

Безопасность дорожного движения

Безопасность дорожного движения - среда в которой отсутствуют нарушения правил дорожного движения или правонарушения.

Обеспечение безопасности дорожного движения — деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

По российскому законодательству безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищённости его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий^[1].

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинён иной материальный ущерб (говорят также о безрельсовом транспорте). То есть исключаются, например, дорожные происшествия с участием только пешеходов (упал на дороге, сбит толпой и т. п.)^[2].

Дорожные происшествия являются самой опасной угрозой здоровью и жизни людей во всём мире. Ущерб от дорожно-транспортных происшествий превышает ущерб от всех иных транспортных происшествий (самолётов, кораблей, поездов, и т. п.), вместе взятых. Дорожно-транспортные происшествия являются одной из важнейших мировых угроз здоровью и жизни людей. Проблема усугубляется и тем, что пострадавшие в авариях — как правило, молодые и здоровые (до аварии) люди. По данным ВОЗ смертность в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) продолжает расти, составляя 1,35 миллиона случаев смерти в год. В 2017 году на российских дорогах погибли 19 088 человек, что на 6% меньше, чем в 2016-м и более 35000 на дорогах США, что превысило показатели предыдущего года на 7,2%. Показатель социального риска в 2016 году в России составил 13,8 погибшего на 100 тыс. населения, в то время как среднее значение в Европейском союзе составило 5 погибших. По статистическим оценкам, с начала XX века на дорогах США погибли в ДТП более трёх миллионов человек, что превышает все потери США (650 000) во всех военных конфликтах (с 1774 года).

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб. В Российской Федерации с 2007 по 2016 год в дорожно-транспортных происшествиях погибло 271 тыс. человек, 2,5 млн. человек были ранены, пострадали 227 тыс. детей в возрасте до 16 лет, из них 9 тыс. получили травмы, несовместимые с жизнью. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 - 40 лет). Около 20 процентов пострадавших становятся инвалидами.

Ежегодные экономические потери страны от дорожно-транспортных происшествий составляют около 2 процентов валового внутреннего продукта (ВВП) и сопоставимы в абсолютных показателях с валовым региональным продуктом таких субъектов Российской Федерации, как Краснодарский край или Республика Татарстан.^[6]

По данным статистики аварийности Госавтоинспекции по итогам 2018 года зафиксировано увеличение на 1,2% (около 16,5 тыс. в абсолютных цифрах) по

сравнению с 2017 годом числа автомобильных аварий, совершённых с участием водителей, находившихся в момент аварии в состоянии опьянения. Также на 1,4% увеличилось число раненых в таких ДТП (22,3 тыс. человек). Число погибших осталось на уровне предыдущего года и составило 4 645 человек. Практически в каждой восьмой дорожной аварии виновники находились или под воздействием алкоголя или затем отказались от медицинского освидетельствования.^[7]

За последние 10 лет на улицах и дорогах России погибли 86498 пешеходов и ранены 629183 пешехода.^[8]

При изучении дорожной безопасности выявляют факторы, влияющие на частоту и тяжесть ДТП. Не каждое ДТП является «неизбежной случайностью» — так, например, по статистике, около 5 % летальных ДТП являются выявленными самоубийствами, а некоторое (меньшее) количество ДТП являются убийствами. Также выявлено множество других факторов, влияющих на вероятность ДТП, ответственность за которые несут участники дорожного движения, поэтому в настоящее время практически не используется распространённая ранее формулировка «несчастный случай на дороге», «снимающая» ответственность с участников ДТП.



Разновидности ущерба

Смерть

Наиболее очевидный вид ущерба от ДТП — это гибель людей.

Определение смертности в ДТП может быть не однозначно и зависит от различных критериев. Так, например, в США, в системе анализа смертности от ДТП^[9] смертью от ДТП считается смерть участника дорожной аварии в 30-дневный период после аварии (в некоторых штатах — до года). В Европе системы регистрации и анализа смертности от ДТП также используют 30-дневный период после аварии. В России 30-дневный срок установлен с начала 2009 года (ранее погибшими в ДТП считались лишь лица, скончавшиеся в течение 7-ми суток с момента ДТП).

Среди других факторов, затрудняющих измерение смертности — ошибки и намеренное сокрытие результатов регистрирующими службами (как правило, полицейскими). Например, было установлено, что даже в достаточно благополучной и законопослушной Голландии, в период с 1996 по 2001 г. полиция не сообщила о 7 % смертей в случае аварий

Травмы]

Очень сложно установить, сколько людей получили травмы в результате ДТП. Выше показано, сколько сложностей может быть с определением смертности от ДТП, а определить и измерить количество и степень травм ещё сложнее.

Травмы, не требующие госпитализации, часто не учитываются вовсе, а проведённое в Нидерландах сравнение числа госпитализированных пострадавших по данным полиции и общенациональной регистрации сектора здравоохранения^[10] показало, что полицией учитываются только порядка 40 % пострадавших.

Повреждение собственности

Учёт повреждений собственности ещё более неоднозначен, чем в случае травм. Во многих случаях учитываются только случаи, ущерб от которых превышает некоторую (произвольно установленную) величину, и таким образом, число зарегистрированных случаев ущерба может изменяться во времени из-за экономических причин (например, инфляции, возрастания стоимости ремонта и т. п.). Учёт ДТП, не приведших к травмам, затруднён также тем, что очень часто водители о таких случаях не сообщают, и не вызывают полицию на место происшествия. Обычно этот показатель измеряется в денежном выражении, и получается различными оценками, построенными на базе отчётов страховых компаний.

Меры обеспечения безопасности

Различают активные меры, которые должны предотвратить [аварии](#), и пассивные меры, направленные на уменьшение последствий аварий.

К активным мерам относят:

- Разумное проектирование и расположение объектов дорожной сети.
- Изучение влияния конструкции дороги на вероятность аварии.
- Совершенствование организации движения.
- Правила дорожного движения.
- Контроль над соблюдением правил дорожного движения.
- Обязательное прохождение государственного техосмотра.

К пассивным мерам относят:

- Совершенствование технических средств, транспортных средств и средств индивидуальной защиты:

обустройство автомобиля бóльшим количеством подушек безопасности, использование ремней безопасности, подголовников и детских кресел; повышение жёсткости кузова, а также применение усиливающих элементов в передней, задней и боковых частях кузова.

- Использование приспособлений для защиты пешеходов.
-

Влияние конструкции дороги на вероятность аварии и тяжесть последствий

На простейшей дороге с одной полосой движения в каждую сторону велика вероятность самых тяжёлых аварий вследствие лобовых столкновений при обгоне или выезда на встречную полосу по причине неисправности автомобиля или потери контроля со стороны водителя из-за нездоровья или засыпания. Однако следует заметить, что интенсивность дорожного движения на таких дорогах, как правило, невелика.

При наличии разделительной полосы достаточной ширины или разделительного ([барьерного](#)) ограждения лобовое столкновение исключается. Однако в случае с разделительным ограждением появляется вероятность столкновения автомобиля с этим ограждением, что в некоторых случаях приводит к не менее тяжёлым последствиям.

Конструкция дороги, исключая появление людей или животных на проезжей части, резко снижает вероятность столкновений с ними. В первую очередь это касается автомобильных дорог I технической категории ([автомагистралей](#)), на которых исключены пешеходные переходы в одном уровне с проезжей частью.

Выделение дополнительных полос для остановки и стоянки автотранспорта, а также для подготовки к поворотам налево или направо снижает вероятность наезда на неподвижные или движущиеся с малой скоростью автомобили.

Оборудование перекрёстков светофорами снижает вероятность столкновения автомобилей пересекающихся направлений и упрощает переход проезжей части пешеходами.

Геометрия дороги также влияет на безопасность дорожного движения^[11]. Протяженные прямые участки загородных дорог из-за монотонности утомляют водителя или же водитель теряет ощущение скорости. Это приводит к нарушению скоростного режима и усиливает тяжесть последствий аварий^[12].

Правила дорожного движения

Правила дорожного движения подробно описывают условия безопасного движения. Много внимания уделяется ограничению скорости. Сказано о необходимости соблюдать необходимый интервал движения, но нормативно он не определён.

Контроль соблюдения правил дорожного движения

Соблюдение ПДД является главным условием предотвращения ДТП. Обеспечение безопасности дорожного движения возложено на [Госавтоинспекцию МВД России](#). Так, для контроля соблюдения скоростного режима могут использовать системы фото и видео фиксации. Например, в зонах внедрения системы контроля средней скорости “Автодория” общее количество ДТП сократилось на 13 %, количество ДТП со смертельным исходом сократилось на 51 %.

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. N 1-р г. Москва утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы

Целями Стратегии является повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году.