

КОМПЛЕКС МЕР, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ ДОРОЖНО ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Научные данные о масштабах, факторах риска и эффективных мерах по предотвращению дорожно-транспортного травматизма своевременно документированы и легко доступны. Такие знания не приводят к изменению ситуации, их надо использовать для изучения, чтобы предотвращать ДТП. Необходимо предпринимать практические шаги в направлении улучшения безопасности дорожного движения и транспортной ситуации на местном, национальном, региональном и международном уровнях.

Изменения в политике безопасности дорожного движения, представляют собой прогрессивный и итеративный процесс, который требует постоянных улучшений и инноваций в решениях. Совершенствование политики безопасности дорожного движения - это не разовое событие, а стремление к долгосрочным коллективным действиям.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, стратегия, факторы риска

Смертность дорожно-транспортных происшествий составляет более 1,2 миллиона человек в год и находится на девятом месте в мире по значимости, к тому же надо учитывать 50 миллионов человек, которые получают травмы по этой же причине, во всем мире каждый год. Почти половина (49%) людей, которые умирают на дорогах мира, - это пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти людей в возрасте от 15 до 29 лет.

Помимо горя и страданий, которые они вызывают, дорожно-транспортные происшествия представляют собой важную проблему общественного здравоохранения и развития со значительными медицинскими и социально-экономическими издержками [8]. Значительные экономические потери несут не только жертвы и их семьи, но и страны в целом: дорожно-транспортные происшествия в большинстве стран обходятся в 1-3% от их валового национального продукта. Более 90% смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий происходит в странах с низким и средним уровнем дохода, однако на эти страны приходится только 54% зарегистрированных в мире транспортных средств.

Дорожно-транспортные происшествия могут быть обычным явлением, но они могут быть как предсказуемыми, так и предотвратимыми, о чем свидетельствует большое количество фактических данных о ключевых факторах риска и эффективных мерах безопасности дорожного движения, которые работают на практике [3].

Правильный подход к безопасной системе обеспечивает жизнеспособную основу для изучения факторов риска дорожного травматизма и вмешательств с целостного подхода.

В 1997 году, Швеция, определила и обозначила стратегию Vision Zero, мобилизовала действия и внедрила эффективные меры [5]. Этот процесс привел к значительному снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Ряд других стран также определили и обозначили стратегии Vision Zero или Towards Zero, которые отражают тот факт, что единственно приемлемой целью является отсутствие смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий или серьезных травм [11].

Мобилизация действий вокруг видения особенно сложна в случае безопасности дорожного движения, учитывая много секторальный аспект проблемы и разнообразие участвующих сторон (в том числе в сфере здравоохранения, транспорта, финансов, образования, внутренних дел и / или полиции) [1]. Помимо проблем координации, связанных с участием различных заинтересованных сторон, расхождение во взглядах относительно соответствующих стратегий безопасности дорожного движения может задержать или, в худшем случае, помешать действиям. Другие проблемы руководства включают непоследовательность в реализации стратегий безопасности дорожного движения, плохую

координацию и отсутствие сторонников изменения политики [4]. Таким образом, качество руководства является одним из факторов, способствующих или препятствующих осуществлению мер безопасности дорожного движения [6].

Установление приоритетов в области безопасности дорожного движения необходимо не только на самом высоком национальном политическом уровне, оно важно и для формирования чувства срочности перемен, повышения осведомленности и формирования спроса среди заинтересованных сторон [11].

Координация усилий по безопасности дорожного движения между несколькими секторами и заинтересованными сторонами имеет решающее значение для успеха [8]. Во многих странах эту роль выполняет ведущее учреждение, которое в идеале должно обладать полномочиями и ресурсами, необходимыми для координации осуществления национальной стратегии. В некоторых странах координация осуществляется специально выделенным агентством, в то время как в других странах ведущее агентство размещается в правительственном министерстве. (Например: Норвежское управление общественных дорог (NPR) является автономным органом, который координирует безопасность дорожного движения в различных секторах и на разных уровнях государственного управления в Норвегии и участвует в пересмотре законодательства, а также в сборе и распространении данных. Национальный комитет по безопасности дорожного движения во Вьетнаме находится в Министерстве транспорта и координирует политику безопасности дорожного движения в различных правительственных учреждениях под общим руководством заместителя премьер-министра, который также является председателем Комитета. [8]).

Само по себе существование необходимых ведущих агентств или координационных механизмов не приведет к улучшению ситуации с безопасностью дорожного движения в стране. Они должны выполнять свои обязанности и финансироваться на уровне, соразмерном масштабам проблемы безопасности дорожного движения и их способности уменьшить это бремя. Будь то на национальном или местном уровне, безопасность дорожного движения и ее управление должны изучить пути создания основы для действий по обеспечению безопасности дорожного движения, например, путем подписания основных соглашений и конвенций, касающихся безопасности дорожного движения [7,10]. Местное руководство в партнерстве с общинами также может быть эффективным способом достижения результатов. По сути, эффективное руководство по безопасности дорожного движения должно использовать многочисленные возможности на местном, национальном и международном уровнях, если оно намерено предпринимать действия по политике безопасности дорожного движения.

Стратегия безопасности дорожного движения обеспечивает план того, к чему стремиться страна. Стратегия не дает решений сама по себе, план должен быть реализован и подкреплён выделением финансовых и людских ресурсов для осуществления запланированных мероприятий.

Очень важна статистика данных о смертности и травматизме, в результате дорожно-транспортных происшествий, для систематических и плановых наблюдений, оценки прогресса и сравнения масштабов смертей в результате дорожно-транспортных происшествий по сравнению со смертельными случаями по другим причинам [8]. Данные о дорожно-транспортных происшествиях в большинстве стран недостаточно надежны. Существует необходимость в большей гармонизации и улучшении данных о дорожном движении в отношении:

- принятие стандартного определения смерти в результате дорожно-транспортного происшествия для использования в базах данных полиции;
- связывание источников данных (т. е. записей актов гражданского состояния, данных скорой помощи, данных полиции, данных больниц, данных о страховании и т. д.) для улучшения официальных оценок смертности в результате дорожно-транспортных происшествий;
- предложение обучения полиции для точной оценки тяжести травмы и причины;

- ДТП, охватывают все аспекты – участники дорожного движения и тип транспортного средства;
- решение проблемы занижения данных о дорожно-транспортных происшествиях;
- распространение данных среди заинтересованных сторон;
- использование имеющихся данных при планировании вмешательств;
- принятие новой технологии для поддержки сбора и анализа данных, где это возможно.

Для повышения осведомленности и общественной поддержки через образование и кампании необходимо провести два конкретных мероприятия:

- 1) просвещение и информирование политиков, практиков и общественности о важности решения проблемы дорожно-транспортного травматизма;
- 2) повышение осведомленности о факторах риска для безопасности дорожного движения и профилактических мерах, а также проведение кампаний социального маркетинга, направленных на изменение поведения и отношения.

Безопасное поведение участников дорожного движения и снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий зависят не только от знаний и навыков, но и от поддержки сообщества, восприятия уязвимости и риска, социальных норм и моделей, технических мер и обеспечения соблюдения законов. Поэтому важно помнить, что повышение осведомленности о факторах риска безопасности дорожного движения и профилактических мер, с помощью кампаний по образованию и социальному маркетингу, является дополнением к другим мерам, а не отдельным решением. (например: Кампания социального маркетинга в Российской Федерации. В 2010–2014 гг. в рамках проекта по обеспечению безопасности дорожного движения в Липецкой и Ивановской областях Российской Федерации было разработано и проведено четыре крупных кампании. Основное внимание уделялось использованию ремней безопасности, превышению скорости и детской безопасности. Использование кампаний сопровождалось правовым применением. Оценка показала последовательное снижение доли транспортных средств, превышающих ограничение скорости: с 54,7% (2012 г.) до 40,1% (2013 г.) в Ивановской области и с 47,2% (2011 г.) до 26,1%. (2013) в Липецкой области. Общая распространенность использования ремней безопасности увеличилась с 52,4% (2010 г.) до 73,5% (2013 г.) среди всех жителей Липецкой области и с 47,5% (2011 г.) до 88,8% (2013 г.) в Ивановской области. (Источник: На основании ссылки [2,9].)

Заключение: Улучшение приоритетов в области безопасности дорожного движения может быть достигнуто следующим образом:

- разработка основ управления для проведения конкретных вмешательств;
- решение более широких социальных и управленческих проблем, таких как правопорядок, которые влияют на политику безопасности дорожного движения;
- инициирование действий и мобилизация заинтересованных сторон;
- улучшение координации политики безопасности дорожного движения, обеспечение эффективной работы между различными ведомствами;
- выделение финансовых и человеческих ресурсов для ведения политики безопасности дорожного движения;
- повышение осведомленности о факторах риска для безопасности дорожного движения и мерах по их предотвращению, что ведет к усилению поддержки правоприменения и других мероприятий по безопасности дорожного движения.

Таблица 1 – Результаты кампании социального маркетинга в Российской Федерации, по обеспечению безопасности дорожного движения

Фактор Область	Липецкая			Ивановская		
	Превышения ограничений скорости	2012 год		2013 год	2011 год	
54,7%		40,1%		47,2%	26,1%	
Использование ремней безопасности	2010 год		2013 год	2011 год		2013 год
	52,4%		73,5%	47,5%		88,8%