 80 км/ч до 70 км/ч	Все ДТП	-13% -31% -17% -30%	Финская практика Мировой опыт Финская практика Мировой опыт
Понижение скоростного режима: со 100 км/ч до 80 км/ч с 80 км/ч до 70 км/ч с 70 км/ч до 60 км/ч с 60 км/ч до 50 км/ч	ДТП с погибшими на участках ограничения	- 40% - 10% - 23% - 23%	Норвежская практика Финская практика Норвежская практика Норвежская практика
Зональное понижение скоростного режима с 60 до 50 км/ч	ДТП с погибшими Все учетные ДТП	-24% -10%	Мировой опыт
Зональное понижение	ДТП с погибшими	-48%	Финская практика:



Наименование мер	ДТП, на которые оказывает влияние мера	Эффект	Обоснование
скоростного режима с 50 до 40 км/ч	Учетные ДТП	-10...-40%	Скорость потока снизилась в среднем на 1-2 км/ч. Плавность потока возросла, расход топлива снизился.
Введение скоростного режима 40 км/ч в районе действия знака «густонаселенный район»	ДТП с погибшими: - с участием транспортных средств - с участием пешеходов и велосипедистов	-22% -58%	Норвежская практика
Введение в зонах жилой застройки скоростного режима 30 км/ч + хампы	ДТП с погибшими	-47%	Финская практика
Устройство хампов (искусственных неровностей)	ДТП с погибшими Все ДТП	-20% - 50%	Финская практика Мировой опыт
Устройство приподнятого пешеходного перехода	Все ДТП	- 50%	Мировой опыт
Устройство приподнятого пешеходного перехода и островка безопасности	Все ДТП	- 65%	Мировой опыт
Устройство виброполос (шумовых полос) на подъездах к перекрестку	ДТП с погибшими на данном перекрестке Все ДТП Учетные ДТП	-5% - 28% - 33%	Финская практика Мировой опыт Норвежская практика
Нанесение отсутствующей краевой линии разметки	ДТП с погибшими на данном участке дороги Учетные ДТП	-5% - 3%	Финская практика Норвежская практика
Нанесение краевой линии разметки с эффектом вибрации	Все ДТП данном участке дороги Учетные ДТП со съездом с дороги	-30% - 31%	Мировая практика Норвежская практика
Нанесение осевой линии разметки с эффектом вибрации	ДТП с погибшими на данном участке дороги	-3%	Финская практика
Устройство светоотражающих элементов «кошачьи глазки» по оси дороги	Учетные ДТП в темное время суток	-8% - 30%	Норвежская практика Мировой опыт
Устройство столбиков со светоотражающими элементами на дорогах со скоростным режимом 100 км/ч	ДТП с погибшими	-5%	Финская практика
Применение светоотражающих элементов для выделения кривых, участков примыканий	Все ДТП	- 21%	Мировой опыт
Нанесение отсутствующей краевой и осевой линий разметки	ДТП с погибшими Учетные ДТП Все ДТП	-10% - 24% -30%	Финская практика. Норвежская практика
Нанесение разметки типа «Зебра» на пешеходном переходе	Все ДТП	- 14%	Мировой опыт
Устройство отсутствующего пешеходного перехода	ДТП с погибшими	-10%	Финская практика
Установка леерного ограждения у тротуара/пешеходной дорожки	Все ДТП	- 35%	Мировой опыт
Запрет на парковку вдоль проезжей части	Учетные ДТП Все ДТП	-20% -31%	Норвежская практика. Мировой опыт
Переход от свободной стоянки к регулируемой	Учетные ДТП	-6%	Норвежская практика
Переход от способа постановки «шеvron» к постановке параллельно бордюру	Все ДТП	-35%	Норвежская практика
Щиты, информирующие	Все ДТП	-5%	Финская практика

Наименование мер	ДТП, на которые оказывает влияние мера	Эффект	Обоснование
водителей об их фактической скорости движения			
Перевод переезда в одном уровне в развязку в разных уровнях	ДТП с погибшими	-64%	Финская практика
Устройство -плагбаумов на переезде в одном уровне	ДТП с погибшими с участием: - транспортных средств - пешеходов и велосипедистов	-55%  -19%	Финская практика.
Улучшения на переезде в одном уровне: - Установка предупреждающих знаков, - Установка светового и звукового оборудования, где ранее были только предупреждающие знаки, - Улучшение видимости на переезде	ДТП с погибшими  Все ДТП	-5%  -25% -50%	Финская практика  Норвежская практика
Применение пешеходами светоотражателей	Все ДТП с участием пешеходов в темное время суток	- 44%  -85%	Норвежская практика

## Приложение 8 Примеры применения концепции «Управление рисками на участках концентрации ДТП»

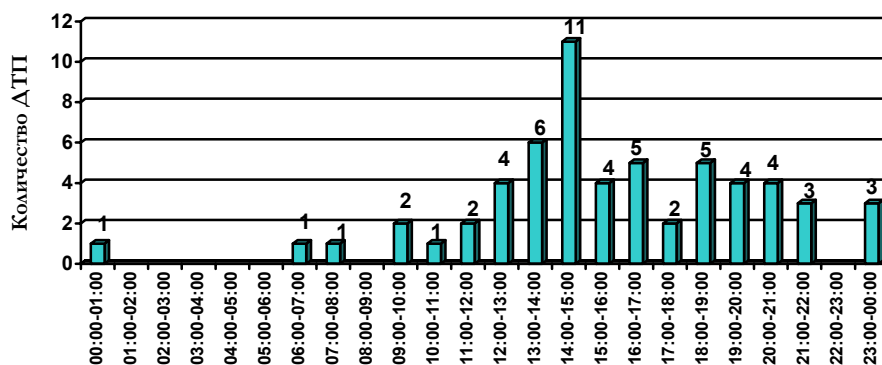
Применение методологии «Управление рисками на участках концентрации ДТП» рассмотрено на примере участка автомобильной дороги «Упаки-Тосно-Ульяновка» в Тосненском районе Ленинградской области - км 7+300 – км 7+920.

Показатели	Всего за период 1/2008 – 5/2010	Ежегодно
Количество учетных ДТП 1/2008-5/2010	12	5
Число погибших 1/2008- 5/2010	2	0,84
Число раненых 1/2008-5/2010	14	5.83
Количество учетных ДТП с участием детей (до 16 лет) / погибло детей / ранено детей	1/0/1	0,41/0/0,41
Величина ущерба от ДТП, млн. руб. в год		21.8
Рейтинг по величине ущерба от ДТП		2
Количество учетных ДТП в темное время суток (или в условиях плохой видимости), %	50%	
Количество учетных ДТП в зимний период, 1-10 – 31.03, %	50%	
Детали ДТП		
<p>Основные виды ДТП</p> <p>■ Столкновение ■ Наезд на пешехода</p>	<p>Виновники ДТП</p> <p>■ Вина водителя</p>	<p>Виды нарушений ПДД</p> <p>■ 07 ■ 10 ■ 17 ■ 51</p>
<p><b>Вывод:</b> Ежегодно на участке происходит 2-3 учетных ДТП, в которых погибает 1 и получают ранения 3 человека. Две трети учетных ДТП составляют столкновения, треть – наезды на пешеходов. Основные нарушения связаны с несоблюдением очередности проезда и нарушением правил проезда пешеходного перехода.</p> <p><b>Ключевые аспекты: столкновения - встречная полоса, пешеходы</b></p>		<p><b>Расшифровка кодов нарушений ПДД</b></p> <p><b>07</b> - несоблюдение очередности проезда;  <b>10</b> – неправильный выбор дистанции;  <b>17</b> – нарушение правил проезда пешеходного перехода;  <b>51</b> - выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения.</p>



Аэрофото А/Д Ушаки- Тосно-Ульяновка Км 7+300 – 7+920

### Распределение учетных и административных ДТП по времени суток



**Вывод:** Анализ имеющихся данных показывает постепенное нарастание риска ДТП после полудня с пиком в 14:00-15:00 и последующим снижением аварийной опасности. Установление причины всплеска аварийности в 14:00-15:00 требует более детального изучения движения на участке в данный период (изучение транспортных корреспонденций и внешних факторов).

### Результаты наблюдений на участке концентрации ДТП

Местоположение участка	А/Д Ушаки- Тосно-Ульяновка Км 7+300 – км 7+920
Среднегодовая среднесуточная интенсивность движения, авт/сут.	Результаты учета 6.7.2010: 10.000-12.000 авт/сут.
Доля грузовых автомобилей в общем составе транспортного потока, %	2...5 %
Действующее ограничение скорости движения на участке, км/ч	40

Ширина проезжей части, м (экспертно)	15 плюс полосы для парковки 2 x 2,5
Ширина обочины, м (экспертно)	Нет
Ширина пешеходной дорожки/тротуара, м	тротуар 2,2м
Тип покрытия	а/б
Элементы плана и продольного профиля	Прямой участок
Наличие пешеходного движения	да
Наличие велосипедного движения	да
Наличие светофорного регулирования	да
Наличие искусственного дорожного освещения	Да, функционирует
Дорожные знаки (наличие/отсутствие)	да
Дорожная разметка (наличие/отсутствие)	да
Номера фотографий для вставки в текст	922 ....938
Наличие деятельности в придорожной полосе (АЗС, торговля, услуги, с/х или промышленные объекты, т.д.)	Центр г.Тосно. Плотная застройка, активная деятельность. Между Пожарным проездом и ул.Победы.
Другое	

#### Проблемы:

- Столкновения и наезды на пешеходов
- Х-образное пересечение с высокой интенсивностью движения на подъезде к Тосно от трассы М10
- Протяженные дорожки для пешеходного и велосипедного движения в неудовлетворительном состоянии
- При ограничении в 40 км/ч водители движутся с большей скоростью
- Плохое состояние дорожного покрытия (колейность)
- Отсутствие центрального разделительного островка или центрального разделительного барьера (при 4 полосах движения)
- Опасно выполнять поворот налево. При высокой интенсивности движения отсутствуют отдельные полосы («карманы») для поворота налево.
- неудовлетворительное зимнее дорожное содержание (50 % ДТП в зимнее время)
- Устаревшие светофорные объекты на перекрестке ул.Советская – ул.Ленина
- Низкая эффективность дорожного освещения (50% ДТП в темное время суток)
- Протяженные пешеходные переходы через главную дорогу, без центрального разделительного островка или других защитных мер

**Предлагаемые меры по снижению аварийности (L - малозатратные меры стоимостью 0...300 тыс. рублей, М - средnezатратные меры стоимостью 300...1500 тыс. рублей, Н - высокозатратные меры стоимостью свыше 1500 тыс. рублей), оценка влияния и экономической эффективности предлагаемых мер:**

#### 1. Пакет малозатратных мер

Наименование	Затраты на реализацию, тыс. руб.	
Повышение качества зимнего содержания на 1 класс (более оперативная снегоуборка, предотвращение зимней скользкости) на км 7.	76/км	
эффект: -12% ДТП в зимний период		
Оценка влияния предлагаемых мер: сокращение количества учетных ДТП в случае реализации мер, %		
В случае отказа от реализации мер: прогнозируемый ежегодный ущерб в результате ДТП ДТП в зимний период составляют 50% всех ДТП	погибших	0,42
	раненых	2.92
	млн.руб.	
В случае реализации мер: прогнозируемый ежегодный эффект в виде	погибших	0.05

сокращения	млн. руб.	0.5
	раненых	0.35
	млн. руб.	0.8
Ежегодная экономия Сообщества в результате предотвращения ДТП	млн. руб.	1.3
Ежегодные потери времени		
Период окупаемости	0.076/1.3 x 12	мес.
		1

## 2. Пакет малозатратных мер

Наименование	Затраты на реализацию, тыс. руб.
Модернизация существующих светофорных объектов. Замена устаревших технологий современными на Ленина-Советская	1.2
эффект: -10% всех учетных ДТП на перекрестке	

Оценка влияния предлагаемых мер: сокращение количества учетных ДТП в случае реализации мер, %		
В случае отказа от реализации мер: прогнозируемый ежегодный ущерб в результате ДТП	погибших	0,84
	раненых	5,83
	млн.руб.	21.8
В случае реализации мер: прогнозируемый ежегодный эффект в виде сокращения	погибших	0.08
	млн. руб.	0.7
	раненых	0.6
	млн. руб.	1.4
Ежегодная экономия Сообщества в результате предотвращения ДТП	млн. руб.	2.1
Ежегодные потери времени		
Период окупаемости	1.2/2.1 x 12	мес.
		7

## 3. Пакет средnezатратных мер

Наименование	Затраты на реализацию, тыс. руб.	
Повышение безопасности существующих пешеходных переходов при помощи разметки «Зебра» термопластик (1.14.1) и знаков по технологии LED (5.19.1 и 5.19.2) (8 штук).	100/перекресток	
эффект: -15% ДТП с участием пешеходов и велосипедистов		
Оценка влияния предлагаемых мер: сокращение количества учетных ДТП в случае реализации мер, %		
В случае отказа от реализации мер: прогнозируемый ежегодный ущерб в результате ДТП Наезды на пешеходов составляют 43% всех ДТП	погибших	0,36
	раненых	2,5
	млн.руб.	
В случае реализации мер: прогнозируемый ежегодный эффект в виде сокращения	погибших	0.05
	млн. руб.	0.5
	раненых	0.38
	млн. руб.	0.9
Ежегодная экономия Сообщества в результате предотвращения ДТП	млн. руб.	1.4
Ежегодные потери времени		
Период окупаемости	0.8/1.4 x 12	мес.
		7

## 4. Пакет средnezатратных мер

Наименование	Затраты на реализацию, тыс. руб.	
Замена жестких опор освещения на ломающиеся/гнущиеся при наезде на них.	340/км	
эффект: -20% всех учетных ДТП		
Оценка влияния предлагаемых мер: сокращение количества учетных ДТП в случае реализации мер, %		
В случае отказа от реализации мер: прогнозируемый ежегодный	погибших	0,84

ущерб в результате ДТП	раненых	5,83
	млн.руб.	21.8
В случае реализации мер: прогнозируемый ежегодный эффект в виде сокращения	погибших	0.17
	млн. руб.	1.6
	раненых	1.17
	млн. руб.	2.8
Ежегодная экономия Сообщества в результате предотвращения ДТП	млн. руб.	4.4
Ежегодные потери времени		
Период окупаемости 0.34/4.4 x 12	мес.	1

#### 5. Пакет высокозатратных мер

Наименование	Затраты на реализацию, тыс. руб.	
Ограничение скорости с использованием знаков переменных сообщений на км 7	11.4 МЛН. РУБ./км	
эффект: -8% всех учетных ДТП		
Оценка влияния предлагаемых мер: сокращение количества учетных ДТП в случае реализации мер, %		
В случае отказа от реализации мер: прогнозируемый ежегодный ущерб в результате ДТП	погибших	0,84
	раненых	5,83
	млн.руб.	21.8
В случае реализации мер: прогнозируемый ежегодный эффект в виде сокращения	погибших	0.07
	млн. руб.	0.6
	раненых	0.47
	млн. руб.	1.1
Ежегодная экономия Сообщества в результате предотвращения ДТП	млн. руб.	1.7
Ежегодные потери времени		
Период окупаемости 11.4/1.7 x 12 (7 лет)	мес.	85

#### 6. Пакет высокозатратных мер

Наименование	Затраты на реализацию, тыс. руб.	
Устройство приподнятого разделительного центрального островка (между перекрестками шириной 4.5 м, у перекрестков шириной 1.5м с формированием левоповоротного кармана) на КМ 7. Необходимо введение запрета на парковку с ул.Ленина. Перекрестки на Ленина будут сужены до 2 x 2 полос.	5.9 МЛН. РУБ./ км	
эффект: -30 % всех учетных ДТП		
В случае отказа от реализации мер: прогнозируемый ежегодный ущерб в результате ДТП	погибших	0,84
	раненых	5,83
	млн.руб.	21.8
В случае реализации мер: прогнозируемый ежегодный эффект в виде сокращения	погибших	0.25
	млн. руб.	2.3
	раненых	1.75
	млн. руб.	4.2
Ежегодная экономия Сообщества в результате предотвращения ДТП	млн. руб.	5.5
Ежегодные потери времени		
Период окупаемости 5.9/5.5 x 12	мес.	13

#### 7. Пакет высокозатратных мер

Наименование	Затраты на реализацию, тыс. руб.	
Устранение колеиности на км 7 (метровая полоса по двум колеям на 4 полосах движения)	4.6 МЛН. РУБ./км	

эффект: -10% всех учетных ДТП		
В случае отказа от реализации мер: прогнозируемый ежегодный ущерб в результате ДТП	погибших	0,84
	раненых	5,83
	млн.руб.	21.8
В случае реализации мер: прогнозируемый ежегодный эффект в виде сокращения	погибших	0.08
	млн. руб.	0.7
	раненых	0.58
	млн. руб.	1.4
Ежегодная экономия Сообщества в результате предотвращения ДТП	млн. руб.	2.1
Ежегодные потери времени		
Период окупаемости 4.6/2.1 x 12	мес.	26



## Глоссарий

**СІЕСА** - международный комитет представителей организаций, отвечающих за обучение вождению и получение прав. Комитет состоит из представителей 32 стран и участвует в исследованиях по повышению безопасности дорожного движения и улучшению программ подготовки водителей.

**Алгоритм** — способ (программа) решения задач, точно предписывающий, как и в какой последовательности получить результат, определяемый исходными данными. В вычислительной технике для описания алгоритма используются специальные языки программирования.

**Анализ рисков** — вид деятельности, развивающийся в последние десятилетия, который требует специальных знаний, выводов из опыта (собственного и чужого), использования компьютерных моделей, которые позволяют просчитывать риски под влиянием разных переменных.

**Пример:** Инвестор, вкладывающий средства в концессионный проект платной дороги, всегда стремится выявить все возможные риски, из-за которых проект может стать убыточным. Знание полного спектра возможных рисков позволяет предпринять действия, чтобы предупредить их возникновение, минимизировать их, заблаговременно подготовиться к ним или застраховать проект каким-либо иным образом, а если управлять рисками не представляется возможным, то вовремя отказаться от реализации проекта.

Если же риски присутствуют, но проект может до какой-то степени с ними сосуществовать, то важно установить пограничные значения принятия рисков. Такие пограничные значения устанавливаются в ходе анализов чувствительности проекта. Например, для платной дороги снижение интенсивности движения — фактор риска, поскольку количество поступлений от пошлин сокращается. Какая величина снижения интенсивности становится критической, и какие факторы оказывают влияние на изменение интенсивности?

Известно, что высокий стандарт безопасности и комфорта поездки по платной дороге привлекают пользователей, что снижает вероятность их оттока на альтернативные дороги и виды транспорта. Поэтому, аудит безопасности будущей платной дороги, являясь инструментом снижения рисков аварийности, становится также и инструментом управления инвестиционными рисками. Поэтому аудит безопасности обязателен для платных дорог и проводится на всех стадиях развития дорожного проекта, от планирования до эксплуатации в течение всего концессионного периода.

**Аудит дорожной безопасности** — это инспектирование дороги на разных технологических стадиях ее развития (планирование, проектирование, строительство, эксплуатация), в ходе которого команда независимых, квалифицированных специалистов:

- а) дает заключение об общем уровне безопасности движения на дороге и потенциальных рисках возникновения ДТП из-за ошибки человека при восприятии дорожной ситуации;
- б) готовит предложения по предупреждению аварийно-опасных ситуаций.

Главная задача аудита безопасности — не только выявить участки дороги с потенциальным риском возникновения ДТП из-за ошибки человека, но и подготовить рекомендации для устранения этого риска, еще до того, как ДТП на этих участках случатся.

**Аутсорсинг** — передача сторонним организациям функций, которые дешевле приобретать на рынке услуг на контрактной основе, чем содержать в составе собственной организации. Например, услуги специалиста по обслуживанию компьютеров.

**Вторичные маркетинговые исследования** — информация, собранная когда-либо для каких-либо целей, не связанных с текущей задачей. Иными словами, вторичная информация — это те данные, которые уже были собраны (Вами или кем-то другим) для решения других задач, но которые можно частично использовать и для разрешения стоящей перед Вами в настоящий момент проблемы. Основные достоинства вторичной информации — она дешево стоит, и доступ к ней можно получить сравнительно легко и быстро.

**Гармонизация** — процесс приведения к совместимости, исключаяющей противоречия и несогласованность.

**Гражданское общество** - формирующаяся и развивающаяся в демократических государствах общность, представленная:

1. Сетью добровольно образовавшихся негосударственных структур (объединения, ассоциации, партнерства, фонды, союзы, некоммерческие организации и др.) во всех сферах жизнедеятельности общества.
2. Совокупностью отношений – экономических, политических, духовных, религиозных и др.

Предпосылки возникновения и развития гражданского общества:

- Частная собственность
- Свободная рыночная экономика, где в одиночку выживать сложнее
- Рост разнообразия интересов и потребностей граждан, которые не может удовлетворить государство. Различные организации обобщают и объединяют схожие интересы.

Основная функция гражданского общества – наиболее полное удовлетворение разнообразия потребностей граждан.

Цели объединения: В экономической сфере – защита интересов и прав, содействие укреплению экономических позиций, поддержка хозяйственной и коммерческой деятельности (фонды), общественный контроль, повышение профессионализма и квалификации

В социально-политической сфере – общественно-политические движения и формы активности, организация местного самоуправления

В духовной сфере – свобода мысли, слова, мнений, независимость творческой деятельности

**Инжиниринг** – моделирование эксплуатационных условий, технический дизайн, конструирование технологического процесса.

**Инновация** - новый или улучшенный метод или любое изменение, позволяющий повысить производительность.

**Инновационная деятельность** – деятельность по созданию и реализации новаций (новшеств) и получение на их основе практического результата (нововведения) в виде новой продукции (услуги), нового способа производства (технологии), а также, реализованных на практике решений (мер) организационного, производственно-технического, социально-экономического и другого характера, оказывающих позитивное влияние на производство, общественные отношения и управление обществом.

**Инновационный продукт (услуга)** - результат инновационной деятельности (нововведение, инновация), получивший практическую реализацию в виде нового товара, услуги, способа производства (технологии) или иного общественно полезного результата.

**Институциональное развитие** - Развитие взаимоотношений между группами людей в сообществе, объединенных общими целями, организационными структурами или системами, которые сформировались под влиянием традиций и обычаев, став нормой социального поведения и частью закона в сообществе (например, взаимодействие бизнеса, исполнительной и законодательной властей и НКО; взаимодействие бизнеса и НКО, активность участия граждан в принятии решений, благотворительность, спонсорство и т.д.).

**Интеграция** - объединение в целое отдельных частей и элементов, процесс взаимного приспособления, расширения сотрудничества, взаимопроникновения, объединения национальных хозяйств, форма интернационализации хозяйственной жизни, синтез, в результате которого формируется некая система, и открываются новые возможности оптимизации процессов, снижения издержек, повышения производительности.

**Концепция** – идея, положенная в основу управленческого или технического решения.

**Креативность** - технология продвижения (популяризации) чего-либо (в данном случае, безопасного поведения в процессе дорожного движения) **на основе творческого осмысления и творческих инноваций.** Известно важное дополнительное свойство **креативных технологий**, выделяющих данное

сообщество из множества других - порождение гордости у членов сообщества – как необходимого стимулирующего элемента для реализации стратегий города, района или региона ориентированных на туризм, на привлечение инвесторов и деловых партнеров.

**Маркетинг** – изучение потребности в продукте, разработка продукта, исследование рынка, налаживание коммуникаций, организация распределения продукта и исследования по изучению результативности продукта для дальнейшего его совершенствования и увеличения рынка сбыта.

**Модификация** – преобразование чего-нибудь, характеризующееся появлением новых свойств, возникающее под влиянием условий среды

**Некоммерческие организации** – организации, которые не ставят целью своей деятельности получение прибыли. К таким организациям относятся: общественные, религиозные, благотворительные организации; фонды содействия развитию науки, культуры, образования, здравоохранения, спорта; организации, защищающие права определенных групп населения (например, граждан с ограниченными возможностями, многодетных семей и т.д.).

**НКО – некоммерческие организации:** организации, не имеющие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности и не распределяющие полученную прибыль между участниками (ФЗ «О некоммерческих организациях» от 08.12.1995) .

НКО не только предлагают свежие идеи, но и применяют их самостоятельно на практике, превращая в реально работающие новые социальные технологии. Как правило, эти технологии достаточно интересны, неожиданны и уникальны, причем нередко не только для России.

**Новация** (инновация, новшество) - результат инновационной деятельности, обладающий признаками:

- а) новизны, т.е. новыми качествами, свойствами и иными признаками, отличительными от существующих аналогов;
- б) практической применимости с точки зрения потребительской полезности и безопасности;
- в) экономической эффективности (конкурентоспособности).

**Общественный маркетинг** – подчиняется общим законам маркетинга, но продвигаемым продуктом является не коммерческий продукт, а общественная идея (например, безопасность, сохранение окружающей среды, энергосбережение и т.п.). Одним из направлений маркетинга является создание спроса на продукт (идею) при изначальном индифферентном или негативном отношении потенциальных потребителей к продукту (идее) и вовлечение их в круг потребителей.

Для достижения максимума результата в маркетинге используется сегментирование рынка, изучение целевых групп, разработка замысла, коммуникаций, приемов для облегчения восприятия информации и воздействия на скрытые мотивы представителей целевых групп.

Маркетинг основывается на данных статистики, социологии, психологии

Критическое значение в достижении целей маркетинга играет ее инструмент – реклама.

**Оптимизация** – процесс выбора наилучшего варианта из возможных для приведения системы в наилучшее (оптимальное) состояние.

**Оптимальное состояние системы** - состояние системы для обеспечения достижения целей при данных условиях и ресурсах с максимальным возможным результатом при минимальных возможных издержках.

**Первичные маркетинговые исследования** — информация, собранная исследователем специально для решения конкретной проблемы.

**Производительность** - эффект от использования ресурсов всех видов, отношение количества единиц результата на выходе к количеству единиц ресурсов на входе перерабатывающей системы.

**Риск** – вероятность, возможность события, которое может случиться. При определении вероятности событий различают типы рисков: **определенный и неопределенный.**

**Пример:** Невозможно точно предсказать уровень паводка, но статистика по паводкам прошлых лет позволяет определить его вероятный уровень. Рисковые события, по которым имеется статистика, являются определенными рисками.

Дорожная аварийность на участках концентрации ДТП (выявляемых по данным статистики прошлых лет) относится к определенному риску.

Есть много событий, по которым количественная оценка вероятности, что эти события случатся, невозможна. **Примеры:** изменение вкуса заказчиков, технологические нововведения, поступки людей. Неопределенные события не поддаются обоснованному анализу, поскольку необходимая информация и практический опыт отсутствуют. Такие события создают неопределенные риски.

**Саморегулируемые организации (СРО):** некоммерческие организации, созданные в целях саморегулирования, основанные на членстве, объединяющие субъектов предпринимательской деятельности исходя из единства отрасли производства товаров (работ, услуг) или рынка произведенных товаров (работ, услуг) либо объединяющие субъектов профессиональной деятельности определенного вида.

Саморегулируемая организация разрабатывает и утверждает стандарты и правила предпринимательской или профессиональной деятельности (далее - стандарты и правила саморегулируемой организации), под которыми понимаются требования к осуществлению предпринимательской или профессиональной деятельности, обязательные для выполнения всеми членами саморегулируемой организации. Федеральными законами могут устанавливаться особенности разработки и установления стандартов и правил саморегулируемых организаций для определенных видов предпринимательской или профессиональной деятельности.

СРО обладают правом на отраслевое нормотворчество в отношении своих участников и под их материальную ответственность за результаты деятельности (№ 315-ФЗ от 01.12.2007 "О саморегулируемых организациях").

**Сообщество** - все население, проживающее в административном образовании (населенный пункт, район, муниципалитет, регион, государство, объединение государств).

**Социальная среда** - окружающие общественные, материальные и духовные условия существования и деятельности людей.

Социальная среда в широком смысле (**макросреда**) охватывает экономику, общественные институты, общественное сознание и культуру сообщества.

Социальная среда в личностном смысле (**микросреда**) включает непосредственное окружение человека - семью, трудовой коллектив, а также, принадлежность к социальным группам, объединяющих людей по схожим интересам (спорт, клубная деятельность, участие в общественно полезной работе - защита животных, природы, исторических памятников, благотворительность и т.п.).

**Стратегия** - общий, всесторонний план действий для достижения целей транспортной политики, состоящий из согласованных действий и решений, подготовленных высшим руководством соответствующего уровня.

**Управление рисками** – вид деятельности, быстро развивающийся в последние десятилетия, который требует специальных знаний, выводов из опыта (собственного и чужого), использования компьютерных моделей, которые позволяют просчитывать риски под влиянием разных переменных факторов. Управление рисками – постоянный, технологичный процесс выявления рисков, как определенных, так и неопределенных:

- Для определенных рисков – мониторинг, сбор статистических данных, их анализ, прогнозирование вероятности возникновения, реализация мер по минимизации рисков и контроля их результативности;
- Для неопределенных рисков – поиск данных, обработка, анализ, сбор информации из мирового опыта с целью перевода неопределенных рисков в категорию рисков определенных.

Управление рисками на участках концентрации ДТП – выявление причин локальных рисков для дорожных пользователей и их устранение **средствами дорожного инжиниринга**.

**Участок концентрации ДТП** - ограниченный по протяженности участок автомобильной дороги, характеризующийся повышенным, устойчивым и неслучайным возникновением дорожно-транспортных

происшествий из-за влияния неких локальных **рисков**, создаваемых дорогой и ее окружением (застройка, рельеф местности и т.д.).

**Фонд "Центр стратегических разработок"** создан в декабре 1999 года под руководством Германа Грефа, главы Министерства экономического развития. Учредителями фонда выступили Высшая школа экономики и Институт народно-хозяйственного прогнозирования РАН.

**Хозяйственная парадигма** – набор устойчивых тенденций экономического развития.

**Экстерналии** – (externalities) обобщенный термин, охватывающий факторы негативного влияния дорожного движения, вызывающие экономические издержки сообщества. К экстерналиям относятся: **перегруженность дорожных сетей, аварийность, снижение качества окружающей среды**. Эти факторы взаимосвязаны и локомотивом является перегруженность, поскольку рост интенсивности движения увеличивает риск аварийности, увеличивает выбросы и уровни шума. Экстерналии определяются как внешние факторы, за которые расплачивается все сообщество, в отличие от внутренних транспортных факторов (интерналий), которые оплачиваются непосредственно пользователями (эксплуатационные затраты транспортных средств, риски, страхование, оплата ремонта автомобиля после ДТП, расходы на лечение, издержки потерь личного времени).

Экстерналии и интерналии в сумме составляют **полные издержки сообщества** от неэффективной работы транспорта.

## Источники

1. Развитие территориального общественного самоуправления. Мерсиянова И.В. Государственный университет – Высшая школа экономики, 2006
2. Библиотека лучших практик в области взаимодействия гражданского общества и власти на региональном и местном уровне (под. ред. Акрамовской А.Г.)/Результаты проекта ТАСИС «Европейская инициатива в области демократии и прав человека Программа «Развитие диалога между гражданским обществом и властью в России»,
3. Вклад негосударственных некоммерческих организаций в решение социальных проблем в России. Развитие социальных услуг. – Сборник статей и материалов. – Под ред. Казакова О.Б. 2003
4. ФЗ № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» от 6 октября 2003г.
5. ФЗ № 196 «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 (ред. от 22.08.2004)
6. ФЗ № 82 «Об общественных объединениях» от 19 мая 1995г.
7. ФЗ №7 «О некоммерческих организациях» от 12 января 1996г.
8. <http://www.sviridov.biz> Политология
9. Актуальные проблемы дорожного движения Специальный выпуск//Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ, № 19 (336), 2007
10. WHO Library Cataloguing-in-Publication Data, The world health report 2008: primary health care now more than ever. Всемирная организация здравоохранения «Всемирный доклад о состоянии здравоохранения в мире, 2008»
11. Европейская конференция министров транспорта 19.04.2006 «Безопасность дорожного движения. Риски для молодых водителей и действенные контрмеры»
12. Федеральное агентство по образованию (<http://ed.informika.ru>)
13. [http://www.cieca.be/projectsstudies\\_en.pp](http://www.cieca.be/projectsstudies_en.pp)
14. Центр стратегических разработок [www.ru.csr.ru](http://www.ru.csr.ru)
15. Журнал «USA Today», от 28 мая 2002г.
16. Материалы целевых конференций «Система управления деятельностью в области обеспечения БДД на федеральном уровне, на уровне субъектов РФ, на уровне местного самоуправления» в рамках мероприятий плана реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012гг».
17. Основы маркетинга. Ф.Котлер, 1994.
18. Социальная реклама. Г.Николайшвили, 2008
19. Drinking and driving. A Road safety manual for decision-makers and practitioners. Global Road Safety Partnership, 2007
20. Черчилль Г. А. Маркетинговые исследования. — СПб: Издательство «Питер», 2000
21. Создание высокоэффективных некоммерческих организаций: Хезер
22. МакЛеод Грант и Лесли Р. Кратчфилд Stanford Social Innovation Review, 2007
23. «Эксперт» 2-8 ноября 2009 №42 «Отодвинем старость подальше», И.Рубанов
24. «Стремление к нулю», Центр транспортных исследований, OECD, 2009
25. [sviridov.biz](http://sviridov.biz) – персональный сайт проф. Свиридова Льва Юрьевича – политология
26. Guidelines to black spot management. European Union Road Federation, 2003
27. «Большой энциклопедический словарь», Москва, Советская энциклопедия», 1993
28. «Управление проектным циклом», учебное пособие, Проект EuropeAid/11474/D/SV/RU, 2005
29. Технический отчет Проекта НИОКР по дорогам общего пользования Архангельской области «Концепция и методика аудита дорожной безопасности»
30. Принципы и инструменты для повышения безопасности дорожного движения в населенных пунктах. Международный опыт./ ООО «Автодорожный Консалтинг», Архангельск, 2004
31. Принципы и инструменты для повышения безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования. Международный опыт./ ООО «Автодорожный Консалтинг», Архангельск, 2008
32. Проект НИОКР «Разработка технологии практического внедрения системы аудита дорожной безопасности на этапах проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог», 2009-2010
33. Сайт Комиссии по обеспечению БДД при Правительстве Ленинградской области <http://bdd-lenobl.ru/comission.htm>

34. Меморандум «Анализ данных ДТП, предлагаемые меры по снижению дорожной аварийности на 15 наиболее аварийно-опасных участках региональной сети автомобильных дорог Тосненского муниципального района Ленинградской области, влияние мер и их экономическая оценка»