



Создание модели

Автор: Татьяна Ларионова, обозреватель [«ТР»](#)

АКТУАЛЬНО!

В результате дорожно-транспортных происшествий в мире каждый день гибнут около 3 тыс. человек, в России ежегодно гибнут порядка 27 тыс. человек. В рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, объявленного Организацией Объединенных Наций, реализуется международный проект «Безопасность дорожного движения в 10 странах (RS-10)» с участием России, Вьетнама, Камбоджи, Индии, Турции, Китая, Египта, Кении, Мексики и Бразилии. От нашей страны пилотными регионами в этом проекте стали Ивановская и Липецкая области.



Молодцы – ивановцы!

Деятельность РФ в реализации этого международного проекта получила высокую оценку Всемирной организации здравоохранения, в результате наша страна стала лидером среди стран – участниц проекта RS-10, а итогом проведенной работы стали сотни сохраненных жизней участников дорожного движения.

Проект RS-10 в российских регионах осуществляется под руководством областных администраций при активном участии Госавтоинспекции, органов здравоохранения, средств массовой информации, Российского Красного Креста и других общественных организаций.

Ивановская область уже в течение 4 лет участвует в этом проекте и наработала значительный опыт в сфере повышения безопасности на дорогах путем воздействия на основные факторы риска совершения ДТП.

По словам заместителя председателя Ивановской областной думы, координатора проекта «Безопасные дороги» по Ивановской области Владимира Гришина, который принимал участие в заседании федеральной рабочей группы проекта «Безопасные дороги» в Государственной думе, главная его цель состоит в обобщении мирового опыта работы по сокращению смертности в ДТП, минимизации последствий ДТП, совершенствовании законодательства и научно-исследовательской деятельности в этой сфере.

Причем порой бывает достаточно применения простых, но эффективных мер, способных значительно сократить случаи смертельных исходов и травм при ДТП и, следовательно, повлиять на улучшение дорожной ситуации. Использование ремней безопасности снижает риск смертельных исходов до 65% среди пассажиров передних сидений и до 75% – среди пассажиров задних сидений. То же самое можно сказать и о детских автокреслах: правильное использование удерживающего устройства для детей снижает риск смертельного исхода у младенцев до 70%, а у детей от года до четырех лет – до 80%.

За счет чего?

Владимир Гришин подчеркнул, что раньше в Ивановской области всю работу строили на основе статистических данных, выявляли места концентрации ДТП, и затем административным путем решали эту проблему, не подключая к этой работе гражданское общество, общественные организации и, самое главное, не подключали науку, не рассматривали все возможные риски, при которых человек может погибнуть в ДТП. «Став участником международного проекта, мы смогли изменить ситуацию на дорогах через комплекс не особо затратных мероприятий, вычленив факторы риска: превышение скоростного режима, неиспользование ремней безопасности и детских удерживающих устройств, поведение пешеходов», – сказал представитель Ивановской области.

Чего же добились региональные власти за время участия в этом проекте? Уровень использования ремней безопасности вырос с 47 до 88,9%, среди водителей – с 52 до 92%; доля водителей, превышающих скоростной режим, снизилась с 54,7 до 33,4%; на фоне ежегодного увеличения на 10–15% автотранспортных средств наметилась устойчивая тенденция к уменьшению количества погибших в ДТП, например, в 2013 году число погибших сократилось со 187 до 153 человек (или на 20%) по сравнению с 2012 годом.

В результате, по данным МВД России, Ивановская область по итогам 10 месяцев 2014 года вышла на 5-е место в ЦФО и на 4-е место в РФ по тяжести последствий ДТП с показателем 5,8 погибших на 100 пострадавших (в России – 9,6 погибших на 100 пострадавших в ДТП).

Для того чтобы заставить нерадивых водителей пристегиваться ремнями безопасности, в области силами ГИБДД ежемесячно стали проводить плановые проверки водителей на предмет использования ремней безопасности, была организована широкая рекламная кампания в СМИ, проведены сотни различных мероприятий и т. д. В конечном итоге только эта мера помогла сохранить десятки человеческих жизней.

В Ивановской области на базе регионального Центра медицины катастроф создана площадка по обучению приемам оказания первой медицинской помощи учащимся автошкол, чтобы каждый автолюбитель, получивший права, смог оказать в случае ДТП первую медицинскую помощь.

Итогом этих усилий стало создание модели по безопасности дорожного движения, которая может быть с успехом использована в других субъектах РФ.

Не те цели?

В Астраханской области тоже принята госпрограмма повышения безопасности дорожного движения, которая действует с 2013 года, но при этом отмечается рост ДТП. Как сказала заместитель министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области Светлана Зайкова, за 10 месяцев 2014 года совершены на 4% больше ДТП по сравнению с аналогичным периодом 2013 года.

Отрицательный результат, полученный в Астраханской области, требует тщательного анализа региональной программы безопасности дорожного движения, считает начальник ГУ ДОБДД МВД России Виктор Нилов, возможно, региональные власти поставили перед собой не те цели. По его мнению, опыт Ивановской области уникален тем, что проект «Безопасные дороги» выполнялся системно, действия законодательной и исполнительной ветвей власти были скоординированы и широко привлекались институты гражданского общества.

Виктор Нилов высказался за то, чтобы на федеральном уровне был создан соответствующий ресурс, где регионы могли бы обменяться опытом, наработанным в сфере безопасности дорожного движения, получить методические рекомендации, узнать для себя что-то новое.

Пешеход, на переход!

Начальник ГУ ДОБДД МВД России отметил, что повышение

безопасности пешеходов как одной из самых незащищенных категорий участников дорожного движения находится под особым контролем Госавтоинспекции.

Надо сказать, что в последние несколько лет в России прошел ряд широкомасштабных социальных кампаний по этой тематике. Так, общественная дискуссия «Право пешехода» дала возможность представителям общественных организаций и экспертного сообщества, а также обычным гражданам выработать совместные меры по повышению безопасности пешеходов. Всероссийская широкомасштабная социальная кампания «Пешеход, на переход!» была призвана повысить культуру использования пешеходных переходов как единственного инструмента, обеспечивающего безопасность пешеходу на дороге. Кампания «Притормози!» была направлена на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий на пешеходных переходах.

Прошедший год в России прошел под девизом «2014 год – год разметки». Повсеместно прошли проверки ее состояния, была усилена надзорная функция ГИБДД за соблюдением требований при содержании наземных пешеходных переходов. Особое внимание было уделено улично-дорожной сети возле детских образовательных организаций.

В течение года сотрудники ГИБДД провели более 180 тыс. мероприятий по контролю за эксплуатационным состоянием пешеходных переходов. Каждое десятое из них проводилось с участием представителей общественных организаций и социально активных граждан. По результатам таких проверок возбуждены 12,7 тыс. дел об административных правонарушениях в отношении должностных и 3 тыс. – в отношении юридических лиц, выданы более 9,3 тыс. представлений об устранении причин и условий, способствовавших совершению указанных правонарушений. 105 материалов легли в основу решений судов о дисквалификации должностных лиц, направлены 5,1 тыс. обращений в прокуратуру с информацией о систематическом нарушении закона в области обеспечения безопасности дорожного движения, по которым судебные инстанции вынесли 1,7 тыс. положительных решений.

Кроме того, вопросы обустройства пешеходных переходов по инициативе Госавтоинспекции находятся на постоянном контроле региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Благодаря этим мерам в течение года были приведены в порядок около 13 тыс. пешеходных переходов, к концу сезона разметка была нанесена на 90% наземных переходов. 800 переходов были обустроены пешеходными ограждениями, 200 переходов – освещением, 600 подходов к переходам – тротуарами и пешеходными

дорожками.

Вместе с тем еще 27,6 тыс. переходов нуждаются в нанесении дорожной разметки, на 5,6 тыс. переходов требуется устранить нарушения в содержании дорожных знаков, 5,4 тыс. переходов необходимо обустроить пешеходными ограждениями, 3,1 тыс. – освещением, 3,3 тыс. подходов к переходам – тротуарами и пешеходными дорожками.

В марте прошлого года вступил в силу технический регламент Таможенного союза «О безопасности автомобильных дорог», в связи с чем потребуются заменить дорожные знаки «Пешеходный переход» на знаки с зелено-желтой окантовкой на более чем

61 тыс. переходов, обустроить светофорным регулированием 6,6 тыс. переходов.

Для решения этих задач Госавтоинспекция инициировала в регионах разработку адресных программ обустройства пешеходных переходов. Основные предложения касались установки пешеходных и дорожных ограждений, обустройства пешеходных переходов современными техническими средствами, применения светодиодных дорожных знаков, счетчиков обратного отсчета времени разрешающих и запрещающих сигналов светофора, а также устройства освещения, тротуаров и пешеходных дорожек.

Отмечены положительные результаты этой работы: в 19 российских регионах в местах реализации адресных программ количество ДТП снизилось более чем на 20%, в 28 регионах зарегистрировано сокращение числа наездов на пешеходов.

Засветись

В ходе заседания федеральной рабочей группы проекта «Безопасные дороги» в Госдуме обсуждались и проблемы повышения безопасности пешеходов и обеспечение их видимости на дороге. Представители экспертного сообщества отметили несколько направлений работы, от которых напрямую зависит безопасность пешеходов. В частности, это подготовка нормативной базы, которая будет способствовать внедрению световозвращающих элементов на детскую одежду на стадии производства, – пока эти требования находятся на стадии рассмотрения, а также необходимость введения стандартов на световозвращающие элементы. Во многих странах такие требования существуют: световозвращатели должны обеспечивать видимость на расстоянии 100 метров при ближнем свете фар и 300 метров при дальнем свете, – но в России подобных стандартов пока нет.

С 1 июля 2015 года всех пешеходов обяжут носить световозвращающие элементы при движении по проезжей части вне населенных пунктов. Данная норма существует в российских Правилах

дорожного движения с 2006 года (пункт 4.1 ПДД), но до сих пор носила лишь рекомендательный характер.

Эффективность световозвращающих элементов доказана как в европейских странах, так и в России: эти элементы почти в шесть раз снижают риск аварии с пешеходом в темное время суток. Водитель замечает человека на дороге с гораздо большего расстояния, чем обычно – порядка 200 метров вместо 30–40.

На сегодня очевиден результат работы: световозвращающие элементы стали обязательными, и большинство россиян поддерживает эту идею. Согласно опросу ВЦИОМ, 63% россиян согласны с инициативой по обязательному использованию световозвращающих браслетов пешеходами в темное время суток.

Школьный автобус

Еще одно важное направление детской безопасности на дорогах – перевозка детей школьными автобусами. По словам Виктора Нилова, более 90% таких автобусов сосредоточены в школьных учреждениях, которые не в со-

стоянии в полной мере обеспечить им техобслуживание, провести медосмотр водителей, предоставить качественный водительский состав.

«Мы считаем, что было бы правильным передавать эти автобусы в межрегиональные транспортные организации, которые бы централизованно предоставляли услуги по перевозке детей по заявкам школ. Эта мера позволит повысить безопасность таких перевозок. Немаловажно и то, что в таких автобусах можно попутно проводить просветительскую работу среди школьников, и такие примеры уже есть. Важно донести эту позицию до руководителей регионов, особенно там, где сохранены муниципальные автопредприятия», – предложил Виктор Нилон.

Внимание: конкурс!

На заседании федеральной рабочей группы проекта «Безопасные дороги» было заявлено о проведении всероссийского конкурса – соревнования «Безопасность на дорогах – общая забота», в котором могут принять участие субъекты РФ.

Цель конкурса – объединить усилия и координацию законодательных инициатив региональных органов законодательной власти, федеральных и региональных программ, мероприятий и акций в целях повышения безопасности дорожного движения.

Победитель будет определяться на основе сравнения показателей относительного уменьшения количества погибших и травмированных

на дорогах, а также уменьшения количества наездов на пешеходов на пешеходных переходах. Подведение итогов конкурса состоится до 15 декабря 2015 года.

12.02.2015



Collection by gagarinalg.ru