



МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

ПЕРЕДАВАТЬ ЗНАНИЯ И ОПЫТ СТУДЕНТАМ И МОЛОДЫМ СПЕЦИАЛИСТАМ-ДОРОЖНИКАМ – ВАЖНАЯ МИССИЯ ВЕДУЩИХ РОССИЙСКИХ И ШВЕДСКИХ ЭКСПЕРТОВ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2–5 марта 2020 года в Вологде и Ярославле для профильных студентов государственных университетов были организованы специальные семинары с участием ведущих шведских экспертов в области безопасности дорожного движения.

Семинары были подготовлены Ассоциацией «РАДОРа» в рамках программы инженерно-технического сотрудничества дорожных и транспортных администраций стран Баренцева региона при поддержке федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами Вологодской и Ярославской областей.

Программа семинаров предусматривала ознакомление будущих дорожников с основными положениями реализуемой в Швеции с 1997 года программы достижения нулевой смертности на дорогах «Vision 0», а также анализ основных ее результатов и дальнейших перспектив реализации.

Открывая семинар с участием студентов Вологодского государственного университета, заместитель генерального директора Ассоциации «РАДОРа» Анна Цаплина рассказала

о предыстории организации данных семинаров, решение о проведении которых для студентов-дорожников было принято год назад по итогам с большим успехом прошедших в Вологде и Архангельске 2–4 июля 2019 года практических российско-шведских семинаров по обмену опытом реализации программ снижения смертности на автомобильных дорогах общего пользования.

Было отмечено, что проблема безопасности дорожного движения является актуальной для всех стран, что и обсуждалось на прошедшей в Стокгольме 18–19 февраля 2020 года межминистерской Конференции по безопасности дорожного движения, организованной ООН и Всемирной организацией здравоохранения, в работе которой приняли участие министры транспорта, здравоохранения, МВД из 140 стран, почти 1500 делегатов. Участники конференции

в Стокгольме констатировали необходимость мобилизации усилий всех и каждого для решения этой крайне важной задачи: в мире ежегодно гибнут 1,35 млн человек, почти 50 млн человек получают ранения, ущерб от ДТП для экономики оценивается в 3% ВВП. При этом смертность на дорогах относится к 8-й по значимости причине смертности среди молодежи в возрасте до 29 лет.

Именно эти факторы стали побудительной причиной организации специальных семинаров для молодежи и студентов.

Генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин в своем приветственном слове к студентам Ярославского государственного технического университета призвал будущих дорожников тщательно изучать лучшие международные практики и быть готовыми стать активными участниками реализуемого в России национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», среди целей которого снижение уровня смертности на автомобильных дорогах общего пользования до 4 погибших на 100 тыс. населения к 2024 году и достижение нулевой смертности на дорогах к 2030 году.

Игорь Старыгин отметил особую значимость семинара, в рамках которого всем участникам была предоставлена уникальная возможность ознакомиться с честной и профессиональной оценкой шведскими коллегами результатов 25-летней работы и тех трудностей, с которыми



они столкнулись на пути реализации «Концепции 0».

В работе семинара также приняли участие представители широкого круга причастных к реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» сторон – Федерального дорожного агентства и подведомственных ему организаций, органов исполнительной и законодательной власти регионов, территориальных органов управления автомобильными дорогами, ГК «Автодор», ГИБДД МВД России, администраций муниципальных образований.

Шведскую сторону представляли руководитель направления безопасности дорожного движения Шведской транспортной администрации Стефан Юнсон и старший советник по безопасности дорожного движения

Шведской транспортной администрации Ларс Экман.

Как известно, принятая в 1997 году правительством Швеции Концепция нулевой смертности задекларировала неприемлемость гибели людей на дорогах. Принятие этого решения привело к корректировке политики по безопасности дорожного движения и традиционных методов работы в этом направлении. Работа по обеспечению БДД на основе Концепции нулевой смертности предусматривала принципиально новый целостный подход к развитию дорожно-транспортной системы как единого целого, компоненты которого – дорога, транспортное средство и человек во взаимодействии с друг другом гарантируют и несут ответственность за безопасность на дороге.

Двадцать пять лет работы в этом направлении привели к достижению на рубеже 2016–2017 годов лучшего в мире показателя – 2,6 погибших на 100 тыс. населения (в 60-х годах смертность на дорогах Швеции составляла до 17 человек на 100 тыс. человек).

В 2019 году в Швеции в дорожно-транспортных происшествиях погибли 223 человека. Как было особо подчеркнуто, в дорожно-транспортных происшествиях последних лет среди погибших нет детей в возрасте до 17 лет.

Шведские эксперты говорили и о том, что строительство новых безопасных дорог, безусловно, положительно скажется на решении про-





блемы смертности на дорогах. Но для страны, в которой дорожная сеть сформирована на 95 процентов, а автомобилизация продолжает активно развиваться, важной целью становится работа по модернизации существующих дорог и разработке комплекса разносторонних мер, которые позволят снизить и даже исключить вероятность смертельных ДТП.

Основными мерами, давшими максимальный эффект в рамках все же ограниченных бюджетов, были признаны устройство дорог по типу 2+1 с разделением встречных потоков движения (обеспечивает свыше 90% снижения лобовых столкновений), устройство круговых развязок, нарезка шумовых полос, применение ремней безопасности, установление камер контроля дорожного движения, обеспечивающих дисциплинирующую участников дорожного движения функцию, непопулярная в обществе и требующая большой информационной сопроводительной работы такая мера, как снижение скоростных режимов на дорогах с неразделенными встречными потоками движения до 80 км/час и в городской черте – до 50 км/час, а также снижение не штрафного порога превышения скоростного режима до 5 км/час (что соответствует допустимой технической погрешности при замере скорости камерами безопасности).

Собственные исследования специалистов Шведской транспортной администрации по изучению каждого ДТП со смертельным исходом и тяжелыми последствиями, направленные

на анализ возможных причин ДТП и подготовку предложений, выделяют скорость как один из критических факторов, влияющих на безопасность дорожного движения и тяжесть последствий ДТП. Так, в частности, устройство круговых развязок может и не приводить к снижению аварийности, но абсолютно исключает смертельные ДТП или ДТП с тяжелыми ранениями.

Также в Швеции не устраивают пешеходные переходы на автодорогах вне населенных пунктов, если они не подстрахованы такими «мерами успокоительного характера», как искусственные неровности, сужения, знаки, предписывающие снизить скорость. Отсутствие таких мер создает у пешехода «ложное чувство защищенности», не гарантированное поведением водителя на дороге.

Было особо подчеркнуто, что важнейшая роль принадлежит формированию в обществе социального

неприятия нарушения участниками дорожного движения правил дорожного движения, особенно таких, как вождение в состоянии алкогольного опьянения, превышение скорости.

Для целей реализации концепции «Видение 0» в Шведской транспортной администрации была сформирована база данных по ДТП – STRADA, которая включает в том числе информацию и от полиции, и от органов здравоохранения и позволяет всесторонне анализировать и классифицировать ДТП с последующей подготовкой комплекса конкретных мер. И здесь отдельным блоком стоит вопрос необходимости обеспечения условий для оперативного оказания квалифицированной медицинской помощи при ДТП.

Тем не менее, несмотря на такие убедительные результаты реализации «Концепции 0», целевой показатель нулевой смертности в Швеции пока не достигнут. К числу основных причин в этом плане было отнесено четкое понимание того, что человек несовершенен, и ввиду этого недостаточны принимаемые на разных уровнях меры, необходимо выстраивать комплексную систему, которая должна быть технически подготовлена и могла бы оперативно реагировать и компенсировать (предотвращать) человеческие ошибки на дороге. Также государство признало ошибочным сокращение информационных социальных кампаний на телевидении, в школах, детских учреждениях, в трудовых коллективах, через рекламу направленных на формирование ответственного ответственного по-



ведения всех участников дорожного движения. Очень важным признано усиление социальной ответственности бизнеса в вопросах стимулирования безопасного поведения на дороге как сотрудников компаний, так и контрагентов и партнеров.

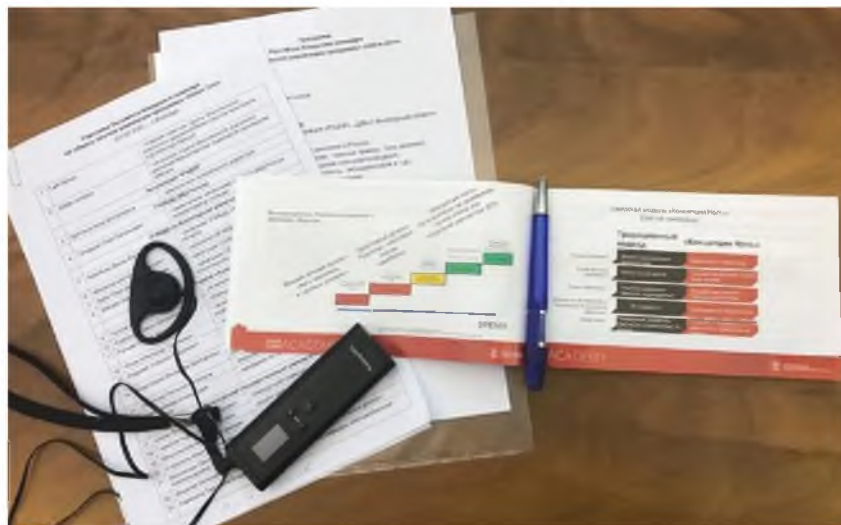
Решением правительства Швеции принято решение о «перезагрузке» программы. Достижение целевого показателя отнесено на 2030 год.

Краткосрочная программа на период до 2022 года предполагает реализацию плана действий, содержащего 100 обязательств для 15 заинтересованных сторон (муниципалитеты, общественные организации и профессиональные ассоциации, компании-перевозчики, страховые компании, медицинские учреждения, автопроизводители и иные), направленных прежде всего на решение вопросов скоростных режимов, поведенческих особенностей водителя (трезвость, суицид), движения велосипедистов. При этом план мероприятий предусматривает, что каждый участник несет ответственность за реализацию своих собственных обязательств относительно обеспечения БДД.

Как было озвучено министром транспорта Швеции в преддверии всеминистерской конференции по БДД в Стокгольме, планируется, что к 2030 году количество погибших на дорогах Швеции сократится на 50 процентов к уровню 2019 года.

В числе дополнительных технических мероприятий предусматривается установка 1000 дополнительных камер безопасности дорожного движения, центральных разделительных барьеров, введение пониженного скоростного режимам (до 80 км/час) на 2500 км дорог, внедрение новых технологий типа Geofencing (зонального удаленного управления движением и скоростными режимами для общественного транспорта).

В качестве положительного примера коллективной ответственной работы по снижению смертности на дорогах шведские эксперты презентовали заявление 8 крупнейших потребителей транспортных услуг (в том числе Транспортной администрации Швеции, IKEA и других) о соглашении о порядке закупки транспортных услуг,



когда в условия контракта включается обязательство поставщика соблюдать скоростные режимы движения. Также устанавливается обязательство по оснащению транспортных средств алко-замками.

Подводя итоги семинара, с учетом проведенных дискуссий, а также на основе собственных впечатлений от поездок по автомобильным дорогам трех субъектов Российской Федерации, шведские коллеги крайне положительно отметили принятие на национальном уровне в России решений в части повышения безопасности дорожного движения и снижения смертности на автодорогах. При этом они обратили внимание, что для достижения поставленных целей по снижению смертности на дорогах в России необходимы стабильное и достаточное финансирование, а также наличие плана конкретных действий с четким определением круга ответственных лиц, последовательная работа по реализации мероприятий и анализу их последствий, а также призвали смелее относиться к внедрению пилотных (пусть даже не популярных в обществе) проектов, проведению мониторинга и анализа их результатов, подготовке предложений по корректировке нормативных актов. Как было подчеркнуто, все мероприятия должны носить конкретный характер и их результат должен быть измеряемым.

Говоря об итогах состоявшейся в Стокгольме всемирной конференции по безопасности движения и целям обеспечения устойчивого глобального развития, эксперты отметили ряд предлагаемых странам рекомендаций, предполагающих, в частности, развитие

«умного» транспортного планирования, исключая зоны риска для жизни людей и детей в частности, модернизацию транспортной инфраструктуры, активное развитие общественного транспорта, повышение и поощрение социальной позиции бизнеса, автопрома, усиление влияния государственных и иных структур на безопасность движения через инструмент закупок, формирование соответствующего общественного мнения в отношении любых групп нарушителей правил дорожного движения, изучение возможности установления в городах скоростных лимитов в 30 км/час, активное применение существующих и стимулирование развития новых технологий, технологий с искусственным интеллектом, направленных как на предотвращение аварий, так и на экстренное реагирование и оказание медицинской помощи.

И, бесспорно, важным и положительным результатом прошедших семинаров является констатация того факта, что и Россия, и Швеция во главу угла ставят задачу сохранения человеческой жизни, и нельзя переоценить важность обмена опытом, всестороннего углубленного изучения наилучших практик, откровенного разговора профессионалов об анализе ошибок и совместного поиска новых эффективных решений, обеспечивающих снижение смертности на дорогах.

Ассоциация «РАДОР» последовательно продолжает работу по изучению передового российского и зарубежного опыта и информированию членов ассоциации.

Марина Иванова