

Об опыте выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

Проводимые в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» исследования подтверждают, что качественное улучшение сложившейся ситуации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД) возможно только при условии планирования и реализации мероприятий как единого и неделимого комплекса.

About experience of the federal target program “Road Security Improving in 2006–2012”

Carried out under the federal program “Road Security Improving in 2006-2012” studies show that the qualitative improvement of the situation in the field of road security is possible only in case of planning and implementation of activities as a single and indivisible complex.



Н.А. Носова,
и.о. генерального директора ФГУ
«Дирекция Программы ПБДД»

N.A. Nosova,
acting as General Director of Federal State Institution
“Directorate for PBDD Program,” Ph.D.

Проблемы транспортного обеспечения страны наряду с аварийностью выражаются в заторах, нарушениях в движении общественного транспорта, низком уровне обслуживания грузовых и пассажирских перевозок. Ежегодно в России убытки только от транспортных заторов составляют около 10% ВВП. Снижение скоростей движения ведет к увеличению себестоимости перевозок почти на 30%, росту транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и услуг, которая в отпускной

цене российской продукции достигает 15–20% (в США и Европе этот показатель ниже в два раза).

В этой связи такие показатели, как уровни обеспечения транспортной подвижности и транспортной доступности, становятся важнейшими критериями оценки качества жизни населения, особенно в крупных и крупнейших городах России, где проживает более трети населения страны и сосредоточено более половины ее автомобильного парка. При этом растущая индивидуальная мобильность становится одним из символов нового образа жизни. Парк личных автомобилей в обозримом будущем будет увеличиваться в 1,5 раза каждое десятилетие и достигнет максимального насыщения к 2025 г. В этой связи проблемы ОБДД должны решаться в прямой связи с социальными и экономическими процессами в обществе.

Оценивая сложившееся в России состояние с ОБДД, следует подчеркнуть, что за период действия ФЦП по состоянию на 1 января 2012 г. отмечается достаточно выраженная тенденция по сокращению числа погибших в ДТП людей, а также снижение тяжести последствий ДТП. За прошедшие шесть лет по сути дела предотвращена гибель более 30 тыс. человек, принимающих участие в дорожном движении.

По оценке Европейского сообщества, при современном уровне разви-

тия техники не более 6% ДТП являются следствием несовершенства управления сферой ОБДД. Все остальные в рамках государственно-общественного управления могут и должны предупреждаться достаточно успешно. Об этом свидетельствует опыт целого ряда европейских стран и особенно Швеции с ее нулевым вариантом. Можно предположить, что через 6–10 лет эта цель станет основным расчетным параметром в сфере ОБДД.

Данный вывод подтверждается принятым решением на 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН считать период 2011–2020 гг. «Десятилетием действий за безопасность дорожного движения», а государствам – членам ООН предлагается установить собственные национальные цели по сокращению числа жертв ДТП, которые должны быть достигнуты к концу указанного срока в соответствии с планом ВОЗ.

В основу этого плана положен принцип «терпимости» системы к ошибкам участников дорожного движения, их уязвимости, адекватной оценки возможностей человеческого организма, формирования соответствующей инфраструктуры, проведения широкого комплекса мероприятий, отличающихся от традиционных решений в сфере ОБДД.

Здесь много проблем и задач, которые должны быть решены, исходя из темпов автомобилизации страны и массового вовлечения населения в процесс дорожного движения.

Опыт многих стран показывает, что на ранних этапах автомобилизации, когда численность автомобилей не превышает 150–200 автомобилей на каждую тысячу населения, сдерживание роста аварийности достигается устранением «узких мест», когда планируются мероприятия, воздействующие на аварийно-опасные участки улично-дорожной сети, принимаются меры по повышению профессионального мастерства и квалификации водителей ТС, эксплуатационной надежности транспортных средств, предупреждению наездов на пешеходов, своевременности оказания помощи пострадавшим в ДТП людям.

По мере устранения «узких мест» причиной ДТП во все большей мере становится негативное сочетание сразу нескольких факторов. Соответственно и меры предупреждения таких происшествий принимают более комплексный, системный характер. Именно это обстоятельство и предопределяет, что последние 20–25 лет ведущую роль начали играть комплексные государственные программы. При этом специфика России состоит в том, что в рамках деятельности по ОБДД приходится планировать и проводить мероприятия, характерные для всех периодов автомобилизации. В этой связи требуется и проводится большая работа по адаптации накопленного зарубежного и положительного отечественного опыта к конкретным региональным требованиям и условиям социально-экономического развития.

Сегодня почти 40 млн взрослого населения страны вовлечено в процесс управления ТС. Ежегодно к управлению ТС допускается 2,5–3 млн человек. Око-

ло 60 млн человек ежегодно привлекается к административной ответственности за нарушение требований Правил дорожного движения и действующего законодательства. Следовательно, требуется определенная последовательность действий, обеспечивающая результативность воздействия на многомиллионную аудиторию участников дорожного движения.

Анализ результатов проведенных НИОКР свидетельствует, что первый период адаптации нации к требованиям системы ОБДД, обучения населения Российской Федерации уже прошла в рамках реализации мероприятий Федеральной целевой программы по ОБДД на период 2006–2012 годы. Об этом достаточно объективно свидетельствуют результаты изменения состояния аварийности за прошедшие годы, достигнутое снижение тяжести последствий ДТП.

Однако накопленный «запас прочности» в рамках совершенствования системы управления сферой ОБДД и действующих организационно-технических решений по реализации программно-целевого подхода пока еще недостаточен (не более 30%) для сохранения и закрепления наметившихся позитивных тенденций.

В этой связи требуется принятие дополнительных мер с целью формирования более четко выраженной политики и программы действий, которые включают интенсификацию процессов самообучения нации, погружение ее в проблему ОБДД как путем использования традиционных решений, так и широким набором средств понуждения к выполнению действующего законодательства. Каждый

вложенный рубль в это направление дает положительный эффект.

При этом Россия как страна «молодой» автомобилизации должна пройти как минимум десятилетний путь достаточно строгой и жесткой регламентации с постепенным формированием института самоорганизации. Требуется коренным образом изменить подходы к решению проблем ОБДД в мегаполисах и городах с населением 1 млн человек населения и выше (их в Российской Федерации 13). Здесь в качестве главного решения должно стать формирование непрерывного и «умного» движения, а также комфортного обеспечения условий жизни населения.

Особое внимание в ближайшие 5–7 лет должно быть обращено на формирование интеллектуальных транспортных систем в крупных городах и на участках дорог, являющихся глубокими вводами в них на расстоянии не менее 70–100 км. Необходимо обеспечить требуемую комплексность и наличие четкой стратегии в решении рассматриваемых проблем.

В рамках ИТС задача пропуска возможно большего числа транспортных средств сегодня меняется на задачу поддержания транспортного баланса между пропускной способностью существующей улично-дорожной сети и ее реальной загрузкой за счет перераспределения или ограничения движения. Расчеты и оценки, опыт многих городов мира говорит о том, что такие системы на 20–30% позволяют повысить пропускную способность и в то же время на 20–25% снизить нагрузку в критических зонах дорожной сети.

Создание ИТС – обширный круг инженерных и организационных задач. Требуется изменить алгоритмы управления.





В составе ИТС в условиях перегруженности улично-дорожной сети хорошо зарекомендовали себя так называемые *генетические алгоритмы*, в основе которых положены принципы не просто адаптации, а самообучения с накоплением истории успешных и неудачных действий.

Применение генетических алгоритмов потребует значительного расширения средств мониторинга, в корне изменит подходы к тактике регулирования движением и управления светофорной сигнализацией. Компоненты *видеонаблюдения, мониторинга и фотовидеофиксации* нарушений Правил дорожного движения будут представлять собой наиболее капиталоемкую часть системы, но она в десятки раз дешевле дорожно-мостового строительства, которое может обеспечить достижение тех же результатов.

Опыт многих крупных городов мира показывает, что разработка и развертывание ИТС – это потенциально эффективный конкурентоспособный инновационный бизнес и стимул развития нового высокотехнологичного сектора промышленности.

Решить задачу улучшения условий дорожного движения в ближайшей перспективе можно только достижением баланса между все возрастающим спросом на транспортные услуги, с одной стороны, и реальной перевозочной способностью транспортного комплекса – с другой. Следовательно, в техническую и организационную структуру ИТС следует заложить не только управление транспортными потоками, но и управление

пассажирскими и грузовыми перевозками по конкретным, требуемым для населения города маршрутам.

Для обоснованного формирования состава мероприятий и для объективной оценки их результативности *необходимо разработка и принятие стандартов транспортного обслуживания*, степень выполнения которых и будет являться интегральной количественной оценкой качества функционирования транспортного комплекса города. В зависимости от целей поездки эти стандарты должны гарантировать основные потребительские свойства: время в пути (включая регулярность и точность расписания), безопасность, комфортность и стоимость проезда. По этим нормативам город будет определять приоритеты своих действий по развитию транспортного комплекса в целом.

В совокупности с другими мероприятиями по развитию транспортного комплекса города, да и других больших городов в субъектах РФ, предлагаемые подходы дадут возможность получения необходимой информации для принятия оперативных и стратегических решений – по потребностям в перевозках и транспортной доступности территорий города, по формированию оптимальной сети общественного транспорта, строительству новых и модернизации существующих транспортных объектов, размещению объектов жилищного, делового и промышленного строительства, изменениям в комплексных и локальных схемах организации дорожного движения, по развитию конкуренции в сфере пассажирских и грузовых перевозок.

Рассматривая сложившееся положение с аварийностью на автомобильном транспорте, необходимо подчеркнуть, дорожно-транспортный травматизм в Российской Федерации характеризуется высокой тяжестью получаемых человеком повреждений. Около 20% раненых с травмами различной локализации становятся бессрочными инвалидами 1–2 группы. В последние годы вследствие высоких темпов вовлечения недостаточно подготовленного населения в процесс дорожного движения в условиях высоких темпов автомобилизации страны число сочетанных травм при совершении ДТП возросло почти на 60%, а множественных – на 20%, что резко увеличивает угрозу смертельных исходов, в том числе на догоспитальном периоде.

В этой связи возникает необходимость выработки достаточно эффективных подходов к формированию программы деятельности в сфере ОБДД на период до 2020 г., поскольку имеется настоятельная необходимость с учетом требований по выполнению рекомендаций ООН и других международных организаций, накопленного опыта в стране и формирования принципиально нового в международно-правовом аспекте взгляда на проблему ОБДД осуществить ряд последовательных действий, обеспечивающих достижение установленных на данный период времени цели по снижению в 2020 г. числа погибших в ДТП людей в 1,3 раза по сравнению с 2010 г.

Приоритеты новой ФЦП следует определить исходя из концепции долгосрочного социального экономического развития Российской Федерации и регионов, основных направлений деятельности Правительства РФ на среднесрочный период, посланий Президента РФ Федеральному Собранию РФ, долгосрочных и среднесрочных стратегий развития отдельных отраслей, иных стратегических документов, утвержденных Президентом РФ или Правительством РФ.

Очевидно, что планирование и организация исполнения такого комплекса мероприятий должно сопровождаться новым уровнем применяемых технологий и управленческих решений. Предельно возможная интеллектуализация комплекса «автомобиль – водитель – дорога» может и должна стать магистральным направлением в развитии системы ОБДД и повышения эффективности ее работы.

В ближайшие 2–3 года на смену разрозненным диспетчерским службам должны прийти общегородские и региональные службы диспетчеризации с мощной системой визуализации оперативной информации на базе унифицированных геоинформационных систем и глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС. 