



Программа повышения безопасности дорожного движения
Центра экономического развития, транспорта и окружающей
среды юго-восточной Финляндии

Юсси Кайласто



Преамбула

- В общегосударственной долгосрочной программе повышения безопасности дорожного движения (БДД) подчёркивается значение региональной деятельности по повышению БДД.
- Региональные рабочие группы по повышению БДД под эгидой центров экономического развития, транспорта и окружающей среды (ЦЭРТОС) осуществляют руководство региональной деятельности по повышению БДД, руководствуясь общегосударственными целями и реализуя разработанные программы мероприятий.
- В задачи региональных рабочих групп по повышению БДД входит разработка региональной программы повышения БДД.



Основные положения документа

- **Программа конкретизирует общегосударственные стратегические решения, учитывая функциональные особенности и современную проблематику регионов.**
- **В программе показаны:**
 - Участники региональной деятельности по повышению БДД
 - Текущая ситуация по дорожной аварийности юго-восточной Финляндии и влияющие на это внешние факторы
 - Долгосрочное видение и цели, приоритетные задачи
 - Мероприятия согласно приоритетным задачам на период 2014–2020
 - Методика дальнейшего мониторинга
 - Операционная модель регионального сотрудничества по повышению БДД



Отчёт по реализации программы

”Руководство по всеобъемлющей деятельности в целях повышения БДД на региональном уровне”

Преамбула:

- Глава 1: Совместная ответственность – совместные выгоды
 - Содержание, партнеры и выгоды деятельности по повышению БДД
- Глава 2: Исходные данные для юго-восточной Финляндии – Планировочная зона, передвижение и БДД

Программа:

- **Глава 3:** Видение, цели и приоритетные направления
- **Глава 4:** Программа мероприятий на 2014-2020 г.г.
- **Глава 5:** Мониторинг реализации и эффективность воздействия программы



Выгоды сообщества за счёт деятельности по повышению БДД

- Снижение аварийности спасает человека от мук и даёт сообществу значительную экономию средств.
- Стоимость ДТП в регионе ЦЭРТОСа юго-восточной Финляндии

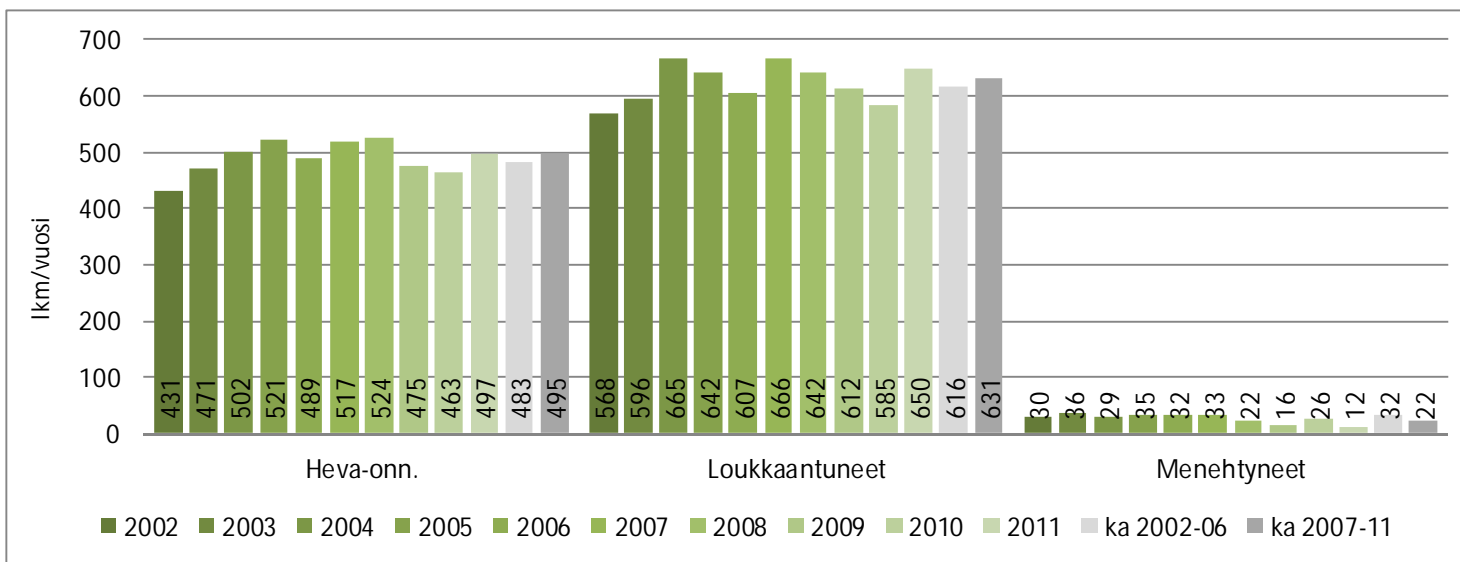
- В среднем 495 учётных ДТП и 1 577 административных ДТП в год
 - *Общая стоимость ДТП: 249 М€/год*
 - *Доля муниципальных образований: 37–50 М€/год*

- Повышение БДД оказывает существенное воздействие на качество жизни и благосостояние населения, комфортность окружающей жилой среды и выбор способов передвижения..



Ситуация по БДД

Не удалось снизить число ДТП с ранеными, согласно общегосударственным целям по повышению БДД. Число ДТП со смертельным исходом уменьшилось, но все еще велико.

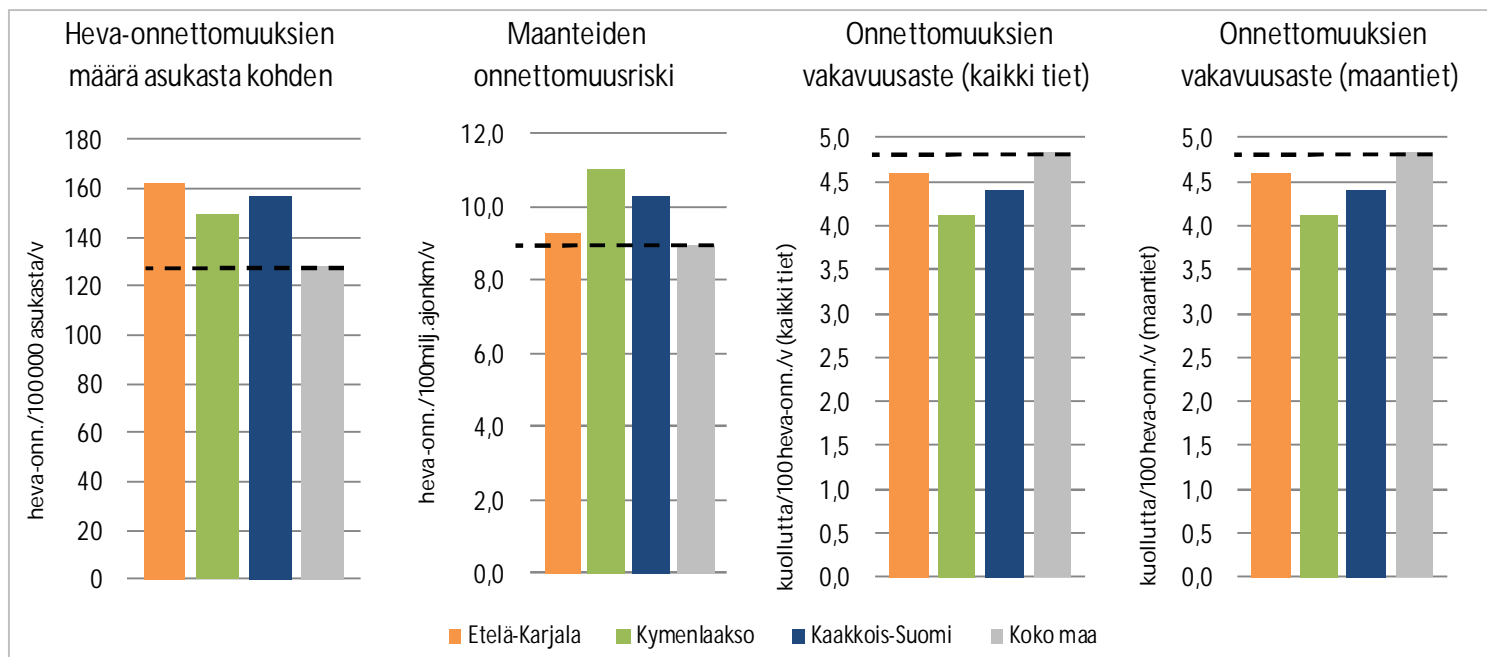


	Heva-onnettomuudet			Menehtyneet			Loukkaantuneet		
	2002-06	2007-11	2012	2002-06	2007-11	2012	2002-06	2007-11	2012
Kymenlaakso	298	296	292	18	14	15	380	369	377
Etelä-Karjala	184	199	155	14	8	5	235	262	213
Kaakkois-Suomi	483	495	447	32	22	20	616	631	590



Ситуация по БДД

В расчёте на душу населения в юго-восточной Финляндии происходит больше учётных ДТП, чем в среднем по стране. Риск попасть в ДТП на дорогах региона выше, чем в других районах страны.



Показатели для сравнения ситуации по БДД взяты как среднегодовые за период 2007–2011.



Видение и цели

Видение: деятельность по повышению БДД

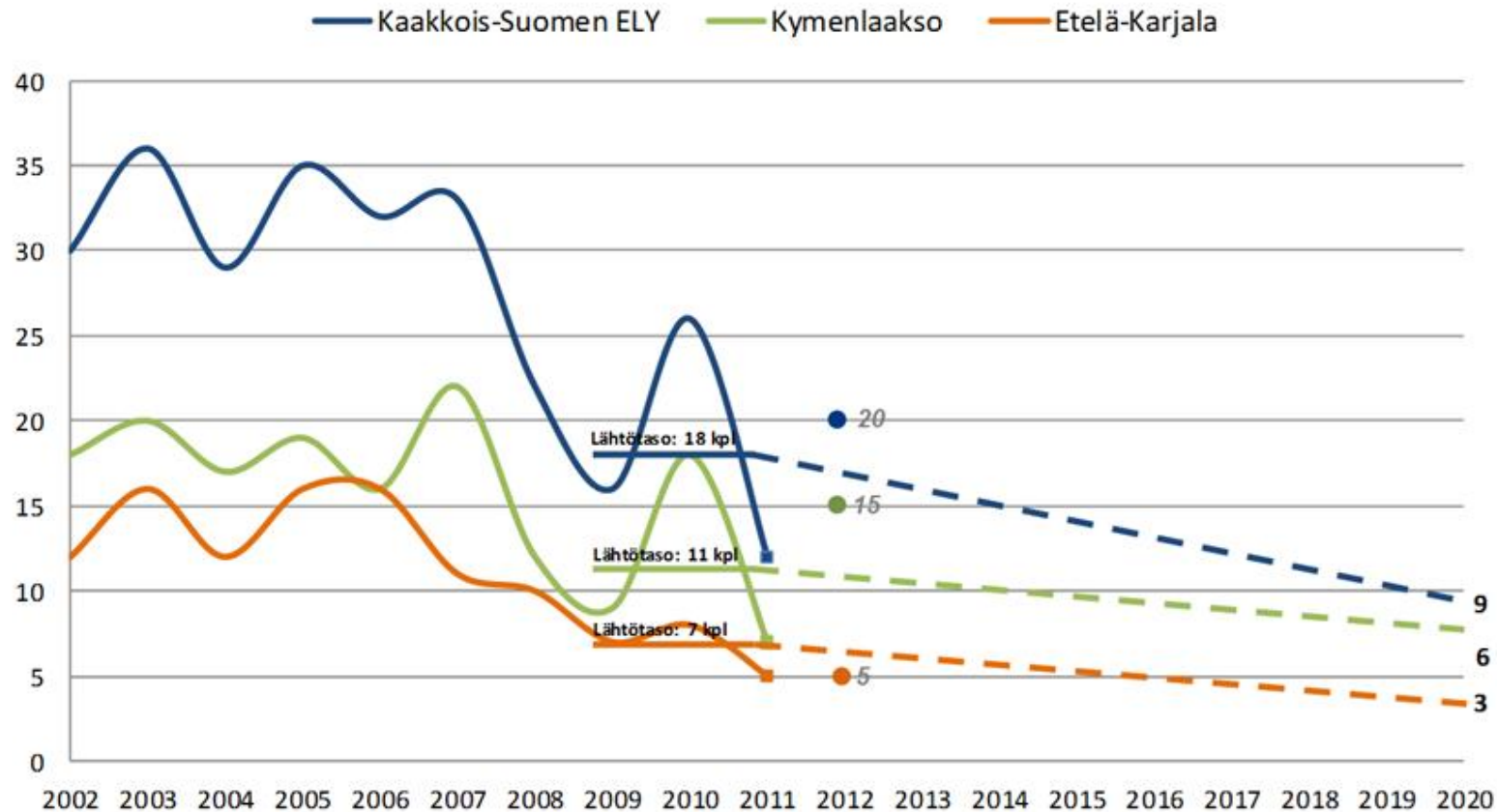
- В процессе автодорожного движения никто не должен погибнуть или серьёзно пострадать.
- Движение должно производиться с высокой степенью ответственности и безопасности.

Целевые показатели по снижению аварийности на период до 2020 года

- **Уменьшение в два раза числа погибших в ДТП**
в 2020 году: не более 9 погибших в год
- **Уменьшение в два раза числа тяжело пострадавших в ДТП**
в 2020 году: не более 79 тяжело пострадавших в год
- **Уменьшение на 25 % общего числа пострадавших**
в 2020 году: не более 462 пострадавших в год



Целевые показатели по снижению числа ДТП со смертельным исходом в юго-восточной Финляндии на период до 2020 года





Приоритетные направления программы

1. Основополагающие вопросы деятельности по повышению БДД

- Активизация и повышение наглядности деятельности за счёт сотрудничества
- Привлечение лиц, принимающих решение, к внештатной деятельности по повышению БДД
- Качественная и многогранная деятельность по оповещению населения и привитию навыков безопасного поведения в дорожно-транспортном процессе
- Предпосылки безопасного передвижения как исходный фактор градостроительного планирования и транспортного проектирования

2. Мудрость в процессе дорожного движения – с молодых ногтей!

3. Пристальное внимание состоянию и здоровью водителя

- Пресечение пьянства и усталости водителей за рулём
- Особое внимание физическому состоянию пожилых водителей

4. Повышение безопасности пешеходного и велосипедного движения, а также управления скутерами

- Приведение скоростей движения в соответствие с требованиями безопасности
- Безопасный переход через дорогу
- Повышенное внимание качеству пешеходных и велосипедных трасс

5. Повышение БДД на главных дорогах

- Уменьшение числа лобовых столкновений
- Снижение числа опасных развязок и участков концентрации ДТП на главных дорогах
- Обеспечение БДД растущего трансграничного транспортного потока



Важнейшие мероприятия по приоритетным направлениям 1/2

1. 1. основополагающие вопросы деятельности по повышению БДД

- Применение операционной модели сотрудничества в области повышения БДД, см. следующий слайд
- Информационные мероприятия, семинары и т.д. для лиц, принимающих решения.
- Обучение персонала, регулярное оповещение.
- Аудит проектной документации, программ и документов по землеотводу, контроль организации дорожного движения в рабочее время.

2. Мудрость в процессе дорожного движения – с молодых ногтей!

- Обеспечение воспитания навыков безопасного поведения в транспортно-дорожной среде за счёт различных ведомственных стратегий и программ
- Поддержка деятельности родителей по привитию детям навыков безопасного поведения в транспортно-дорожной среде (информация, поддержка, советы)
- Вовлечение женских консультаций, детских дошкольных учреждений, школ и организаций по работе с молодёжью в деятельность по привитию детям навыков безопасного поведения в транспортно-дорожной среде.

3. 3. Пристальное внимание состоянию и здоровью водителя

- Обучение работе с группами риска (здоровья и состояния водителей за рулем).
- Обеспечение надлежащего уровня контроля пьянства за рулем.
- Обеспечение использования алкозамка
- Состояние пожилых водителей при управлении транспортным средством (оповещение, курсы переподготовки пожилых водителей)
- Оповещение о проблемных вопросах и воздействие на отношение сообщества

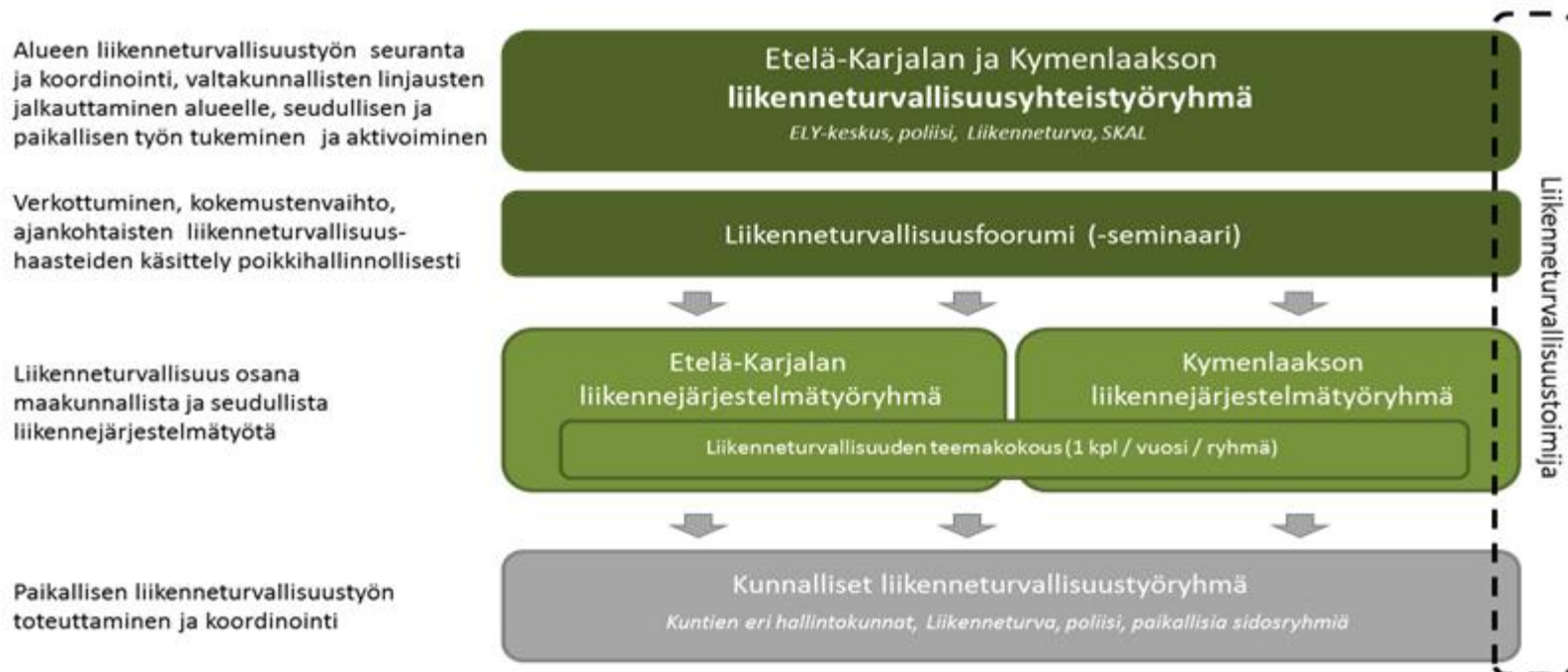


Операционная модель деятельности по повышению БДД

- Региональная рабочая группа по повышению БДД под эгидой ЦЭРТОСов Южной Карелии и Кюменлааксо ("KAASU") координируют деятельность по повышению БДД юго-восточной Финляндии
- В целях обеспечения межведомственного сотрудничества по повышению БДД и вовлечения населения в деятельность по повышению БДД учреждается форум по повышению БДД юго-восточной Финляндии
- Деятельность по повышению БДД становится частью планомерного развития транспортных систем регионов и провинций за счёт функционирования рабочих групп по развитию транспортных систем провинций.
- Отправной пункт координаций на местном уровне: межведомственные рабочие группы по повышению БДД
- На территории ЦЭРТОСа всё шире применяется модель, когда деятельность ведётся силами ответственного за повышение БДД.



Операционная модель деятельности по повышению БДД на территории ЦЭРТОСа юго-восточной Финляндии





Важнейшие мероприятия по приоритетным направлениям 1/2

4. Повышение безопасности пешеходного и велосипедного движения, а также управления скутерами

- Целенаправленное снижение скоростей движения транспортных средств в населенных пунктах за счёт ограничения скорости, а также мероприятий по сдерживанию скоростей движения
- Сохранение количественного уровня контроля ДД на достаточно высоком уровне
- Увеличение объёма автоматического видеоконтроля (на 1-ом этапе на главных дорогах)
- Идентификация потребностей в увеличении количества пешеходных переходов, руководствуясь новыми инструкциями
- Повышение уровня обслуживания пешеходных и велосипедных трасс (качество, методы, мониторинг)
- Определение главных сетей велосипедного транспорта, а также качественно реализованных коридоров легкого транспорта в регионах /провинциях
- Реализация пешеходных зон в центральных планировочных зонах населенных пунктов
- Разработка для муниципальных образований /регионов программ по определению места скутеров в транспортной окружающей среде
- Оповещение о проблемных вопросах и воздействие на отношение сообщества (скорости движения, правила проезда перекрестков, использование средств пассивной безопасности, обучение езде на скутере и т.д.)

5. Повышение БДД на главных дорогах

- Строительство дополнительных и переходно-скоростных полос движения, виброполосы, установка табло переменной информации с ограничением скорости, развитие зимнего содержания
- Улучшение заметности наиболее аварийно-опасных развязок, включение развязок в программы по повышению БДД
- Продолжение сотрудничества юго-восточной Финляндии и Северо-Западной России по вопросам повышения БДД
- Сохранение текущего уровня контроля грузового транспорта
- Развитие подъездов к международным автомобильным пунктам пропуска, а также других участков сети, загруженных трансграничным автодорожным транспортом
- Развитие интернет-портала Rajaliikenne.fi с точки зрения воспитания у пользователей дорожного движения навыков безопасного поведения



Мониторинг реализации программы

- Мониторинг реализации программ по повышению БДД разделен на две части:
 - (1) мониторинг реализации мероприятий; (2) мониторинг воздействия различных мер – реализация целей.
- Цель мониторинга реализации мероприятий: активно способствовать реализации и отслеживать реализацию мероприятий программы.
- Мониторинг реализации целей: для этого разработана методика на основе видения, целей и приоритетных направлений.
- Ответственность за мониторинг (мероприятия и цели): рабочая группа по повышению БДД Южной Карелии и Кюменлааксо.



Примеры методик мониторинга:

PÄÄMITTARIT (uhria tai onnettomuutta / vuosi)	Ka 09-11	2012	Tavoite 2020	Lähde
Liikenteessä kuolleiden määrä	18	20	9	TK
Liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrä	158	101	79	Pronto
Liikenteessä loukkaantuneiden kokonaismäärä	616	590	462	TK
Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä	478	447	359	TK

PAINOPISTEALUEISTA JOHDETUT ONNETTOMUUSMITTARIT (uhria tai onnettomuutta / vuosi)	Ka 07-11	2012	Tavoite 2020	Lähde
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden alle 15-vuotiaiden määrä (%:a kaikista uhreista)	43 (7 %)	45 (7 %)	laskee	TK
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden 15–17-vuotiaiden määrä (%:a kaikista uhreista)	128 (20 %)	106 (17 %)	laskee	TK
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden 18–24-vuotiaiden määrä (%:a kaikista uhreista)	117 (18 %)	112 (18 %)	laskee	TK
Mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä (%:a kaikista uhreista)	155 (24 %)	123 (20 %)	laskee	TK
Jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä (%:a kaikista uhreista)	108 (17 %)	100 (16 %)	laskee	TK
Liikenteessä kuolleiden tai loukkaantuneiden yli 64-vuotiaiden ha-kuljettajien määrä (%:a kaikista uhreista)	26 (4 %)	36 (6 %)	laskee	TK
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden ulkomaalaisten määrä (%:a kaikista uhreista)	40 (6 %)	47 (8 %)	-	OR
Taajama-alueilla tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä (%:a kaikista hevaonn.)	264 (56 %)	236 (54 %)	laskee	OR
Taajamissa suojatiellä tapahtuneiden jkpp-hevaonnettomuuksien määrä (%:a kaikista jkpp-onn.)	38 (48 %)	46 (56 %)	laskee	OR
Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholi-onnettomuuksien määrä (kulj.alkoh.) (%:a kaikista hevaonn.)	48 (10 %)	45 (10 %)	laskee	OR
Päätteillä tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä (%:a kaikista hevaonn.)	101 (21 %)	109 (25 %)	laskee	OR
Henkilövahinkoon johtaneiden kohtaamisonnettomuuksien määrä päätteillä (%:a kaikista päätteiden hevaonn.)	13 (13%)	15 (14 %)	laskee	OR
Henkilövahinkoon johtaneiden risteysonnettomuuksien määrä päätteillä (%:a kaikista päätteiden hevaonn.)	30 (30 %)	22 (20 %)	laskee	OR
Päätteiden henkilövahinko-onnettomuudet, joissa raskas ajon. osallisena (%:a kaikista päätteiden hevaonn.)	23 (23%)		laskee	OR

PAINOPISTEALUEISTA JOHDETUT RISKIKÄYTTÄYTYMISTÄ KUVAAVAT MITTARIT	2011	2012	2013	Tavoite 2020	Lähde
Heijastimen käyttöaste taajamissa pimeään aikaan					
- Etelä-Karjala	42 %	48 %		kasvaa	LT
- Kymenlaakso	53 %	56 %		kasvaa	LT
Pyörävalojen käyttöaste pimeään aikaan					
- Etelä-Karjala	29 %			kasvaa	LT
- Kymenlaakso	33 %			kasvaa	LT
Pyöräilykypärän käyttöaste					
- Etelä-Karjala	27 %		31 %	kasvaa	LT
- Kymenlaakso	24 %		28 %	kasvaa	LT
Turvavyön käyttöaste etupenkillä taajamissa					



Эффективность воздействия программы

- Поставленные в программе цели достижимы. Так считают эксперты, руководствующиеся в своей оценке опытом реальной работы
- На достижение целей влияют многие общегосударственные и региональные факторы, связанные с деловой средой
- Основные вызовы:
 - Значительное улучшение поведенческих реакций участников транспортно-дорожного процесса,
 - Поддержка устойчивых видов передвижения
 - Значительное повышение инвестиций в транспортную инфраструктуру.