

## Справка 1    Логика управления рисками дорожной аварийности

Логика подразумевает, что воздействия на **факторы рисков**, создающих в совокупности проблему дорожной аварийности, должны быть **пропорциональны соотношению факторов риска**.

Соотношение рисков известно (См. **Справку 1**).

Для решения проблемы дорожной аварийности это соотношение рисков требует направленности **максимума усилий** на формирование **безопасной модели транспортного поведения** участников дорожного движения.

Однако, кроме количества воздействия, критическое значение имеет **качество воздействия**.

Качество воздействия определяется **толкованием** роли фактора «Человек» в контексте дорожной аварийности.

Мировая практика показывает, что толкование роли человеческого фактора зависит от качественных изменений, происходящих в сообществе при его автомобилизации. Главное качественное изменение - «созревание» сообщества для реализации системных действий по управлению рисками дорожной аварийности (См. ниже **Справку 3**).

Последние три десятилетия мировой моторизации и улучшения понимания природы дорожной аварийности изменили толкование роли человеческого фактора в составе аварийности. Наиболее значительное следствие - значительное смещение ответственности за дорожно-транспортные происшествия с участников дорожного движения на профессионалов (инженеров), отвечающих за безопасность **дорожной инфраструктуры и транспортных средств**.

**Таблица 1** представляет различия в толкованиях роли фактора «Человек» в дорожной аварийности в практиках моторизированных стран и России.

**Таблица 1**      Различия в толкованиях роли фактора «Человек» в дорожной аварийности в в практиках моторизированных стран и России

Толкование	Следствия
<b>Российский вариант:</b> Подавляющее количество ДТП происходит по <b>ВИНЕ</b> «Человека»	Соответственно, усилия по снижению аварийности концентрируются, главным образом, на: <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>выявлении виноватых за нарушения и их наказании,</b></li><li>• пропаганде, информировании и обучении, нацеленных на улучшение соблюдения правил дорожного движения.</li></ul> Главные «действующие лица»: ГИБДД, действия которой руководствуются целью - выявлять нарушения, наказывать виновных и пропагандировать безопасность для предупреждения <b>правонарушений</b> . Индикатор – статистика аварийности ГИБДД (число погибших и раненых). Задача пропаганды – изменение отношения к безопасности через <b>изменение сознания</b> участников дорожного движения. Задача неконкретна, масштабна и практически не решается.  <b>Примечание:</b> Как известно, изменение сознания происходит при изменении мировоззрения как следствия возрастной зрелости и формирования персональной системы ценностей. Устойчивость системы ценностей - основа для самоконтроля (в т.ч. и при управлении автомобилем), когда уже не нужны стимулы в виде поощрений и наказаний. Достижение самоконтроля у 100% участников дорожного движения - утопия (хотя бы из-за неоднородности их возрастов).
<b>Вариант стран с высоким уровнем автомобилизации, лидирующих по дорожной</b>	Соответственно, усилия по снижению аварийности сосредоточены на: <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>предупреждении ошибок</b> участников дорожного движения путем <b>выявления причин</b>, провоцирующих человеческие ошибки, следствие которых - ДТП.</li></ul> Главные «действующие лица» - дорожная отрасль, НКО, образовательные учреждения, дорожная полиция, действия которых руководствуются общей целью – сохранением жизней и здоровья граждан.

<p><b>безопасности:</b>          Подавляющее количество ДТП происходит из-за <b>ОШИБКИ</b> человека</p>	<p>Признание причиной аварийности <b>ошибки человека</b> – определяет врага - <b>риски</b> ошибок. Этот враг конкретен и может быть побежден с помощью известных методов. Объекты воздействия - <b>целевые группы</b> риска с определяемыми характеристиками.</p> <p>Индикатор - статистика аварийности с позиции сообщества (число погибших и раненых + социальные и экономические последствия) .</p> <p><b>Примечание:</b> Задача управления рисками конкретна и «технологична», а набор инструментов увеличивается благодаря практическим урокам и исследованиям в области ряда дисциплин (психология, медицина, педагогика, инжиниринг). Большой вклад дает заимствование опыта из других отраслей, где управление рисками - часть технологического процесса в рамках аудита безопасности (пример, энергетика).</p>
---	---

Принципиальное различие в толкованиях роли фактора «Человек» в дорожной аварийности в российской и западной практике, соответственно, определяет принципиальное различие в **идеологиях повышения безопасности и методах**, применяемых для снижения дорожной аварийности.

**Вывод 1:** Повышение уровня автомобилизации и улучшение понимания природы дорожной аварийности принципиально меняют толкование роли фактора «Человек» в динамической системе «Дорожное движение»: **ответственность за аварийность смещается с участников дорожного движения на профессионалов**, ответственных за безопасность **дорожной инфраструктуры и транспортных средств**.

Практика успешных моторизированных стран доказывает, что **ревизия идеологии дорожной безопасности** – отправной пункт для:

- изменения **отношения** профессионалов к дорожно-транспортным происшествиям;
- стимулирования **инноваций** во многих областях для ускорения выхода сообщества из кризиса аварийности;
- развития сотрудничества ответственных ведомств, бизнеса и НКО для достижения общей цели - снижения рисков гибели и увечий на дорогах.

## **Справка 2    Уровни готовности сообщества к системным мерам по управлению рисками дорожной аварийности**

Повышение безопасности дорожного движения – процесс, включающий три уровня эволюции:

1. Начало - **сигналы** о проблеме (**информация и статистика, бенчмаркинг** - сравнение национальной статистики со статистикой других стран);
2. Сигналы привлекают к проблеме **внимание профессионалов**, заставляя их предпринимать действия;
3. Профессионалы активизируют **СМИ**, которые привлекают к проблеме **внимание общественности**, формируя **общественное мнение** в пользу безопасности, что **заставляет власти** приступить к решению проблемы аварийности.

Процесс развивается поступательно, отдельные фазы его развития перешагнуть невозможно, но можно ускорить процесс, заимствуя лучшие практики.

**Таблица 2** приводит характеристики уровней готовности сообщества к решению проблем дорожной аварийности.

**Таблица 2**      Характеристики уровней готовности сообщества к решению проблемы дорожной аварийности

<b>Уровни готовности</b>	<b>Признаки готовности сообщества к решению проблемы дорожной аварийности</b>
<b>Уровень 1</b>	Низкое осознание важности безопасности движения для благосостояния сообщества. Данные по ДТП собираются не системно, базы данных примитивны и

	<p>фрагментарны. Тенденции и группы риска не изучены. Общий интерес правительства к проблеме невысок, хотя отдельные обеспокоенные публичные персоны поднимают тему аварийности. Количество инженеров, способных системно анализировать проблемы аварийности, мало, а профессионалы по безопасности дорожного движения международного уровня отсутствуют. СМИ обращают внимание лишь на сенсационные ДТП (гибель известных людей или большое количество жертв), при этом профессиональных выводов о причинах ДТП не делается. Выводы подменяются сентенциями вроде: «Судьба такая», «Не повезло», что относит ДТП к категории несчастного случая, предотвращение которого выходит за рамки возможностей человека. Сообщество не готово к решению проблемы дорожной аварийности.</p>
<p><b>Уровень 2</b></p>	<p>Правительство признает проблему дорожной аварийности важной, но не включает ее решение в перечень национальных приоритетов. Разрозненные базы данных разных ведомств уже имеются, однако их интегрированный анализ невозможен. Формируются группы профессионалов и общественности, настроенные на повышение безопасности, учреждены Комиссии по дорожной безопасности, которые, однако, не способны результативно функционировать. Некоторые ведомства периодически активизируются для решения проблемы, руководствуясь задачей «сделать хоть что-то». Некоторые политические деятели включают тему дорожной безопасности в свои программы, предлагая решения, которые не являются ни системными, ни профессиональными и, поэтому, безрезультатны. СМИ все чаще поднимают тему дорожной аварийности, особенно после крупных ДТП, а некоторые учреждения (например, университеты) проводят разрозненные исследования по отдельным узким вопросам. Социальное напряжение из-за повышения аварийности нарастает. Важность одних мер (например, наказаний за нарушения) преувеличивается, а других, более результативных мер - игнорируется (например, снижение рисков для пешеходов путем улучшения уличного освещения или обустройства переходов, канализирования транспортных потоков). Сообщество демонстрирует первые признаки «созревания» для решения проблемы дорожной аварийности.</p>
<p><b>Уровень 3</b></p>	<p>Национальное правительство демонстрирует признаки реальной озабоченности кризисом дорожной аварийности и признает необходимость привлечения внешней экспертной помощи. Самые прогрессивные политики и публичные люди приходят к осознанию собственной ответственности за безопасность и демонстрируют модель безопасного транспортного поведения. Базы данных по ДТП улучшены, специалисты, ответственные за безопасность дорог повышают квалификацию в соответствии с самыми современными знаниями. Ведется деятельность по выявлению:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• участков концентрации ДТП и анализу их причин, предпринимаются адресные меры по устранению причин рисков;</li> <li>• групп риска среди участников дорожного движения.</li> </ul> <p>Принимается национальная программа по безопасности дорожного движения, а Национальный Совет (Комиссия) координирует ее выполнение, оказывая поддержку Советам (комиссиям) на региональном уровне в выполнении региональных программ по БДД. Дорожные инженеры и служащие дорожных администраций приобретают достаточный профессионализм для проведения экономических обоснований мер по повышению безопасности движения, выявления участков потенциального риска ДТП с позиции пользователя. НКО систематически участвуют в деятельности по:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Снижению рисков уязвимых групп участников дорожного движения (пешеходов, детей, людей преклонного возраста, с ограниченными возможностями);</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Совершенствованию законодательства, нормативных требований и стандартов, определяющих безопасность среды проживания;</li> <li>• Вовлечению общественности в транспортное планирование;</li> <li>• Подготовке водителей.</li> </ul> <p>Качество технических осмотров транспортных средств улучшено с помощью новых технологий. Обустройство дорожной инфраструктуры (решения по сдерживанию скоростей движения и повышению защищенности пешеходов, оборудование переходов и устройство переходов в разных уровнях и т.п.). Все больше профессионалов по дорожной безопасности получают признание международного профессионального сообщества. Изучения и пилотные проекты, реализуемые международными профессиональными командами, способствуют внедрению лучших мировых практик. Ведомства, ответственные за дорожную безопасность, а также, бизнес и гражданское общество, сотрудничают для достижения общей цели, четко поставленной правительством - сокращению числа погибших и раненых на дорогах. СМИ обладают навыками профессионального освещения темы дорожной безопасности и ее продвижения, руководствуясь целью – формирование общественного мнения в пользу безопасности как высшей ценности в развитом моторизованном сообществе.</p>
--	--

#### **Вывод 2:**

Эксперты мирового уровня рекомендуют для стран, не достигших уровня готовности к системному решению проблем дорожной аварийности, сконцентрировать усилия на решении следующих приоритетных задач:

1. **информирование общественности** о проблеме дорожной аварийности для формирования осознания безопасности как самой важной ценности. В этом контексте вопросом критической важности становится способность СМИ к профессиональному продвижению безопасности.
2. реализация потенциала **простых, незатратных и адресных мер**, способных быстро обеспечить значительное сокращение числа погибших и раненых в ДТП через уменьшение:
  - тяжести последствий ДТП (ремни безопасности, детские кресла, шлемы);
  - рисков аварийности для уязвимых групп участников дорожного движения (отражатели, **обустройство дорог для сдерживания скоростей движения на потенциально опасных участках**).

**ВАЖНО!** Для УСТОЙЧИВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ дорожного движения критически важно понимание, что **проблемы дорожной аварийности надо научиться решать до того, как расширять сеть.**