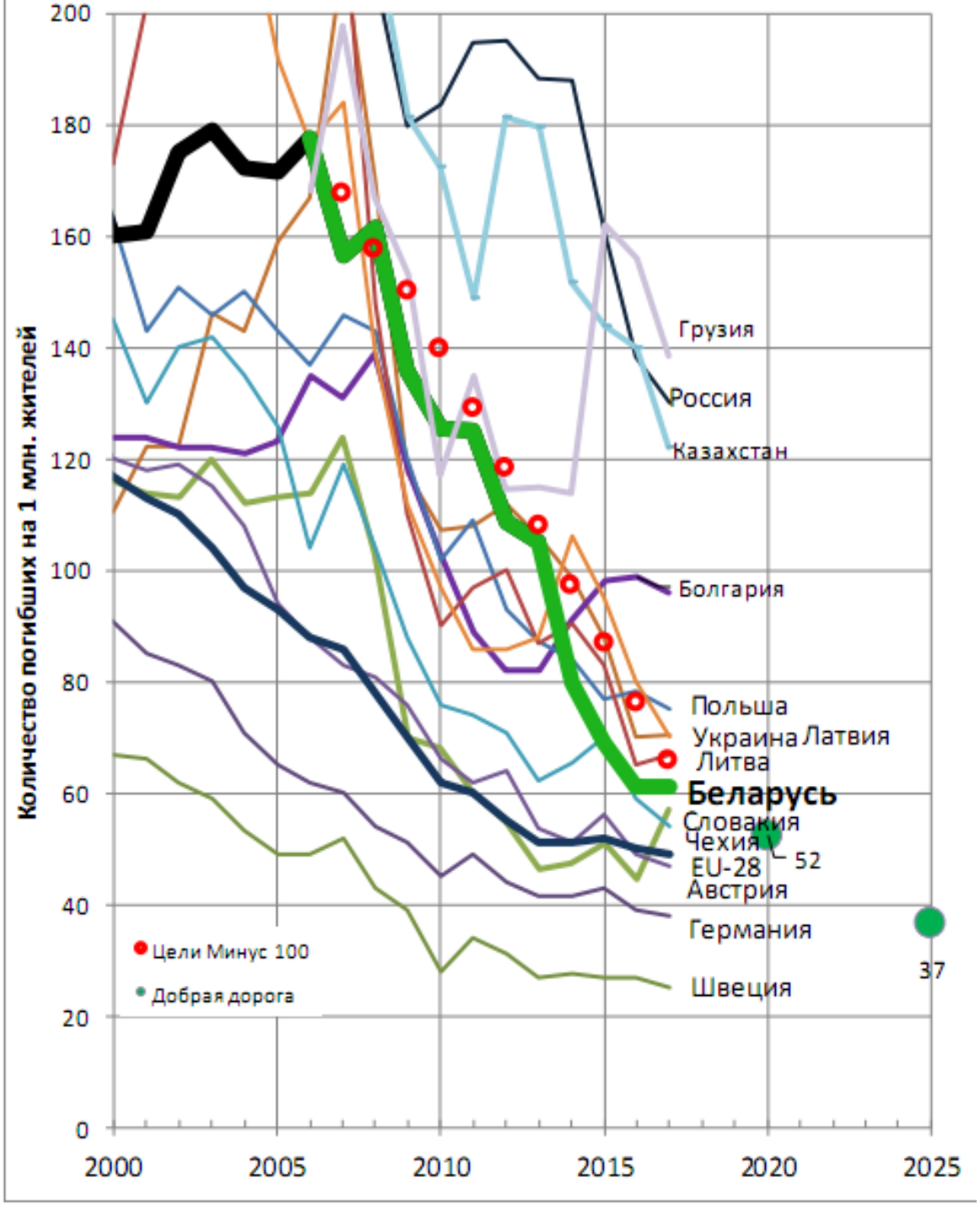
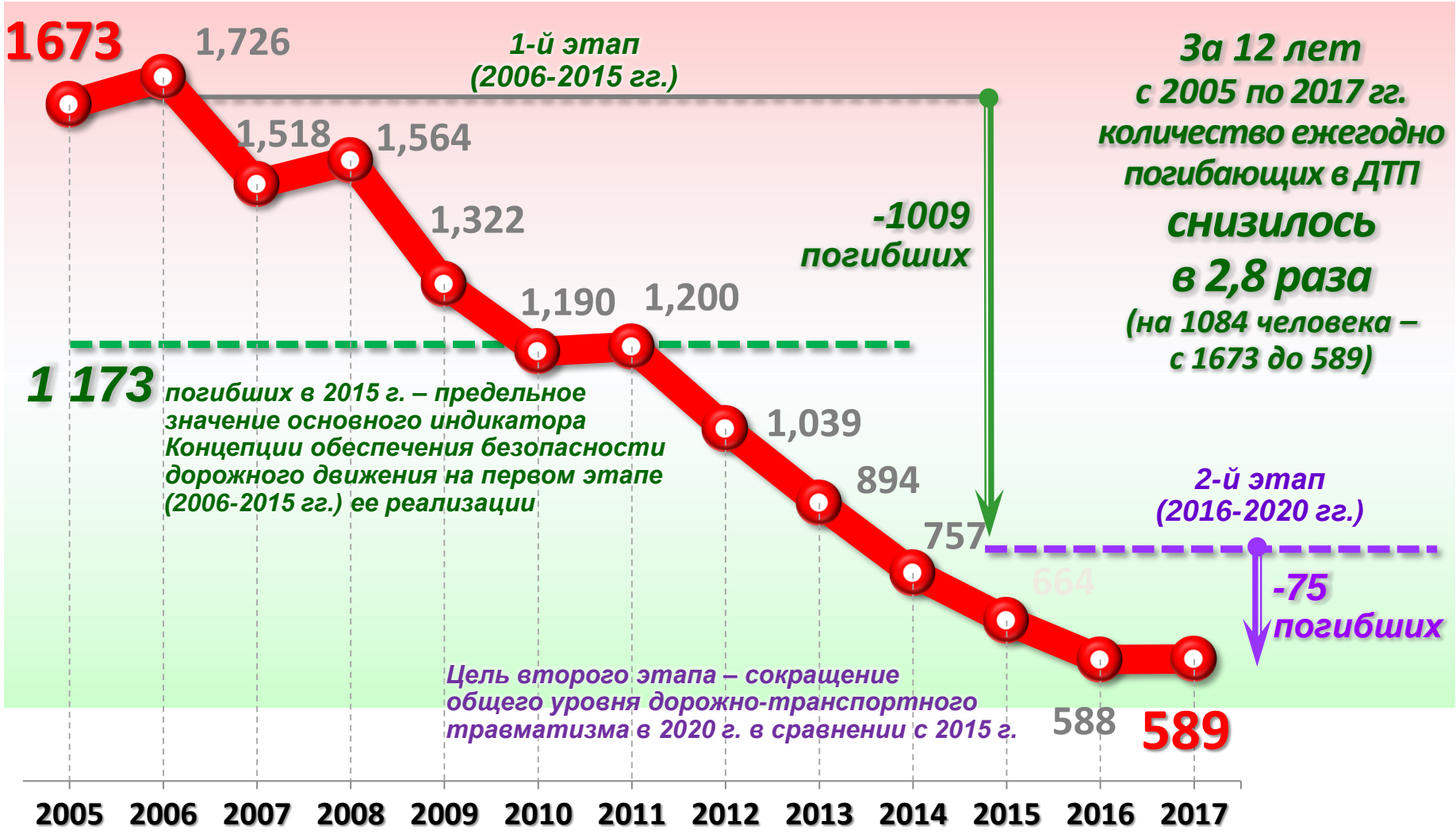
# Стратегия обеспечения безопасности дорожного движения «Добрая дорога» 2018-2025

Докладчик: Навой Дмитрий Валерьевич -
начальник отдела ОДД и ДИ УГАИ МВД Республики Беларусь


Количество погибших на 1 млн. жителей
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
2000
2005
2010
2015
2020
2025
Грузия
Россия
Казахстан
Болгария
Польша
Украина
Латвия
Литва
Беларусь
Словакия
Чехия
EU-28
52
Австрия
Германия
37
Швеция
Цели Минус 100
Добрая дорога

# Сведения о реализации в 2006 – 2017 гг. Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь в части снижения количества погибших в ДТП



# Количество погибших на 1 млн. жителей в Республике Беларусь, соседних странах и некоторых странах Европы в 2017 г.

ДОБРАЯ ДАРОГА

# СВЕДЕНИЯ
## о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма в Республике Беларусь в 2006-2017 гг.

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ранено детей | 766 | 676 | 616 | 609 | 533 | 592 | 463 | 442 | 434 | 372 | 333 | 303 |
| погибло детей | 63 | 65 | 65 | 49 | 35 | 36 | 28 | 20 | 30 | 12 | 18 | 21 |

# Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь

**Цель:** сокращение не менее чем **на 20 процентов** к 2020 году по сравнению с 2015 годом общего уровня дорожно-транспортного травматизма

# Стратегия обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь «Добрая дорога» на 2018-2025 годы

Стратегические цели:

- достижение в перспективе идеального состояния дорожного движения, при котором в Республике Беларусь отсутствуют погибшие и раненые в дорожном движении;
- выполнение целей Концепции - снижение общего уровня дорожно-транспортного травматизма не менее чем на 20 процентов к 2020 году по сравнению с 2015 годом
- снижение числа погибших в дорожном движении до не более **500** погибших в 2020 году, не более **350** погибших в 2025 году;
- опережающий темп снижения гибели детей должен двукратно превышать темп снижения гибели в ДТП в целом;
- опережающий темп снижения по сравнению со среднеевропейским с достижением в 2025 году показателей безопасности дорожного движения (риски гибели в ДТП), характерных среднеевропейскому уровню.

# Схема реализации целей Стратегии

Ежегодный отчет о реализации целей

Факторы угроз

Комиссия БДД при Совмине РБ

Цели Стратегии РБ

Региональные Комиссии по обеспечению БДД

Цели Стратегии по регионам

Включены в годовые планы мероприятий по БДД

Текущие ресурсы

**Заказчики:**
-СМЭП;
-Автодоры;
-УВД;
-УЖХ.

**Годовой план мероприятий по БДД**

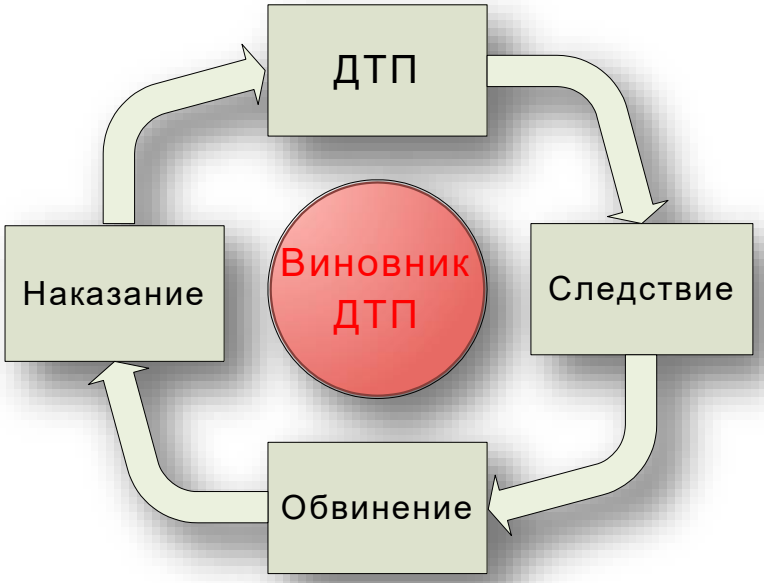
Общие меры

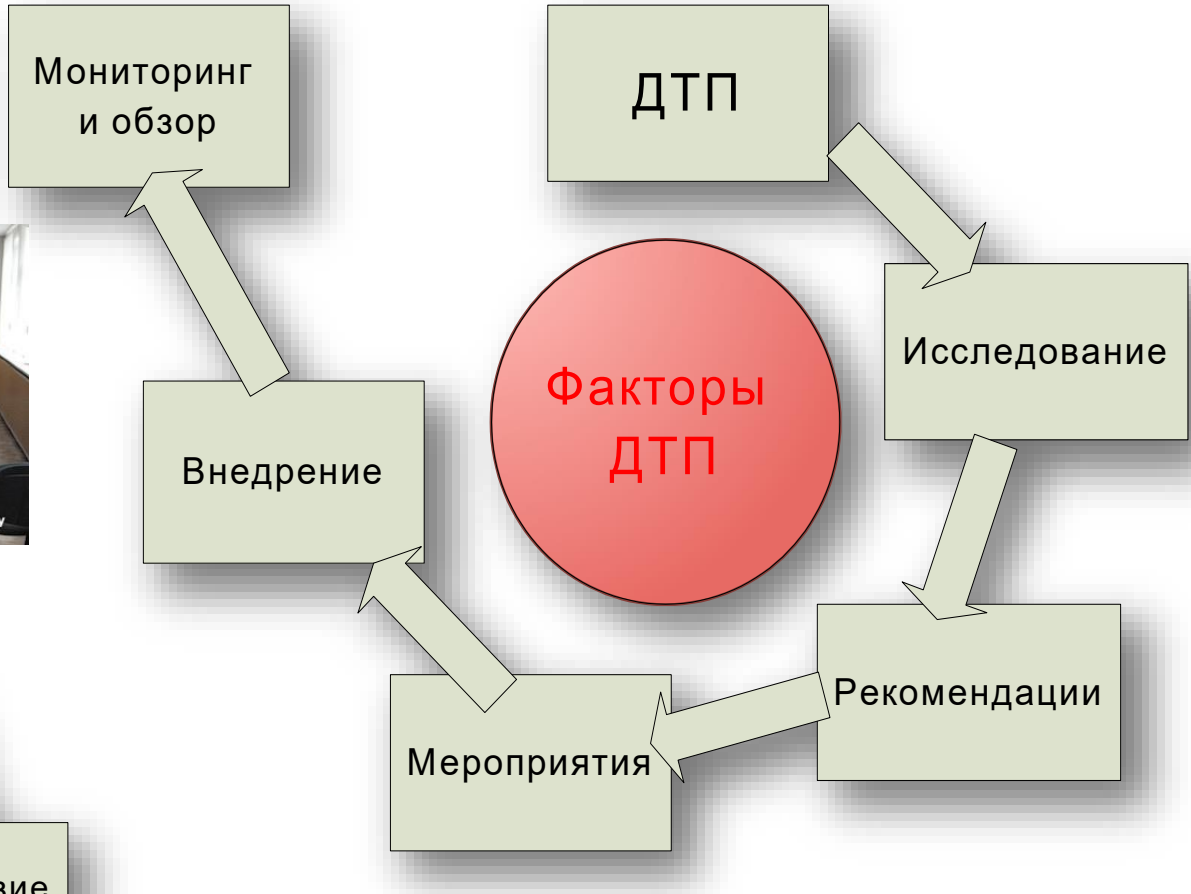
Прямые меры

Структурные программы

| Факторы | Доля от числа погибших (приведенная) | Снижение в 2012-2016гг. (%% в год) |
|---|---|---|
| автодорожная сеть | 66% | 13,6% |
| темное время суток | 57% | 13,7% |
| уязвимость незащищенных участников движения (пешеходы, велосипедисты) | 51% | 11,5% |
| ошибки и недооценка риска участниками движения | 42% | 14,7% |
| потребности отдельных групп участников движения (дети, пожилые люди, люди с ограниченными возможностями и др.) | 32% | 8,9% |
| неблагоприятные дорожные условия и состояние проезжей части | 36% | 14,6% |
| молодые участники движения | 34% | 15,8% |
| асоциальное поведение участников движения (участие в движении под воздействием алкоголя, управление без прав и др.) | 31% | Пеш. – 8,9%<br>Вод. – 18,2% |
| иногородние водители | 30% | 8,1% |
| доступ пешехода в места, непредназначенные для движения | 30%; | 12% |
| движение грузовых автомобилей | 17% | 16,6% |
| скорость движения транспортных средств | 13% | 23,6% |
| мотоциклисты | 8% | 6,8% |

# Два взгляда на ДТП

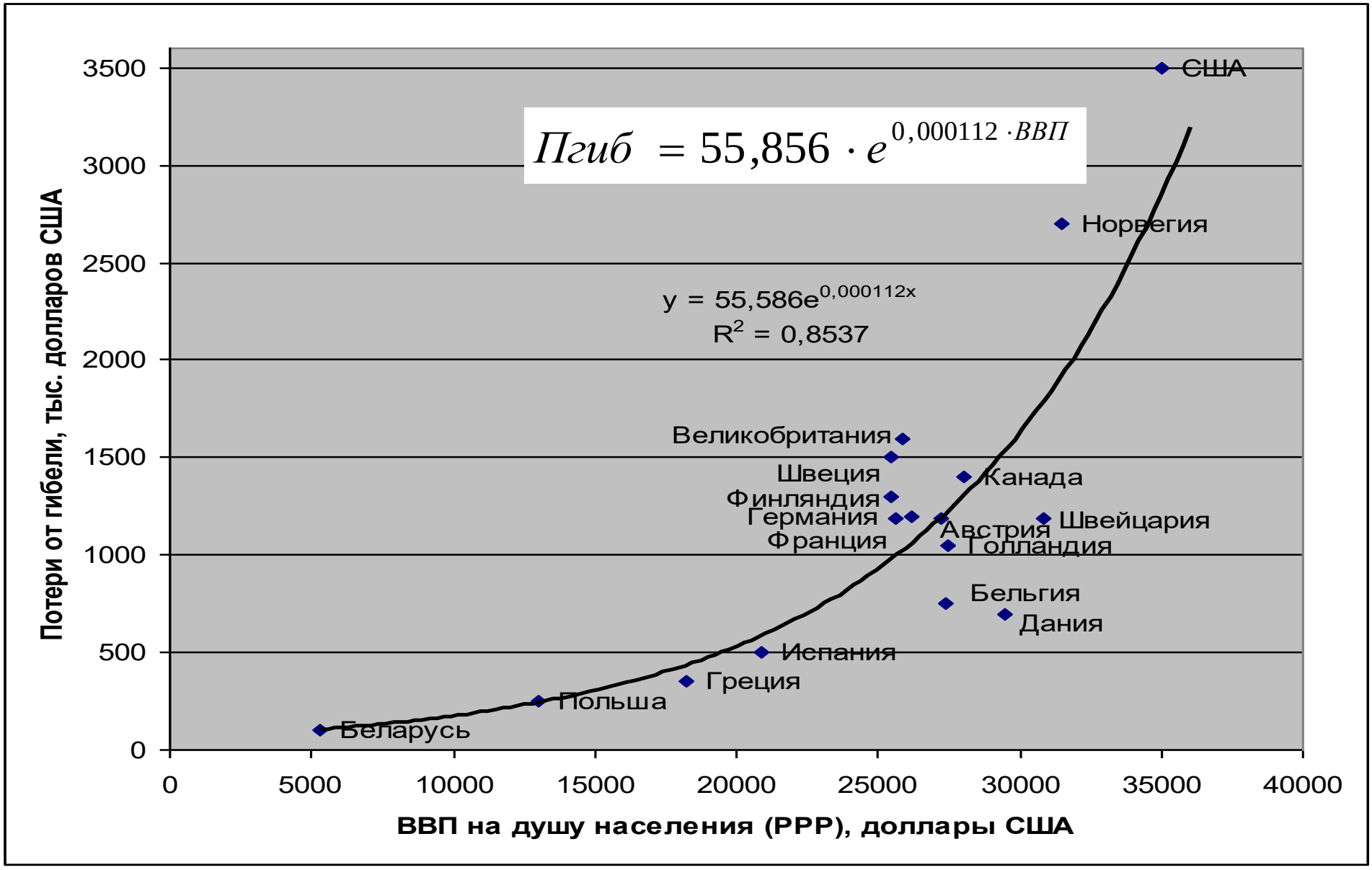



**Организация рабочих экспертных групп**

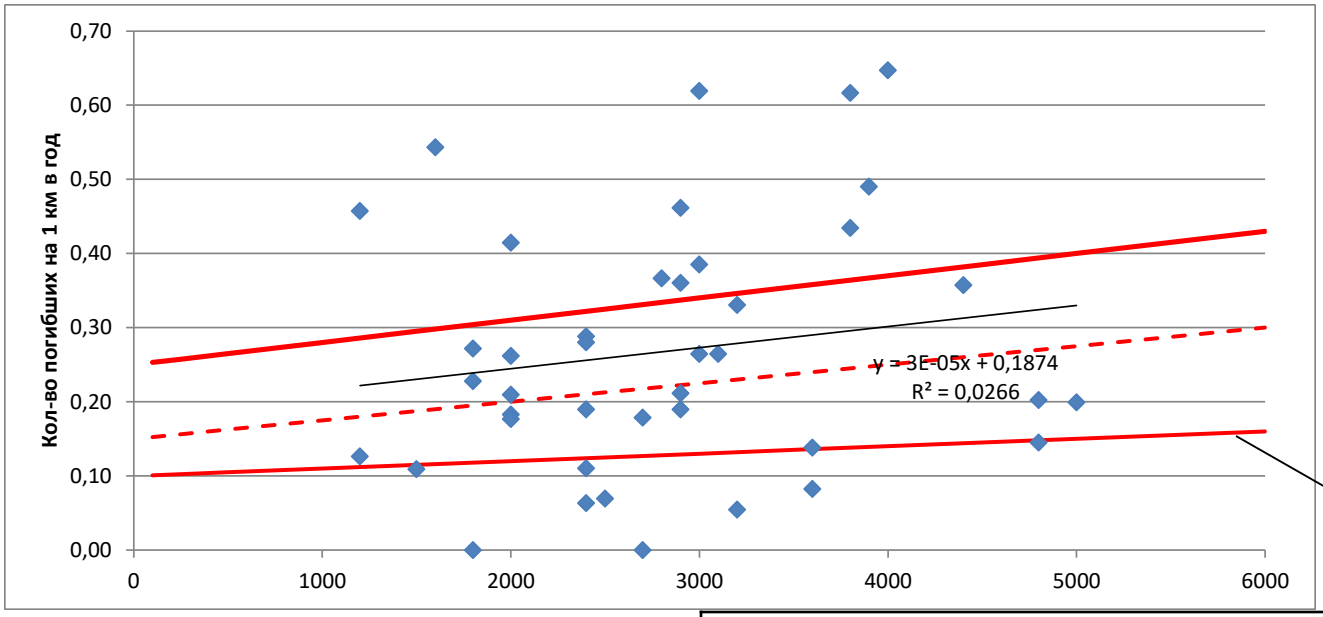
Общие меры

## Введение оценки стоимости жизни белоруса при ДТП (с пострадавшими и со смертельным исходом)



# Общие меры

## Разработка и внедрение городских нормативов по безопасности дорожного движения




требование Концепции «Добрая дорога»

| Магистраль общегородского значения | Базовая интенсивность в обоих направлениях, авт/час | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **500** | **1000** | **1500** | **2000** | **2500** | **3000** | **3500** | **4000** | **4500** | **5000** | **5500** | **6000** |
| ДТП с пострадавшими на 1 км в год | 1,25 | 1,5 | 1,75 | 2 | 2,25 | 2,5 | 2,75 | 3 | 3,25 | 3,5 | 3,75 | 4 |
| ДТП с пострадавшими пешеходами на 1 км в год | 1,05 | 1,1 | 1,15 | 1,2 | 1,25 | 1,3 | 1,35 | 1,4 | 1,45 | 1,5 | 1,55 | 1,6 |
| ДТП с пострадавшими кроме пешеходов на 1 км в год | 0,2 | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 1 | 1,2 | 1,4 | 1,6 | 1,8 | 2 | 2,2 | 2,4 |
| Кол-во погибших в ДТП на 1 км в год | 0,105 | 0,11 | 0,115 | 0,12 | 0,125 | 0,13 | 0,135 | 0,14 | 0,145 | 0,15 | 0,155 | 0,16 |
| ДТП с пострадавшими на 1 автомобилекилометр в год | 0,49 | 0,40 | 0,33 | 0,27 | 0,22 | 0,18 | 0,15 | 0,12 | 0,10 | 0,08 | 0,07 | 0,05 |
| Кол-во погибших в ДТП на 1 автомобилекилометр в год | 0,0287 | 0,0235 | 0,0192 | 0,0157 | 0,0129 | 0,0105 | 0,0086 | 0,0071 | 0,0058 | 0,0047 | 0,0039 | 0,0032 |

# Требования по обеспечению эффективности управления дорожным движением улично-дорожной сети

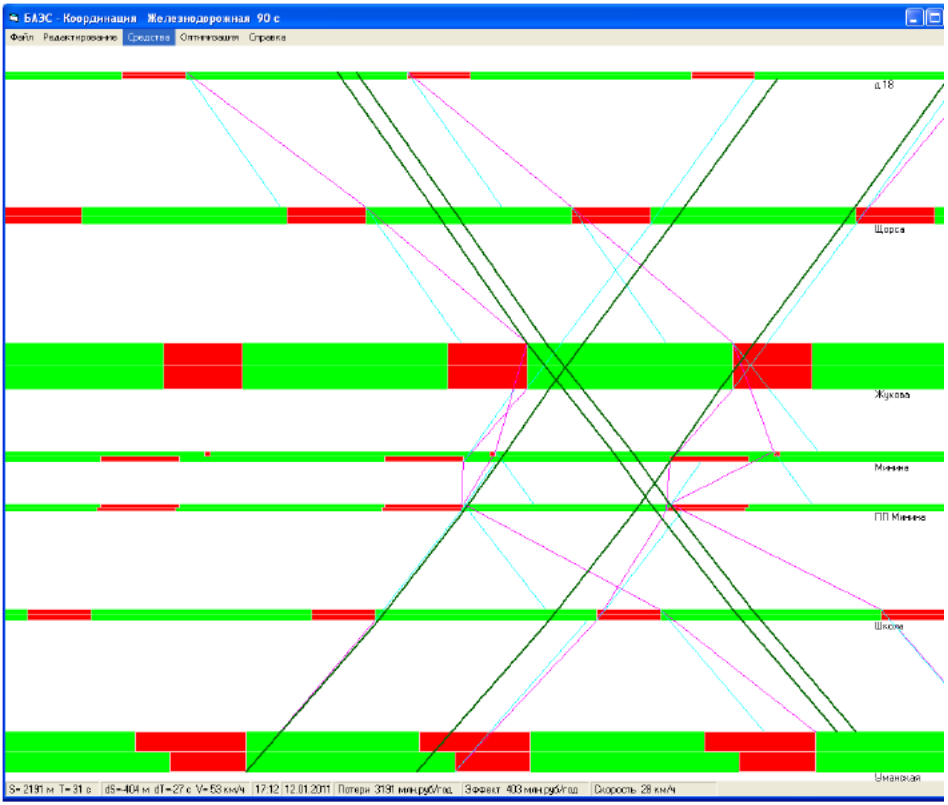
Эффективность организации дорожного движения определяется на основе оценки соответствия показателей дорожного движения и экономической оценки эффективности.

| Уровень обслуживания | Средняя скорость сообщения, км/ч | Коэффициент загрузки | Количество маневров торможения на 1 км |
|---|---|---|---|
| A | >48 | <0.5 | 0..1 |
| B | 40-48 | 0.5-0.6 | 1..2 |
| C | 32-40 | 0.6-0.75 | 2..3.5 |
| D | 24-32 | 0.75-0.85 | 3.5..6 |
| E | 20-24 | 0.85-0.95 | 6..10 |
| F | <20 | >0.95 | >10 |

| Статус | Оптимальный уровень | Максимальный уровень | Предельно допустимый уровень |
|---|---|---|---|
| 1 | Уровень B | Уровень C | 10% времени на уровне D |
| 2 | Уровень B | Уровень C | 15% времени на уровне D |
| 3 | Уровень C | Уровень D | 10% времени на уровне E |
| 4 | Уровень C | Уровень D | 15% времени на уровне E |

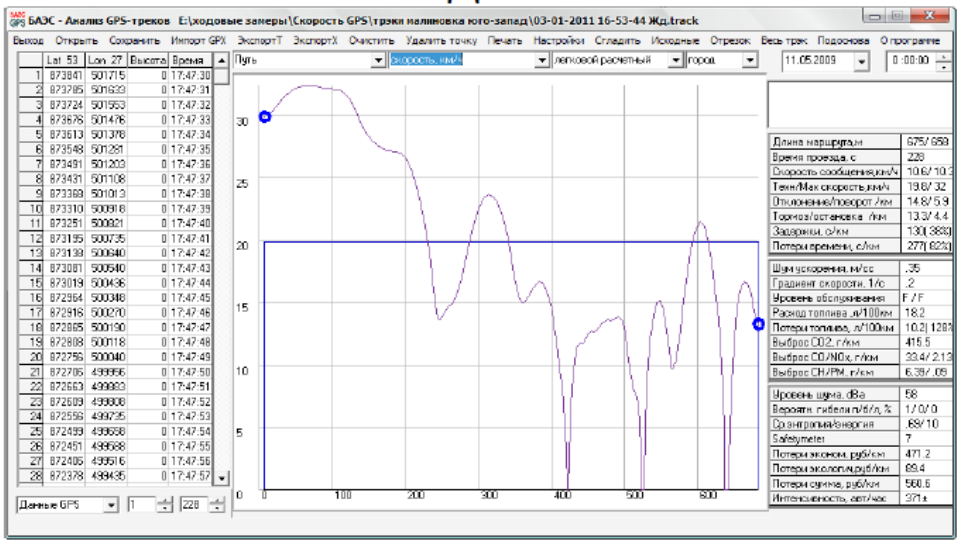
**чистая текущая стоимость (NPV), внутренняя норма прибыли (IRR), отношение выгод и затрат (B/З), срок окупаемости.**

# Оценка соответствия показателей дорожного движения

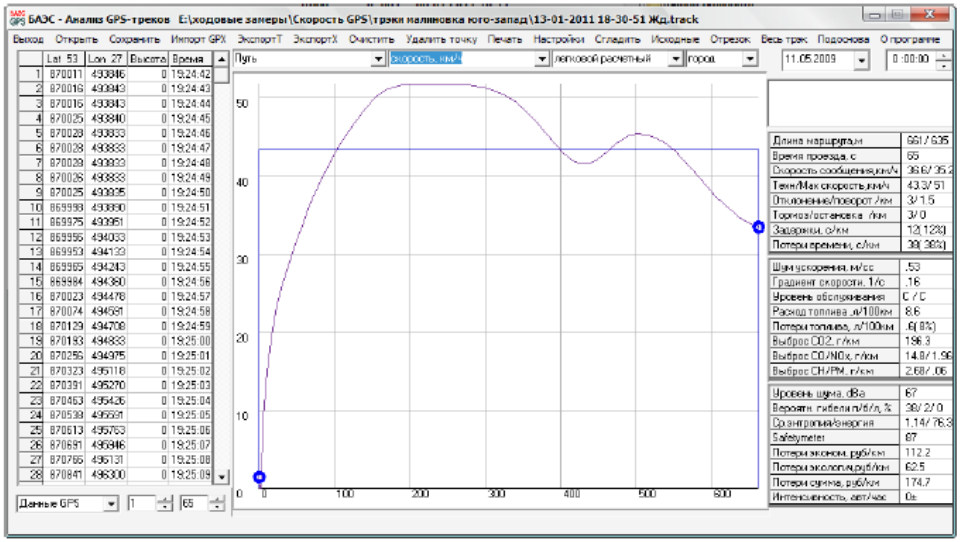



**ул.Железнодорожная от Уманской до Алибегова (вечер)**

**ДО**

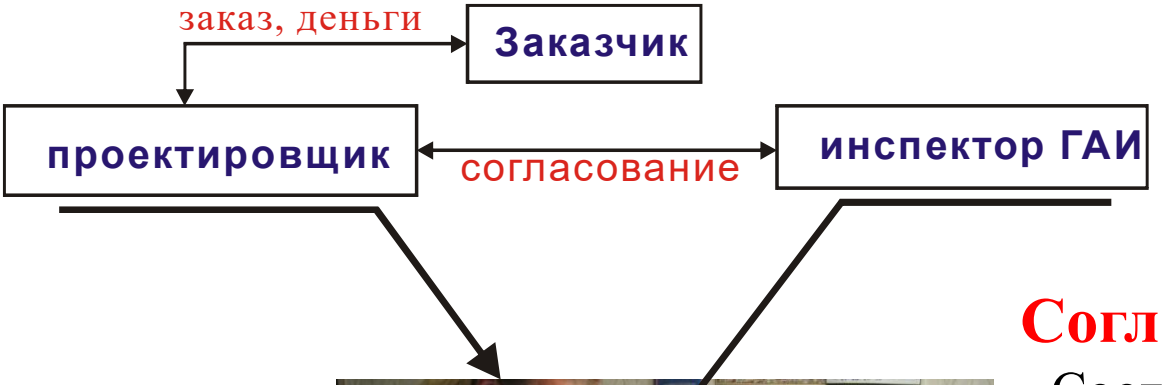



**ПОСЛЕ**



# Создание системы аудита безопасности дорожного движения

## Кто согласовывает инженерные мероприятия повышающие безопасность дорожного движения в Республике Беларусь?



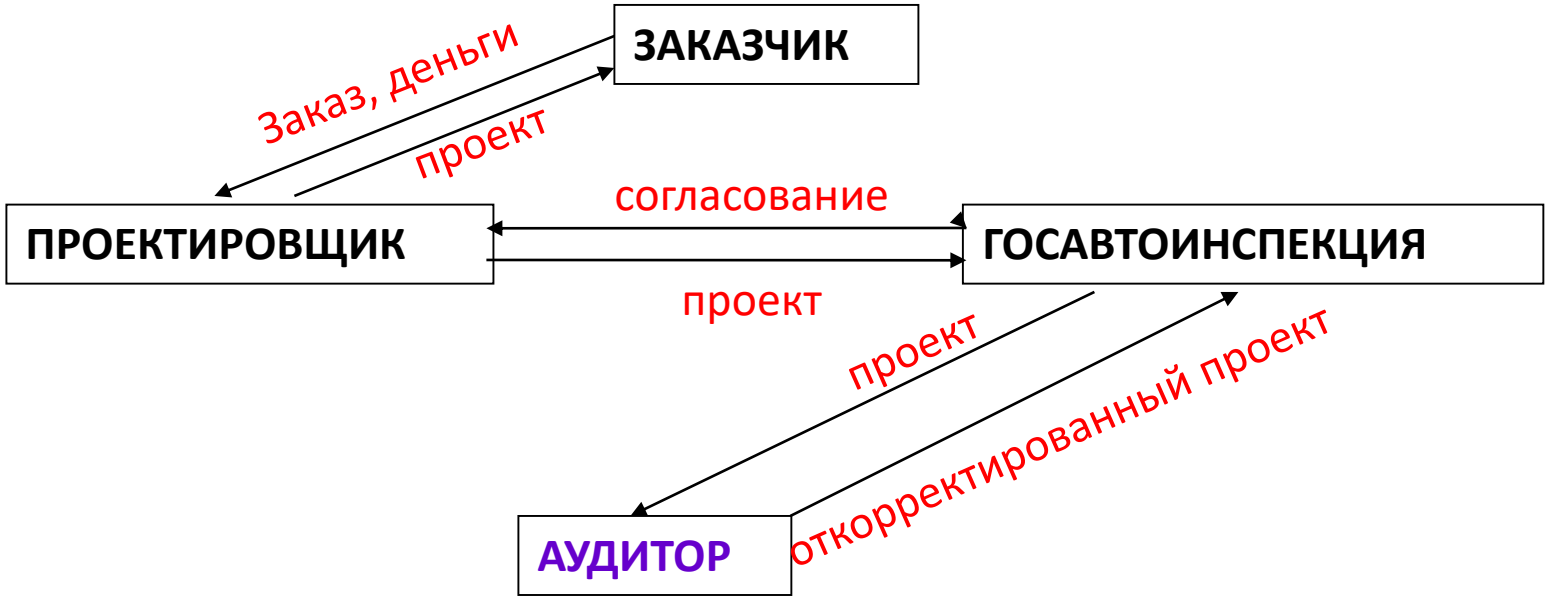
**Согласование:**

- Соответствие проекта действующим нормативам и стандартам;

**- Субъективное мнение инспектора ГАИ по безопасности дорожного движения.**

# Повышение качества согласования проектов

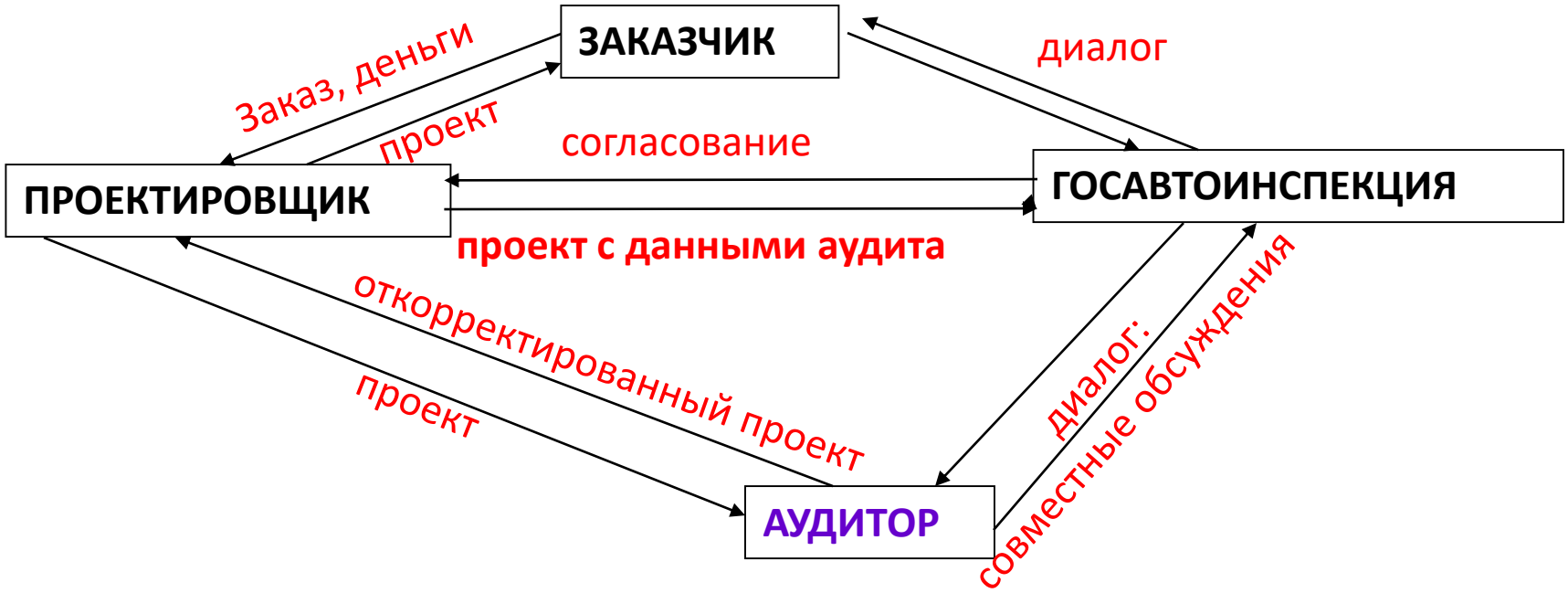
## ЭТАП 1 (действующий пилотный проект г.Минск)




Финансирование работ проводится Мингорисполкомом за счет средств, выделяемым для ГУВД, на обеспечение безопасности дорожного движения

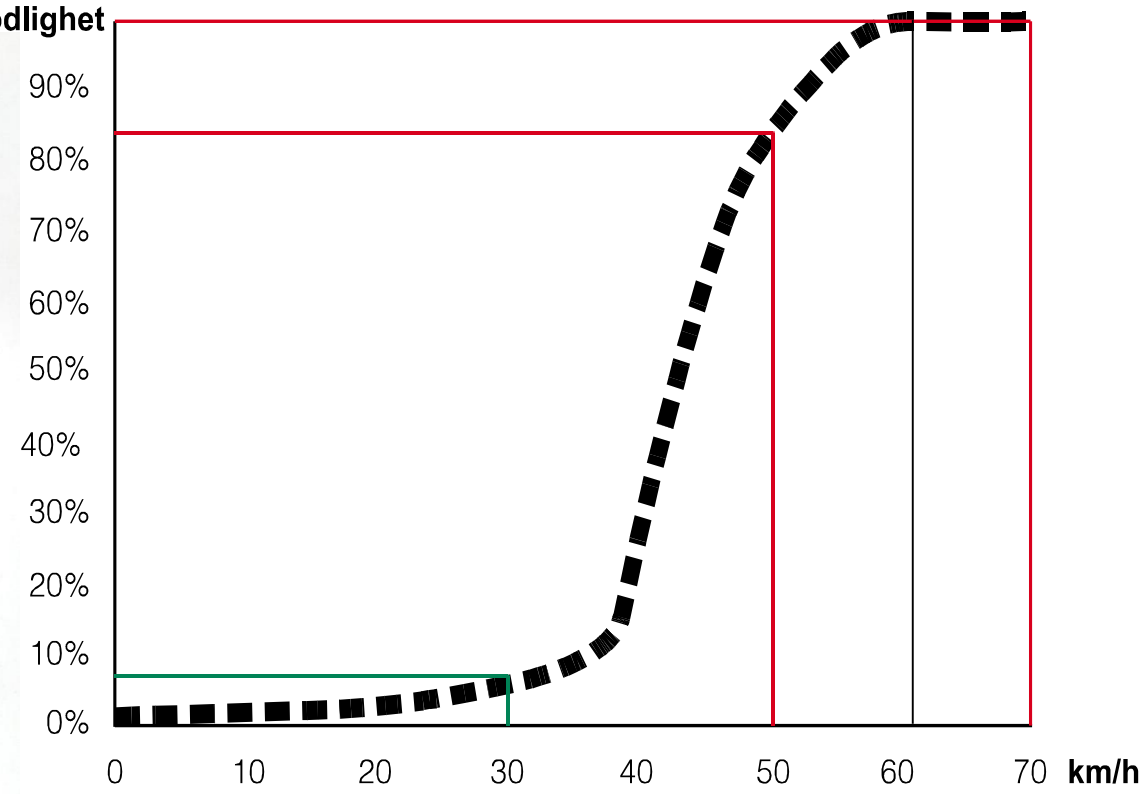
# ЭТАП 2

Разрабатывается ТКП с технологией аудита безопасности дорожного движения




1. Финансирование работ законодательно (через ТКП) закрепляется за **Заказчиком**
2. **Проектировщик** заказывает аудит

# Структуризация улично-дорожной сети




Корректировка технических условий ГАИ и требований при согласовании проектной документации с учетом структуризации улично-дорожной сети

# Классификация улиц

| Статус места / Статус связи | Низкий дорога | Средний Жилое место | Высокий Публичное место | 3x5 | 3x3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Высокий (магистраль городского значения) | Транспортная магистраль (МНД) | Городской проспект | Городской хаб (узел) | 2000- | 2000- |
| Средний (магистраль районного значения) | Транспортная магистраль района | Улица (районная улица) | Торгово-деловая улица района | 1000-2000 | 500-2000 |
| Средний (улица-коллектор) | Улица без застройки | Улица | Улица с пешеходной зоной, площадь | 500-1000 | |
| Низкий (улица) | Улица промзон, без застройки | Жилая улица | Улица с пешеходной зоной, площадь | 250-500 | До 500 |
| Низкий (проезд) | Транспортный проезд (драйв, лэйн) | Жилой проезд | Пешеходная зона, площадь с проездом | До 250 | |

# Минск

## Структура уличной сети

# Реализация мероприятий по «успокоению» движения транспортных средств с обустройством накладных островков безопасности (Минск)

ДОБРАЯ ДАРОГА

## Прямые меры

# Прямые меры

## Магистрали

1. Установка на разделительной полосе ограждения второй группы на МКАД и республиканских дорогах

2. Установка ограждений первой группы на МКАД и республиканских дорогах

3. Ликвидация нерегулируемых пешеходных переходов на республиканских дорогах в аварийно-опасных местах.

Открытая дворовая территория (Минск)

# Безопасный двор

Планирование, проектирование, инжиниринг мероприятий по повышению безо
дорожного движения на дворовых территориях и территориях, примыкающих к средним общеобразовательным школам

# Безопасное освещение

Модернизация уличного освещения на пешеходных переходах

Контроль и мониторинг проектирования и эксплуатации средств освещения для уличной сети и их влияния на снижение аварийности

Разработка и применение типовых схем и средств освещения и цветопередачи

Формирование и корректировка с учетом анализа аварийности перечня мест для совершенствования освещения

# Разработана и внедряется Концепция велосипедного движения города Минска, Республики Беларусь

снижение количества пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях велосипедистов не менее чем на 25 % к 2030 году по сравнению с 2018 годом;

уменьшение потерь от происшествий с участием велосипедистов на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах не менее чем на 25 % к 2030 году по сравнению с 2018 годом;

создание условий для более активного **использования велосипедов как средства обеспечения мобильности** населения на принципах устойчивого развития с увеличением доли поездок на велосипедах (в первую очередь для утилитарных целей): в городах с численностью населения 50 тыс. человек и более - до 8 - 10%, в городах с численностью населения менее 50 тыс. человек и поселках городского типа - до 15-20%, в агрогородках и сельских населенных пунктов - свыше 40%;

создание условий для более активного развития велосипедного туризма.

# Создание элементов интеллектуальной транспортной системы в Республике Беларусь

Автоматизированные системы управления дорожным движением (городские улицы)

Центр управления дорожным движением (республиканские дороги)

Системы обеспечения приоритета общественного транспорта

Системы инцидентов и маршрутного ориентирования

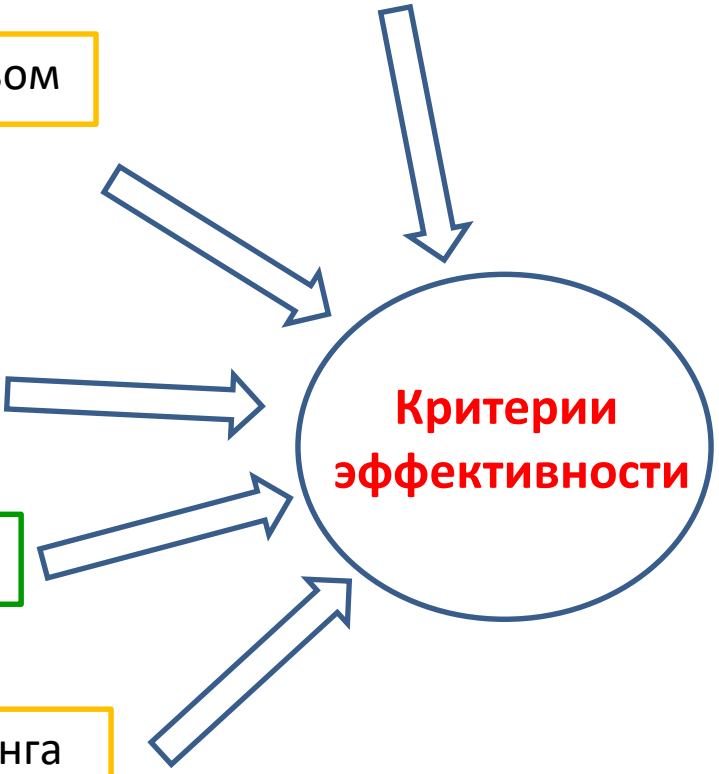
Системы управления парковочным пространством

Системы управления грузовым движением

Система BelToll

Системы фото(видео)фиксации нарушений ПДД

Республиканская система мониторинга общественной безопасности



# Мероприятия по управлению транспортным спросом

- **Обеспечение приоритета общественного транспорта**
- **Меры по снижению уровня автомобилизации** (интеграция Концепции обеспечения велосипедного движения, стимулирование использования городского общественного транспорта и альтернативных автомобилю перемещений)
- **Меры по снижению концентрации транспорта в центральной части города** (приоритет кольцевых магистралей, перехватывающие парковки и др.)
- **Меры по снижению загрузки транспортной сети в часы пик** (корректировка режимов труда, корпоративные транспортные планы, временная дифференциация оплаты транспортной инфраструктуры)
- **Меры по снижению экологического воздействия автотранспорта** (мониторинг экологического воздействия, экологическое зонирование, экологический аудит мер Концепции)

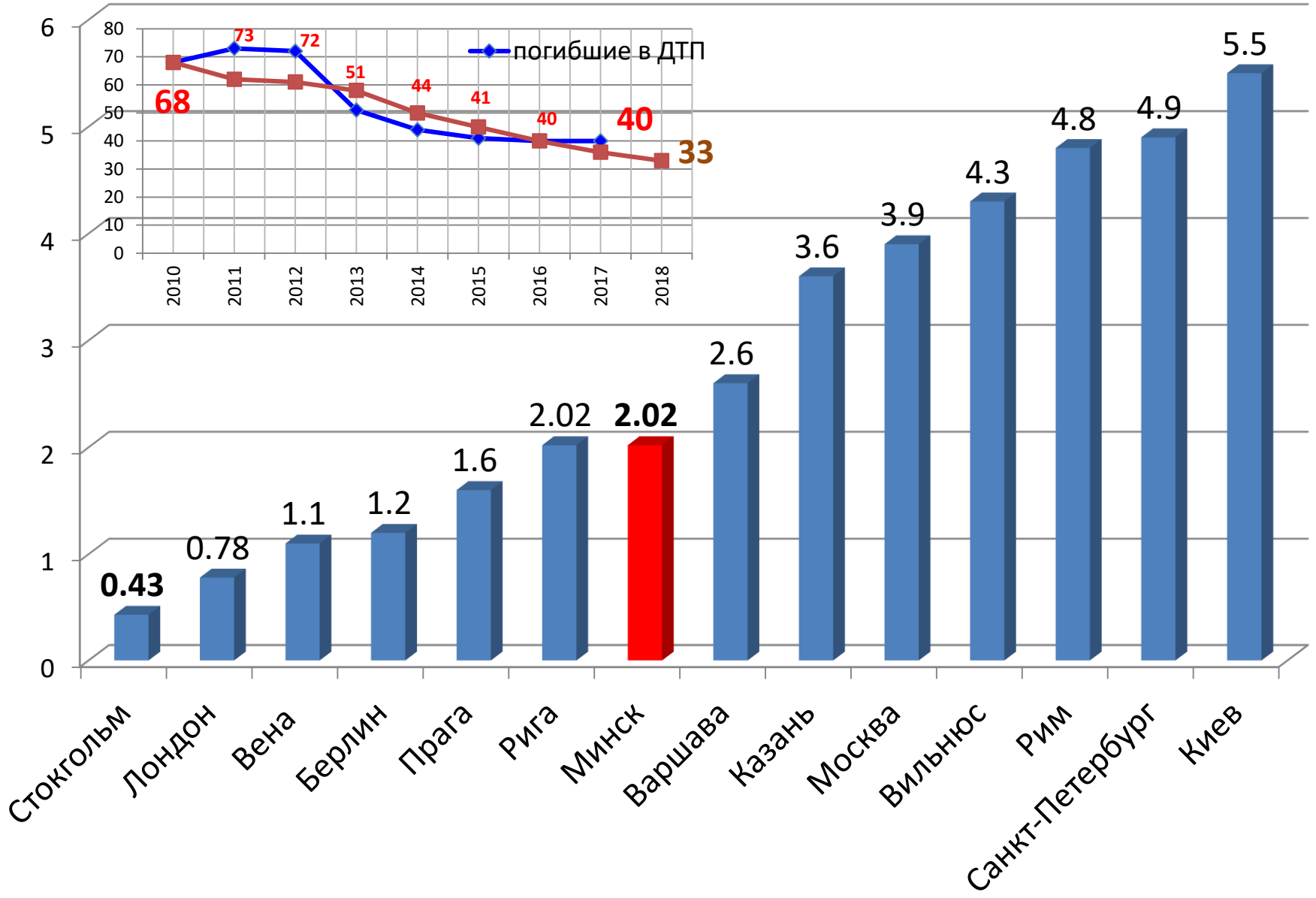
# Региональный уровень (пример Минска)

## Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в городе Минске «Добрая дорога» на 2016-2020 годы

Стратегические ЦЕЛИ:

- достижение в перспективе идеального состояния дорожного движения, при котором в городе Минске отсутствуют погибшие и раненые в дорожном движении;
- снижение числа погибших в дорожном движении на 60% (не более **25** погибших) к 2020 году;
- предотвращение гибели в дорожном движении детей;
- целенаправленное достижение показателей безопасности дорожного движения (риски гибели в ДТП), характерных лучшим мировым образцам - городам Вена, Берлин, Стокгольм.

# Сравнительный анализ аварийности с погибшими на 100 тыс. жителей за 2017 год



ДОБРАЯ
ДАРОГА
Спасибо за внимание!
www.notepaper.ru