

Проект «Безопасный Город»

Системный подход к снижению
бремени дорожно-транспортного
травматизма в Республике
Абхазия

(Используются данные из докладов международных организаций)



Тяжесть бремени дорожного травматизма

Демографический ущерб

Экономический ущерб

Дорожно-транспортный травматизм сказывается не только на пострадавших от него, но также наносит ущерб государству

Социальная нагрузка

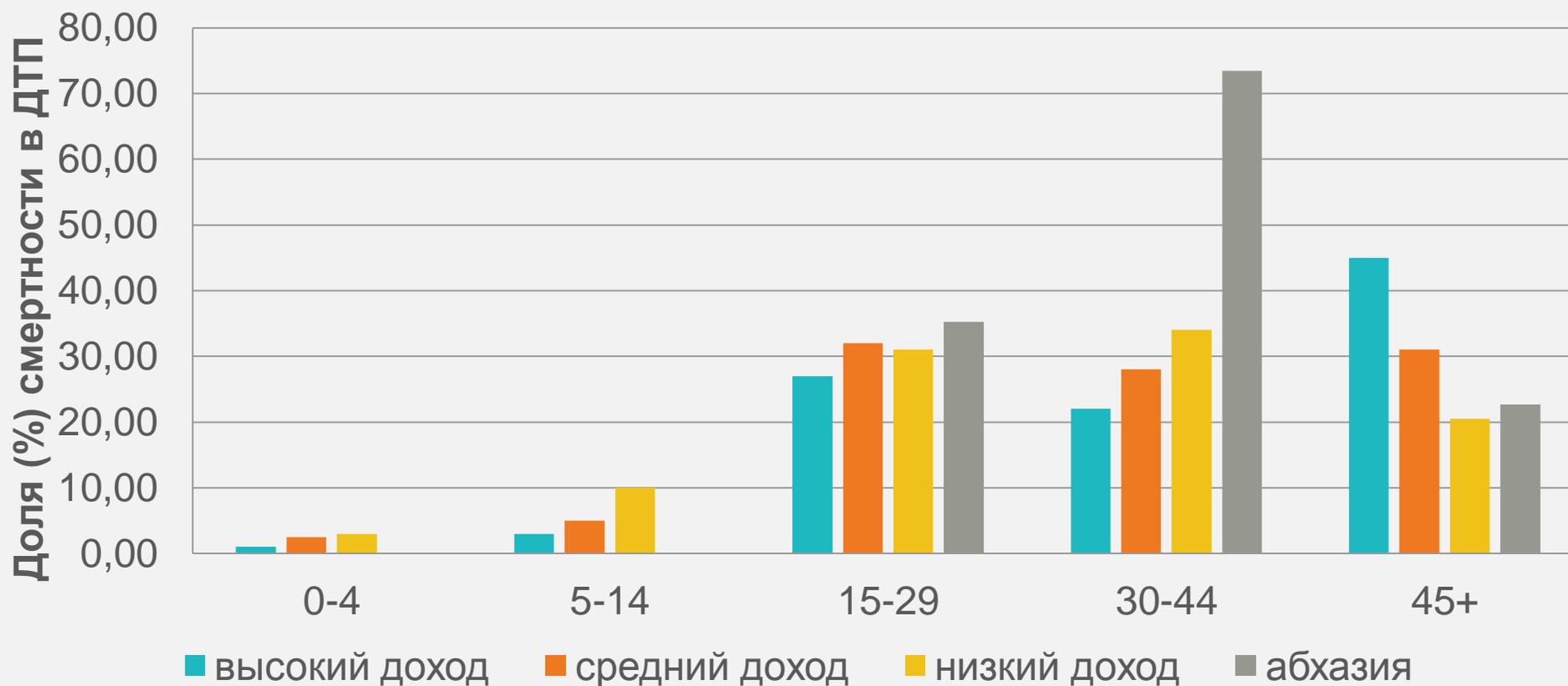
Нагрузка на здравоохранение

Демографический ущерб

- За 2004-2013 гг. ущерб составил **652** человека погибшими, из них **дети** и подростки - 61 человек
- **Более 68 %** случаев смерти в ДТП приходится на долю лиц в возрасте 20–45 лет
- **Более 77%** погибших составляют **мужчины** (*)
- **От 70 до 80%** погибших приходится на представителей абхазской национальности
- На одного погибшего приходится 4 человека, получившего травмы в результате ДТП

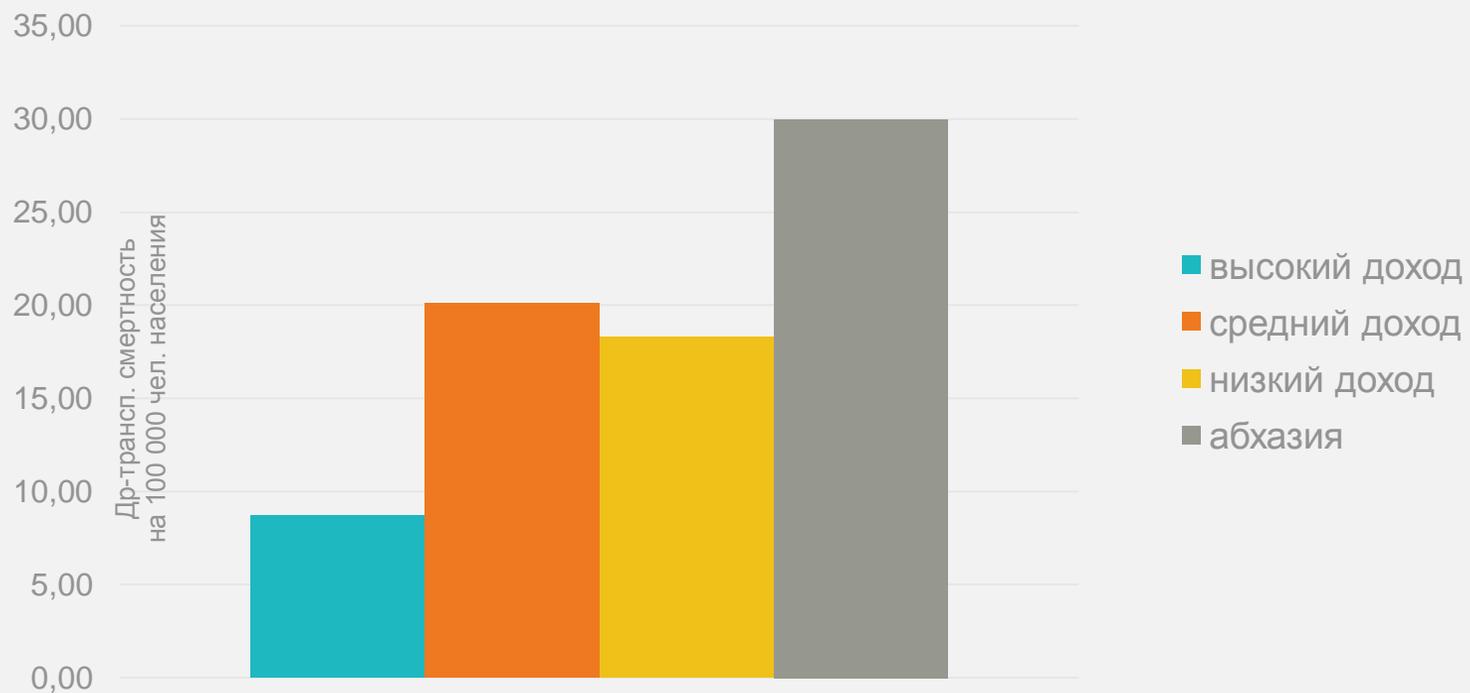
Демографический ущерб (прод-е)

Доля смертности в ДТП по возрастным группам и уровням дохода стран

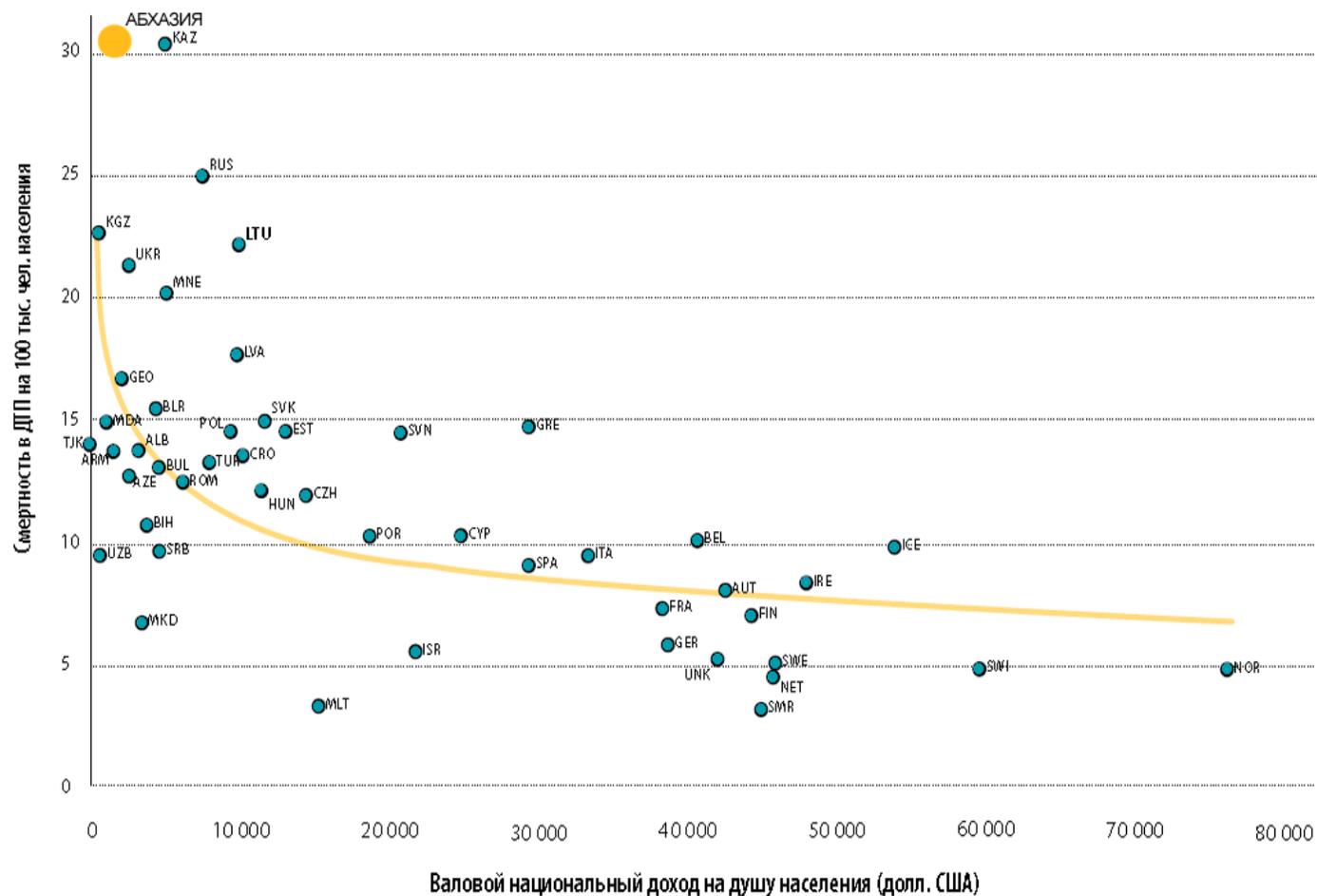


Проблема здравоохранения

- Смертность в результате ДТП в РА составляет **30 человек** на 100 тыс. населения
- Это самый высокий средний показатель смертности на постсоветском пространстве и самый высокий в мире(*) в пересчете на численность населения (2013 г.)



Проблема здравоохранения (прод-е)



Страна	Уровень дохода	Смертность на 100.тыс., чел.
Исландия	высокий	2,8
Черногория	средний	15
Коморские острова	низкий	21
Абхазия	Низкий	30

Нагрузка на здравоохранение

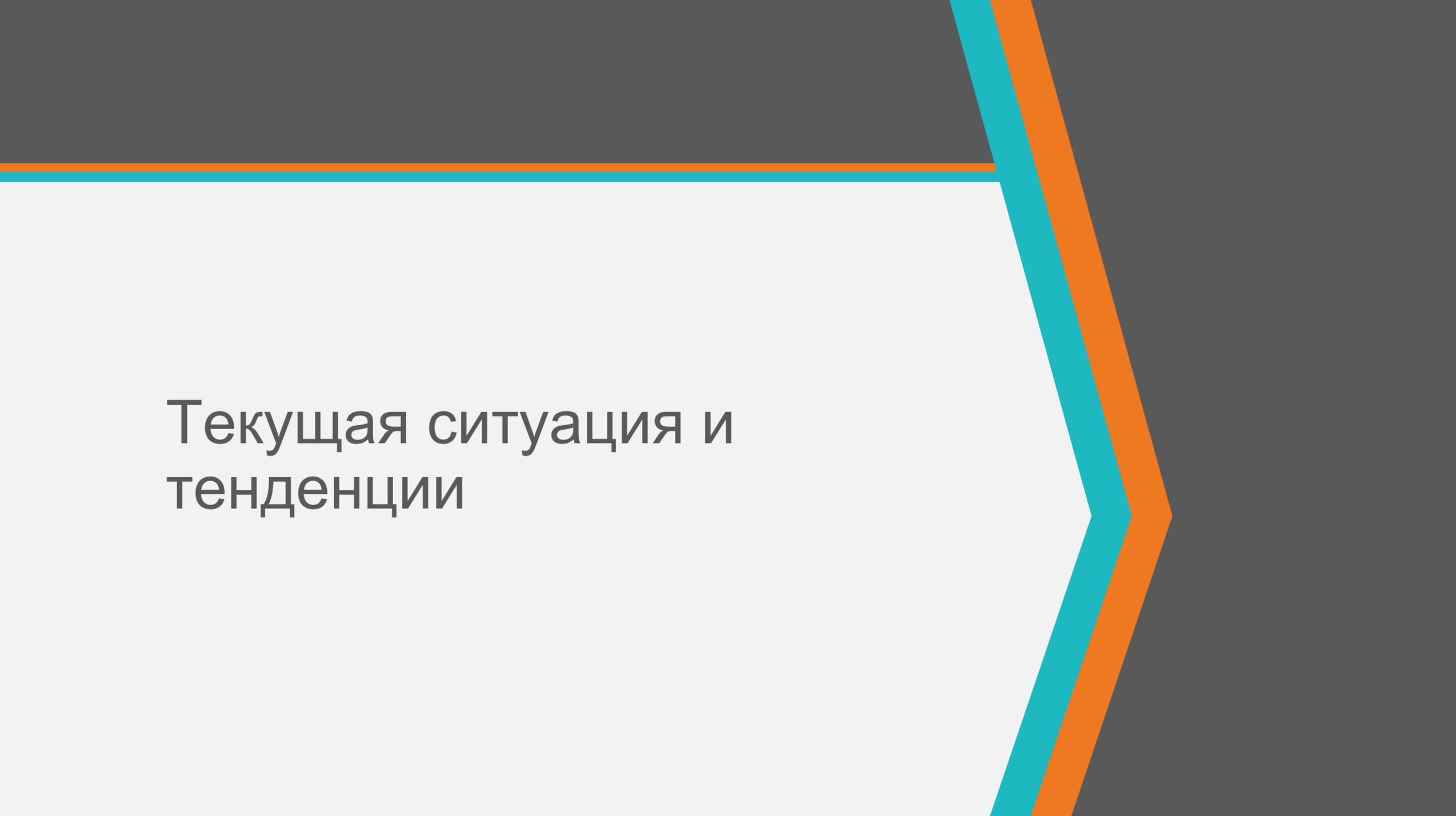
- ДТП являются ведущей причиной травматических повреждений головного мозга;
- Инвалидность в результате ДТП получают 1% - 25% людей, попавших в ДТП;
- В среднем инвалидность приобретает каждый 20-й из получивших травму;
- На каждый случай смертельной травмы приходится как минимум 20 пациентов с несмертельными травмами;
- В странах с низким и средним уровнем дохода от 30% до 86% помещаемых в стационар пациентов - с травмами ДТП;
- В некоторых странах на пациентов с травмами ДТП, приходилось 48% больничных мест в хирургических отделениях;
- Пациенты с травмами в результате ДТП чаще остальных направлялись в операционные и отделения реанимации;
- Отмечается взаимосвязь ДТП с повышением нагрузки на рентгенологические отделения;
- Отмечается взаимосвязь с нагрузкой на организации, занимающиеся реабилитацией после ДТП;

Экономический ущерб

- ДТП обходятся правительствам, в среднем, от 1% до 2% их валового национального продукта;
- На экономически активных, трудоспособных взрослых в возрасте от 15 до 44 лет приходится более половины всех случаев смерти в результате ДТП;
- Значительная доля людей, перенесших дорожно-транспортные травмы, приобретает постоянную нетрудоспособность;
- По мере роста автомобилизации бремя дорожно-транспортного травматизма может возрастать;
- В результате ДТП может наноситься ущерб дорожной и придорожной инфраструктуре;
- Из-за гибели кормильца или его нетрудоспособности, семьи часто оказываются на пороге бедности;
- Государство несет расходы на медицинское обслуживание;

Социальная нагрузка

- Дорожно-транспортный травматизм – это проблема социального равенства: необходимо стремиться к равной защите для всех: пешеходов, водителей и пассажиров;
- Адаптация людей, получивших постоянную нетрудоспособность;
- Многие люди страдают от тяжелых психологических последствий в течение многих лет после ДТП;
- 90% семей погибших и 85% семей получивших инвалидность сообщили о значительном и постоянном снижении качества их жизни (ФЕВР);
- Психосоциальные издержки, которые труднее подсчитать в количественном выражении, ложатся тяжелым бременем на пострадавших, их семьи, друзей и членов сообществ;
- Уязвимые участники дорожного движения (УДД)– пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты – несут особенно тяжкое бремя;
- Бедные семьи подвергаются большему, чем более обеспеченные, риску потерять главу семейства и таким образом пострадать от непосредственных экономических последствий;

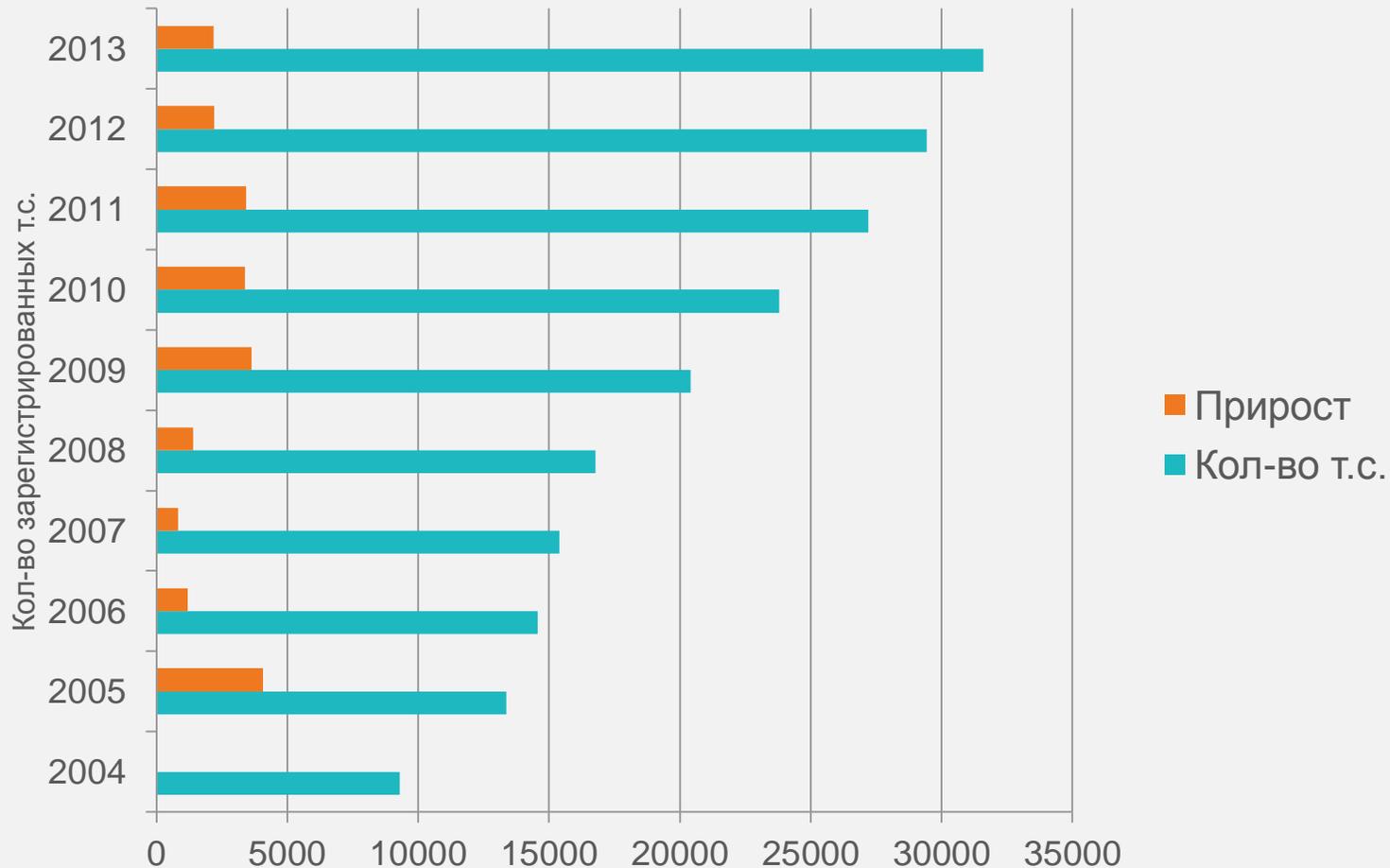


Текущая ситуация и тенденции

Анализ статистики за 2004-2013 гг. (МВД РА)

- В среднем, **каждые пять** дней в Абхазии в ДТП гибнет один человек
- **80%** всех ДТП происходит в г.Сухум, Гагрском и Гудаутском районах;
- Превышение скорости является **основным** нарушением ПДД (17,5%);
- **Столкновения** являются ведущей причиной дорожного травматизма;
- Соотношение молодых водителей к опытным составляет 1:2;
- С 2004 по 2013 год наблюдается трехкратный рост т.с.
- На 1000 человек приходится 126 т.с.

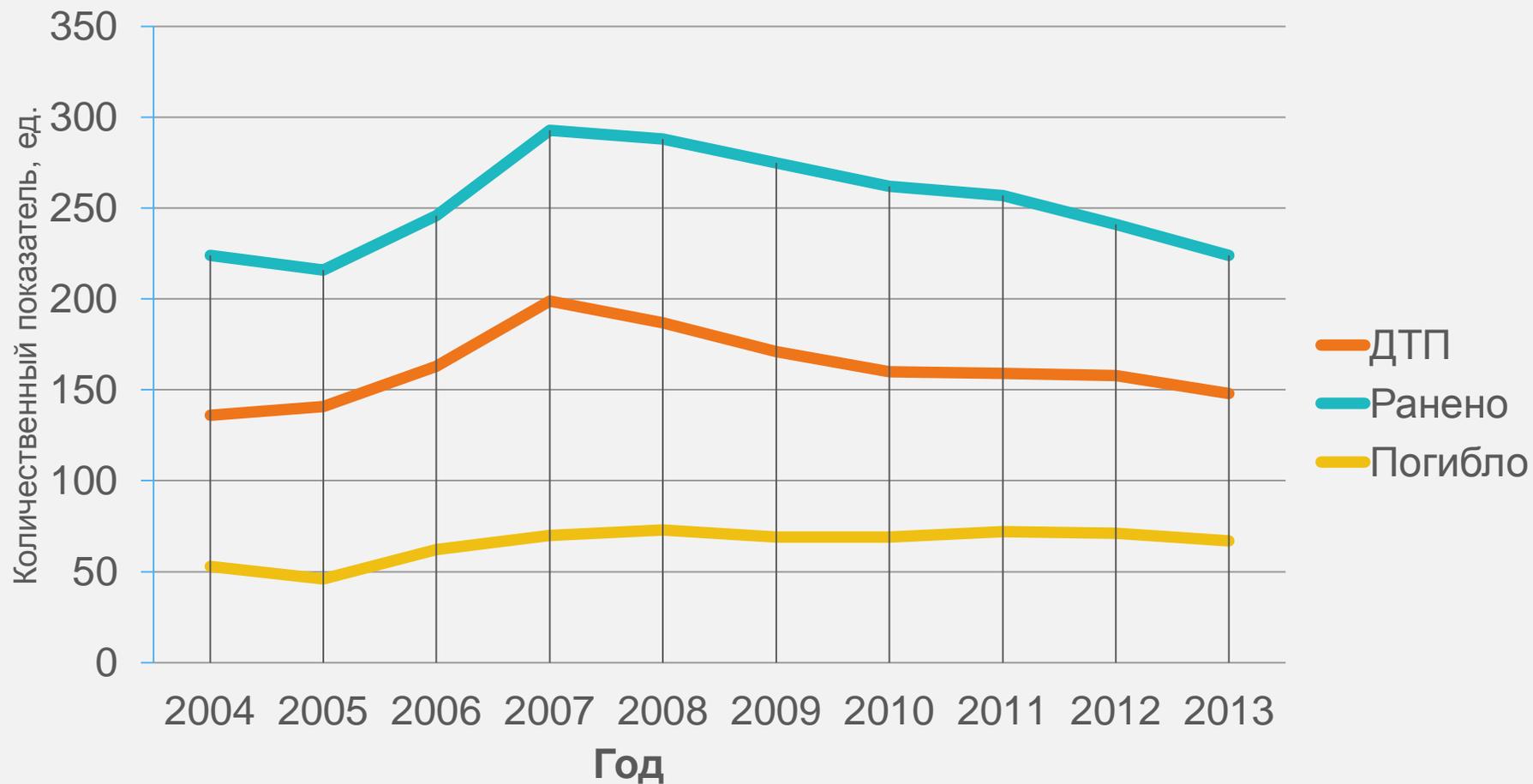
Анализ статистики за 2004-2013 гг. (МВД РА)



Кол-во транспортных средств на 1.000 человек в Абхазии превышает данный показатель по таким странам как: Турция, ЮАР и Сингапур

Скачки роста кол-ва транспортных средств приходятся на периоды после крупных политических событий

Анализ статистики за 2004-2013 гг. (МВД РА)



Ситуация на дорогах

Стабильно высокий уровень смертности и травматизма

Тенденция к увеличению количества автотранспортных средств

Повсеместное игнорирование скоростного режима

Управление автотранспортом в состоянии алкогольного опьянения

Пренебрежение средствами безопасности (ремни, детские сиденья, шлемы)

Недостаточная развитость общественного транспорта

Отсутствие велодорожек и разграничений различных видов транспорта

Состояние дорожного полотна и тротуаров неудовлетворительное

Низкая культура вождения

Малое количество ограничителей скорости

Пешеходам не гарантирована безопасность при пересечении зебр, пешеходных переходов и т.д.;

Непродуманная дорожная инфраструктура, отсутствие систематических проверок на БДД

Ухудшающееся качество дорожного полотна

Текущая ситуация в гос.статистике

Гос. статистика, которая публикуется гос.органом статистики не содержит достоверной информации;

Наблюдается сильное расхождение данных разных ведомств;

Сборник “Абхазия в цифрах ” подрывает основы научного подхода к государственным проблемам;

Госстат, поставляя **неверную статистику** обрекает государство на принятие неправильных решений и стратегий;

Необходимо пересмотреть систему государственной статистической информации, сделать ее отвечающей интересам государства и общества;

Необходимо внедрить современные методы сбора и анализа данных;

Текущая ситуация в сфере государственной политики БДД

- **Отсутствие видимых государственных усилий** в деле уменьшения дорожно-транспортного травматизма
- **Отсутствие системного подхода**, национальной **стратегии** обеспечения БДД
- Отсутствие выделенной головной организации с широкими полномочиями по вопросам БДД
- Отсутствие межведомственного взаимодействия по вопросам БДД
- Отсутствие политики, поощряющей инвестиции в общественный транспорт
- Отсутствие политики, пропагандирующей пешие прогулки и передвижение на велосипеде
- Узкая нормативно-правовая база;
- Отсутствие информационных систем регистрации дорожно-транспортного травматизма;
- Отсутствие экспертных организаций по вопросам БДД;
- Инвестиции в исследования и разработки в области БДД не соответствуют масштабу проблемы;

Текущая ситуация в системе здравоохранения

- Недостаточное понимание министерством здравоохранения своей роли в снижении бремени ДТП;

- Отсутствие квалифицированной медицинской помощи в период после ДТП;

- Отсутствие программ реабилитации после ДТП;

- Слабое внимание должной квалификации медицинского персонала травматологических отделений больниц;

- Слабое внимание повышению квалификации врачей и сестер скорой помощи;

- Отсутствие систем мониторинга травм на базе пунктов скорой помощи;

- Устаревшая система регистрации естественного движения населения;

- Отсутствие исследований причин ДТП и травм;

Численность врачей-травматологов как выделенной группы врачей не фигурирует в государственной статистике

Тенденция к сокращению врачей станций скорой помощи (2012)

Текущая ситуация в МВД РА

Правоприменение

- Низкая правоприменимость;
- Избирательность в правоприменении, приводящая к социальному неравенству;
- Попустительство в пресечении очевидных нарушений;
- Отсутствие мер по пресечению агрессивной езды;

Кадровый состав

- Слабая кадровая база;
- Низкая квалификация сотрудников ГАИ;
- Отрицательная репутация сотрудников ГАИ в обществе;
- Низкая мотивация сотрудников ГАИ;

Статистика

- Наличие значительного числа ДТП, которые не регистрируются;
- Неполные данные о промежуточных мерах (факторы риска, ср. скорость движения, % пользования ремнями, и тд);
- Отсутствие детализации статистических данных по разным критериям (тип удд, пол, причина смерти, инвалидность и тд);
- Вероятное занижение показателей ДТП;

Организация работы

- Устаревшие методы работы;
- Непринятие мер по исправлению положения на тех участках дорог, где часто происходят аварии;
- Слабое техническое оснащение
- Слабая координация с другими службами и министерствами

Текущая ситуация в обществе

Отклик в гражданском обществе

- Беснаказанность нарушителей;
- Лояльность к нарушителям;
- Избирательность к нарушителям;
- Отрицательная репутация сотрудников автоинспекции;
- Слабая обратная связь с обществом;
- Участвовавшие публикации о проблеме в СМИ;
- Низкая культура водителей и пешеходов как участников дорожного движения;

Текущая ситуация в законодательстве

Закон о безопасности дорожного движения РА от 12 июня 2006 года N 1375-с-XIV

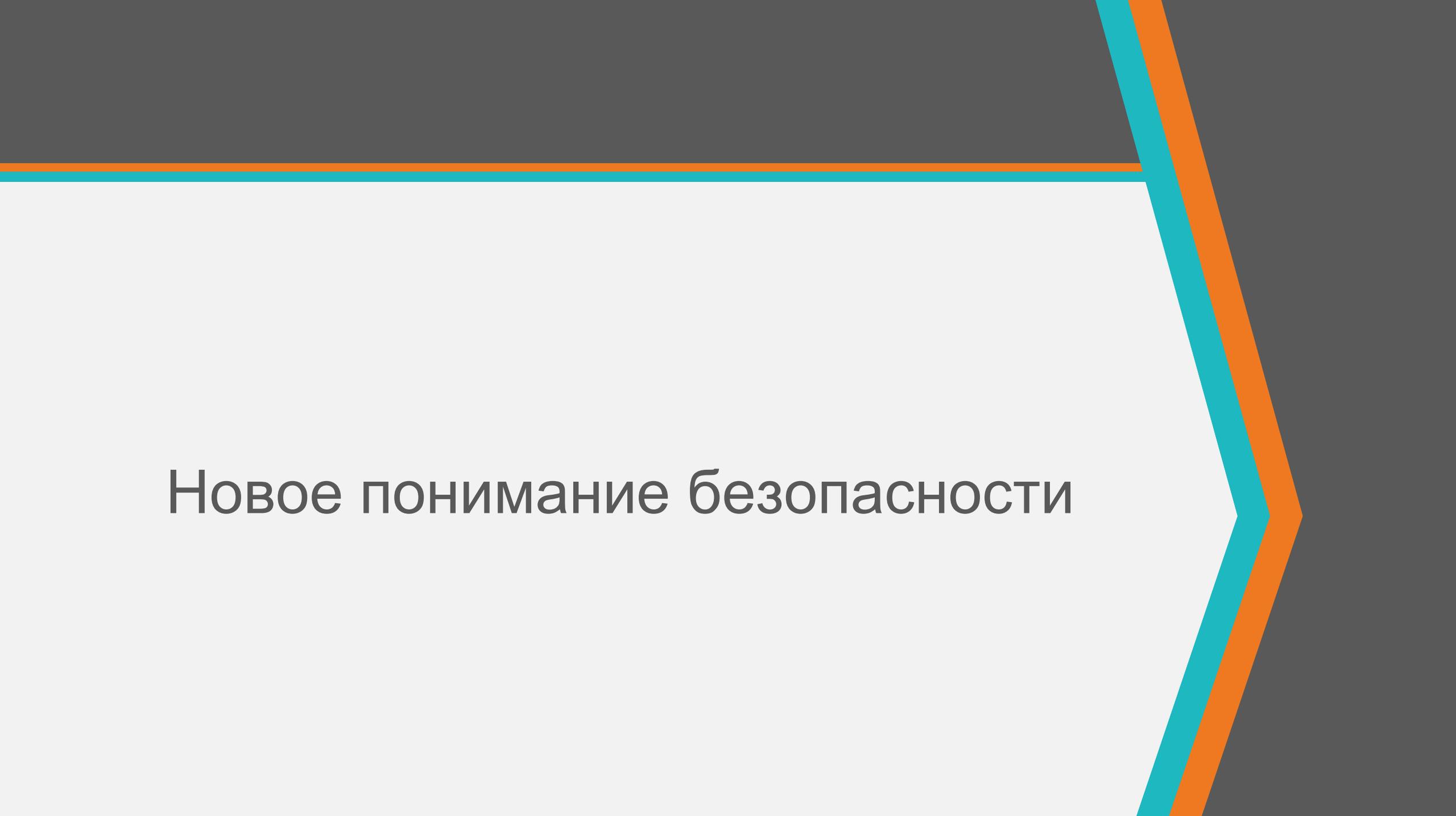
- Закон о безопасности дорожного движения **не работает**;
- Цели, декларируемые в Законе **не воплощаются** в жизнь;
- **Приоритет здоровья** и жизни граждан не соблюдается;
- **Программно-целевой подход** по обеспечению БДД не обеспечивается;
- **КабМин РА** - главный орган гос.политики в области обеспечения БДД
- Система **государственного учета** основных показателей состояния БДД не предоставляет достоверных данных;
- Отсутствуют нормативно-правовые акты о технических средствах фиксации нарушений;

КоАп, Статья 119. Управление т.с. водителем, находящимся в состоянии алкогольного или иного опьянения

- Не обнаружено существование нормативно-правового акта, закрепляющего допустимые нормы УСАК

Хотя следующие нарушения закреплены законом, но их **правоприменение** остается на низком уровне или отсутствует:

- управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения в стандарте УСАК
- ношение защитных шлемов для мотоциклистов
- применение ремней безопасности
- применение удерживающих устройств для детей
- пользование мобильными телефонами при вождении



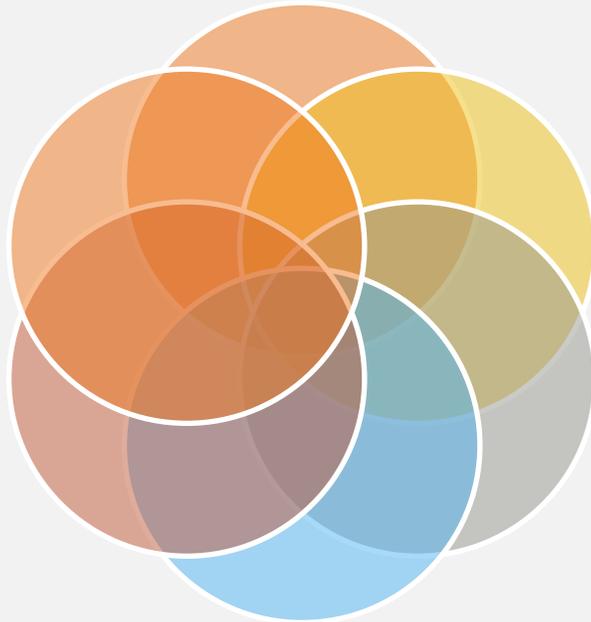
Новое понимание безопасности

Новая парадигма безопасности

Традиционный взгляд
на аварии и травмы как
на случайности
устарел

Дорожно-транспортный
травматизм – это
**проблема
социального
равенства**

Уязвимость
человеческого тела
должна быть
**ограничивающим
параметром
проектирования**
транспортной системы;



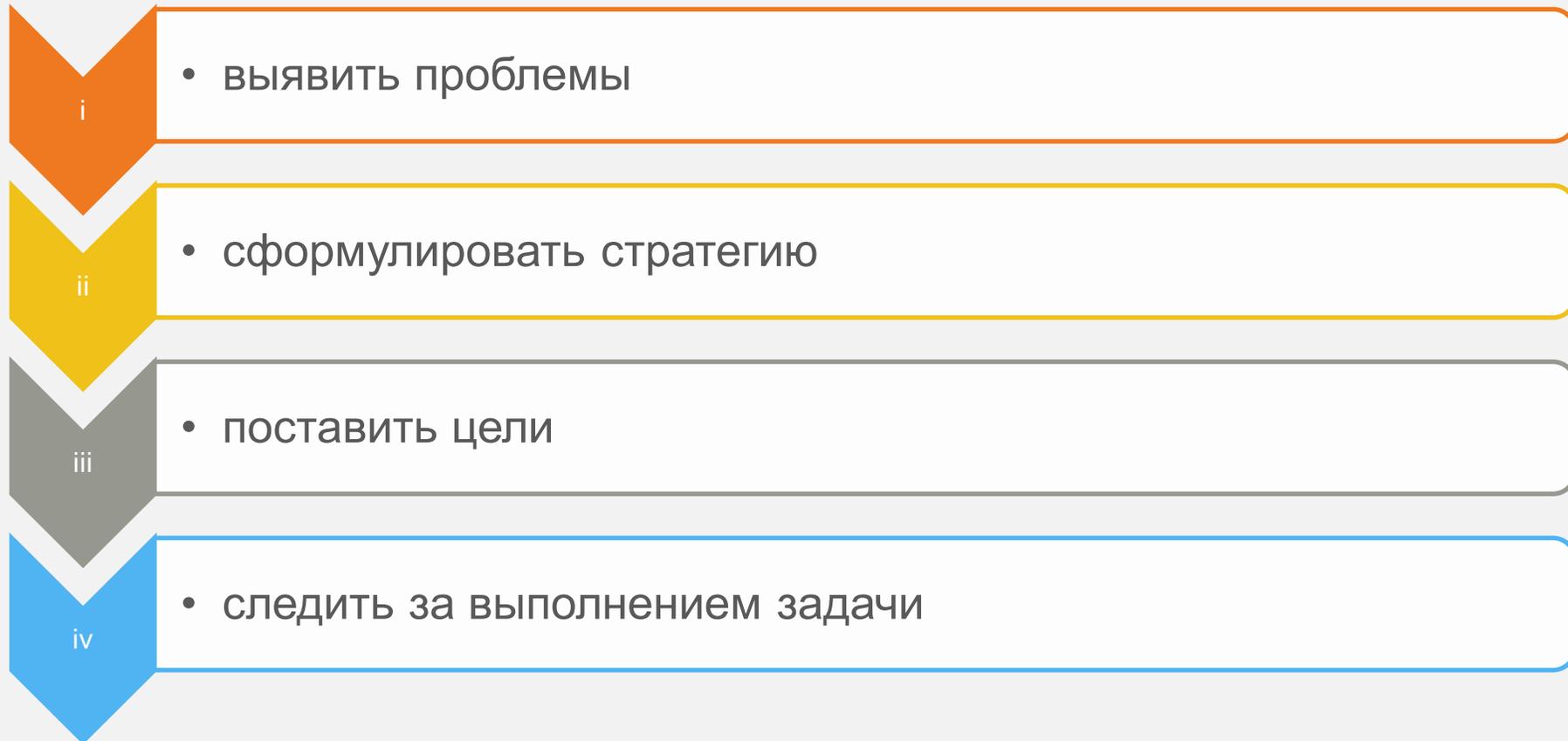
Дорожно-
транспортный
травматизм
предсказуем и
предотвратим

Дорожно-
транспортная
безопасность –
многоотраслевая
проблема

Обычные ошибки
водителей и обычное
поведение пешеходов **не
должны приводить к
смерти** и серьезным
травмам

- Политика дорожно-транспортной безопасности должна основываться на **тщательном анализе и интерпретации данных;**

Системный подход



Системный подход (прод-е)

Статистика как основа стратегии

- Стратегические решения должны основываться на полной и объективной информации;
- Нужна эффективная система контроля за состоянием дорожно-транспортного травматизма;
- Принятие рациональных решений в государственной политике

Межведомственное взаимодействие

- Опыт многих стран говорит о том, что, какова бы ни была организационная структура, важно, чтобы были четко определены ведущая правительственная организация по дорожной безопасности, сферы ее ответственности и координация ролей;

Опыт передовых стран

- Наиболее значимые программы в области БДД (Vision Zero, Устойчивая безопасность)

Системный подход (прод-е). Факторы риска

подверженность риску:

- экономические и демографические факторы,
- уровень автомобилизации страны,
- способы передвижения, частота случаев необязательных поездок
- практика планирования землепользования.

риск попасть в аварию:

- превышение скорости движения,
- управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения,
- неисправность т.с.,
- опасная структура дорожного полотна
- отсутствие эффективной практики контроля за соблюдением ПДД

тяжесть травмы:

- неиспользование ремней безопасности, специальных детских сидений и защитных шлемов;
- отсутствие «мягких» передних частей автомобилей,
- инфраструктура придорожной полосы
- факторы выносливости человека

последствия полученной травмы:

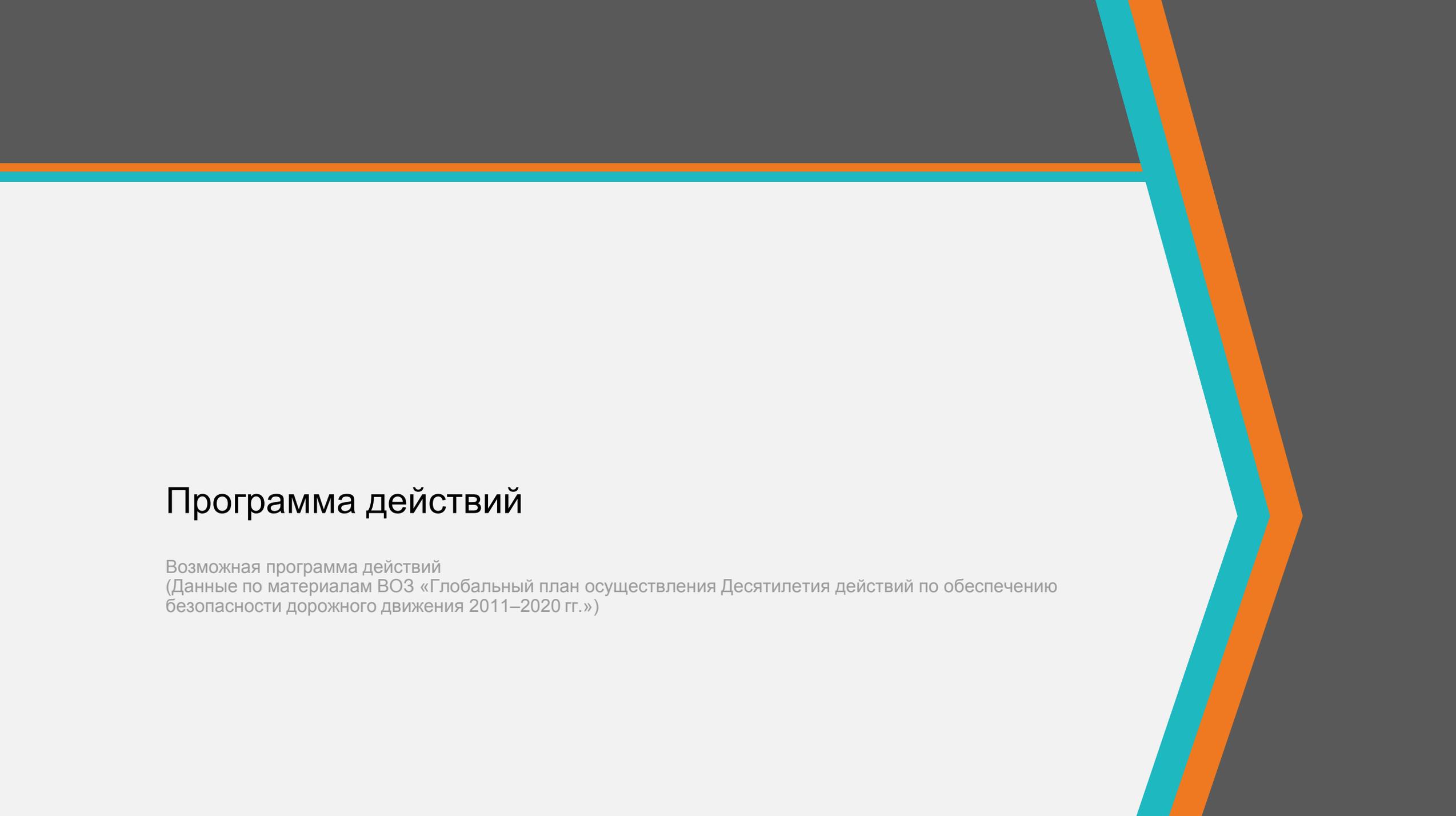
- промедление с обнаружением самого факта дорожно-транспортного происшествия;
- неприбытие скорой помощи на место аварии
- несвоевременная доставка пострадавшего в больницу
- качество оказываемой травматологической помощи и реабилитации

Возможный вклад в дело предупреждения ДТТ



Учреждения влияющие на разработку политических стратегий





Программа действий

Возможная программа действий
(Данные по материалам ВОЗ «Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг.»)

Программа действий

Программа действий может дать отправную точку в создании национальной стратегии БДД РА и в осуществлении ряда мероприятий направленных на ее повышение. План может быть адаптирован к ситуации в РА с учетом национальных особенностей региона. В общем виде национальные планы в области БДД могут быть представлены пятью элементами:

Национальная деятельность



Шаг 1 :

Определить
(или создать), ведущее учреждение (и
сопутствующие механизмы
координации) по
безопасности дорожного
движения с привлечением
партнеров из ряда
секторов путем :

определения ведущего
учреждения и создания
соответствующего
секретариата

стимулирования создания
координационных групп

разработки программ
основной работы

Шаг 2 :

Разработать национальную стратегию (на уровне кабинета или министерском уровне), координируемую ведущим учреждением в результате:

подтверждения долгосрочных приоритетов в области инвестирования средств ;

установления обязанностей и подотчетности учреждений за разработку и осуществление программ основной работы;

определения проектов в области реализации;

создания партнерских коалиций;

содействия инициативам в области управления безопасностью дорожного движения

создания и поддержания систем сбора данных для мониторинга прогресса в сокращении травматизма и смертности и других важных показателей

Шаг 3 :

Установить реалистичные и долгосрочные целевые показатели по национальной деятельности на основе анализа национальных данных по дорожным авариям путем:

определения областей для совершенствования результатов деятельности;

оценки потенциального повышения результативности деятельности.

Шаг 4 :

Вести работу по обеспечению достаточного финансирования деятельности, подлежащей осуществлению, путем:

экономического обоснования устойчивого финансирования на основе затрат и выгод в связи с доказанной отдачей от инвестиций;

подготовки рекомендаций по основным ежегодным и среднесрочным бюджетным целевым ориентирам ;

поощрения и установления процедур действенного и эффективного распределения ресурсов по программам обеспечения безопасности;

использования 10% инвестиций в инфраструктуру на цели безопасности дорожного движения;

выявления и реализации инновационных механизмов финансирования

Шаг 5:

Создать и поддерживать системы данных для текущего мониторинга и оценки, в которые будет включен ряд процессов и мер достижения результатов, в том числе:

создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга случаев смерти, травм и аварий в результате ДТП;

создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга промежуточных результатов, например средней скорости, показателей ношения шлемов, показателей пользования ремнями безопасности и т.д.;

создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга результатов мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга экономических последствий дорожно-транспортного травматизма;

создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга подверженности дорожно-транспортному травматизму.

Шаг 6:

Установить и добиваться соблюдения ограничений скорости и основанных на фактических данных стандартов и правил в целях сокращения аварий и травматизма, связанных с превышением скорости.

Ввести и добиваться соблюдения законов и основанных на фактических данных стандартов и правил в отношении:

управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии;

шлемов для мотоциклистов в целях сокращения травм головы.

ремней безопасности и систем безопасности для детей;

транспорта, профессиональной гигиены труда и обеспечения безопасности, обеспечивающих безопасное функционирование коммерческих грузовых и транспортных автомобилей, служб пассажирских перевозок и других государственных и частных автопарков

Шаг 7:

Повышать информированность о факторах риска для безопасности дорожного движения и мерах профилактики и проводить кампании социального маркетинга с целью воздействия на взгляды и мнения относительно необходимости программ в области безопасности дорожного движения

Содействовать введению систем градуированной выдачи водительских прав начинающим водителям

Возможные практические мероприятия

Мероприятия

- Снижение средней скорости потока
- Жесткие меры контроля осуществляемые на длительном протяжении времени
- Быстрое и эффективное наказание
- Высокая публичность милицейских мероприятий
- Выборочные пробы на алкоголь и наркотические препараты
- Мероприятия пропагандистского характера
- Поощрение пользования безопасными видами транспорта
- Предоставление приоритета в дорожной сети многоместным т.с.
- Оценка воздействия на безопасность планов развития автотранспорта и дорог

Дорожная инфраструктура

- Восстановление тротуаров
- Отделение участников дорожного движения от автомобильного потока
- Ограничение доступа на различные участки дорожной сети
- Установка зеркал

Возможные практические мероприятия

Законодательные меры

- Ограничение мощности двигателей (прогрессивный налог на объём)
- Система поэтапного допуска лиц к управлению транспортными средствами
- Установление более низкого уровня УСАК для молодых и начинающих водителей
- Требование о включении подфарников в светлое время суток

Технические средства

- Принудительное оснащение маршрутного транспорта ограничителями скорости
- Использование камер фото-видео фиксации
- Оснащение автомобилей системой экстренного вызова служб спасения
- Установка искусственных ограничителей (ИНД, виброразметка, спец разметка в виде молнии)

Проект «Безопасный город»

Спасибо за Внимание !

Отто Лакоба, руководитель отдела развития ЗАО «Аквафон-GSM»
Виктор Роганов, технический директор ООО «Единый расчетный центр»

Контакты:

ottovski@gmail.com

roganov.victor@gmail.com