

Исследовательская программа LINTU

ОСНОВНЫЕ ТЕЗИСЫ

Долгосрочная научно-исследовательская программа LINTU финансировалась министерством транспорта и связи Финляндии, Транспортным Агентством Финляндии и Агентством транспортной безопасности Финляндии в 2002-2012.

Программа LINTU подкрепляет деятельность по повышению БДД

- Получение новых научно обоснованных данных, конкретизация и уточнение видения по БДД
- Рост значения БДД за счет повышения авторитета деятельности по ОБДД
- Укрепление сотрудничества и обмен информацией между организациями в области БДД
- Привлечение новых научных сотрудников для работы в сфере ОБДД

www.lintu.info

1. Реалистичное видение по вопросам БДД

Дорожная транспортная система должна быть спроектирована так, чтоб никто не погиб и не получил тяжелые травмы в процессе дорожного движения.

Средствами проектирования, реализации и содержания дорожной транспортной системы необходимо добиться того, чтоб в результате ошибки дорожного пользователя не произошло ДТП с тяжелыми последствиями.

Таких средств много, все они перечислены в отчетах по программе Lintu, а также в других исследованиях.

Нужны ресурсы и смелость для разработки и реализации новых решений, обеспечивающих безопасное дорожное движение.

Необходимо обуздывать сознательных нарушителей ПДД за счет средств контроля и ИТС.

2. Автоматизированный контроль – рентабельный способ предупреждения ДТП со смертельным исходом

Неоспоримо влияние скорости на безопасность. Автоматизированный контроль скорости стал в последние годы одним из наиболее эффективных способов обеспечения БДД.

Прогресс замедлился из-за ограниченных ресурсов полиции, по-прежнему востребована научно-исследовательская работа. Стало легче после последнего введения новой линейки штрафов.

Необходимо дать муниципальным образованиям право участвовать в контроле дорожного движения с помощью видеокамер на УДС. За счет этого можно было бы повысить БДД и комфортность центральных планировочных зон и селитебных территорий.

Необходимо продолжать работать над расширением сферы ответственности и сотрудничества полиции и владельца дороги.

Скорость движение – это не личное дело каждого водителя!

Выяснить:

- **Необходима рационализировать сбор сведений о скоростных режимах. Кто займется сведением воедино всех данных для общего пользования?**

3. Деятельность по повышению БДД нуждается в более углубленной информации

Деятельность различных структур по планированию и мониторингу нуждается в углубленной информации.

Направления дальнейшей работы:

- Тесное сотрудничество с органами здравоохранения для выяснения количества тяжелых ранений.
- Составление общей картины об особенностях ДТП с тяжелыми последствиями а также их распределению на УДС.
- Единый реестр по результатам мониторинга скоростных режимов на уличной сети а также на дорогах регионального значения и соединительных дорогах.
- Общие объемы пешеходного и велосипедного движения, а также автомобильного транспорта на УДС – для оценки рисков возникновения ДТП.

4. Важно осознать усталость

Усталость стала важным фактором риска в 15 - 30 % ДТП со смертельным исходом

Влияние усталости может быть сопоставим с риском алкогольного опьянения. Состояние алкогольного опьянения может быть подтверждено при замере, управление ТС можно предотвратить с помощью алкозамка. Усталость нельзя точно измерить, пока еще нет средств предотвратить управление ТС усталым водителем.

Необходимо продолжать работу по информированию участников дорожного движения о рисках по управлению ТС усталыми водителями. Следует совершенствовать оборудование по контролю режима труда и отдыха водителей.

Продумать:

- **Можно ли ввести для непрофессиональных водителей ограничения по режиму труда и отдыха – как это уже сделано для профессионалов?**

5. Необходимо обеспечить безопасность пешеходов и велосипедистов

Проблемы по безопасности дорожного движения пешеходов и велосипедистов наиболее остры в городах на перекрестках и пешеходных переходах главных и магистральных дорог. Лучшее решение – снижение скорости движения ТС.

Скорости движения ТС также следует ограничить на загородных трассах при их прохождении через населенные пункты, обустроивая пешеходные и велосипедные дорожки.

Следует препятствовать излишней фрагментации землепользования вдоль трасс за счёт хорошего планирования и разрешительных процедур.

Продумать:

- **Необходимо улучшить статус пешеходного и велосипедного движения в дорожном движении селитебных территорий, удастся ли установить равноправие для всех видов перемещения?**
- **Что делать с плохим знанием правил по пропуску велосипедистов?**
- **Как улучшить статистику ДТП с велосипедистами?**

6. Нельзя больше откладывать решение вопроса по центральным барьерам

ДТП со смертельными исходами при лобовых столкновениях концентрируются на обычных главных дорогах с большой интенсивностью движения. Примерно на 25 % опорной сети происходит 75 % лобовых столкновений грузовых и легковых транспортных средств со смертельными исходами.

Существующая ширина трасс позволяет обустроить центральные барьеры, при условии, что в результате будет по одной полосе движения в каждом направлении. Требования по специальным перевозкам не препятствуют установке центральных барьеров.

Необходимо реализовать ряд пилотных проектов по центральным барьерам для выяснения наиболее выгодного и функционального решения.

Развивать:

- **Обустройство широкой центральной зоны на части главных дорог.**

7. Поведение участников дорожного движения – это не их личное дело

Необходимо разработать системы менеджмента для профессиональных участников дорожного движения. У всех участников транспортной цепочки должна быть консолидированная ответственность за безопасность перевозки. Это означает полное недопущение превышения скорости, алкоголя, а также законодательное регулирование процесса перевозок. БДД должна стать фактором конкурентоспособности!

Следует устранить возможности сознательно рисковать здоровьем других участников дорожного движения. Для этого есть множество способов: интеллектуальное ограничение скорости, интеллектуальные средства личной безопасности, электронные водительские права.

Необходимо способствовать внедрению оборудованных обратной связью систем мониторинга вождения, а также страховые выплаты, основанные на стиле вождения. Они поощряют ответственное управление ТС – в будущем также и непрофессиональных водителей.

8. Обеспечение всесторонней подготовки в области БДД

Все отвечающие за БДД структуры должны совместно проводить научные исследования, реализовывать программы по повышению БДД, а также обеспечивать необходимые для исследований ресурсы *varmistaa tutkimukselle riittävät resurssit*.

БДД должна рассматриваться совместно с другими целями и методами государственной политики в сфере транспорта, давая синергетический эффект и выявляя противоречия.

Необходимо обрабатывать результаты исследований для использования в процессе планирования и принятия решений. Следует проводить маркетинг БДД.

В стратегиях транспортной отрасли и содержания дорожной сети необходимо четко выявлять вопросы по обеспечению БДД. В целях обеспечения необходимо развивать систему оценки и поощрения эффективной работы для обеспечения исполнения стратегических постановлений в области БДД.

Следует обеспечить всестороннюю подготовку в области БДД.

9. Передача финскими специалистами опыта в области повышения БДД

Финскими специалистами наработан бесценный опыт по обеспечению БДД, вся работа строится на полученной информации.

Есть понимание причин возникновения и мест концентрации ДТП со смертельным исходом на УДС. Сбор и обработка статистических данных по ДТП с пострадавшими ведется с помощью достоверной методики мирового уровня, классификация тяжести последствий качественно конфигурировано.

Следует поддерживать финских исследователей, консультантов и экспертов в их стремлении вести международное сотрудничество (семинары, статьи, совместные исследования).

Предложение:

- **В целях обеспечения распространения результатов исследований министерству транспорта и связи, Агентству транспортной безопасности Trafi и Транспортному Агентству Финляндии следует зарезервировать средства для перевода отчетов.**