

Идеология нулевой смертности

Подход Швеции к безопасности дорожного движения

Прошлое, настоящее и
будущее



TRAFIKVERKET
ТРАНСПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ШВЕЦИИ

Семинар по безопасности
дорожного движения
Москва от 30.11.2010

Патрик Магнуссон
Транспортное управление Швеции



Швеция 2010

Население 9.4 млн.
 Автомобилей. 4.8 млн.
 Водительских прав 5.9 млн.
 Смертность ~ 300

Содержание

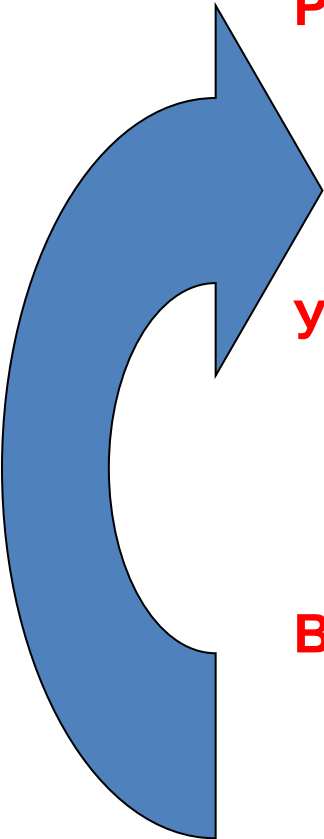
1. Идеология нулевой смертности = основа шведской стратегии
2. Статистические данные
3. Стратегическое планирование безопасности дорожного движения – новые цели
4. Сотрудничество и процесс вовлечения
5. Предпринимаемые меры

Идеология нулевой смертности – философия безопасности

- Влияние других сфер (например, охрана труда)
- Люди совершают ошибки и неправильно оценивают ситуации
- Существуют биомеханические пределы допусков
- Цепочка событий может быть прервана во многих местах
- Сосредоточение на травмах, а не на авариях



Общая ответственность

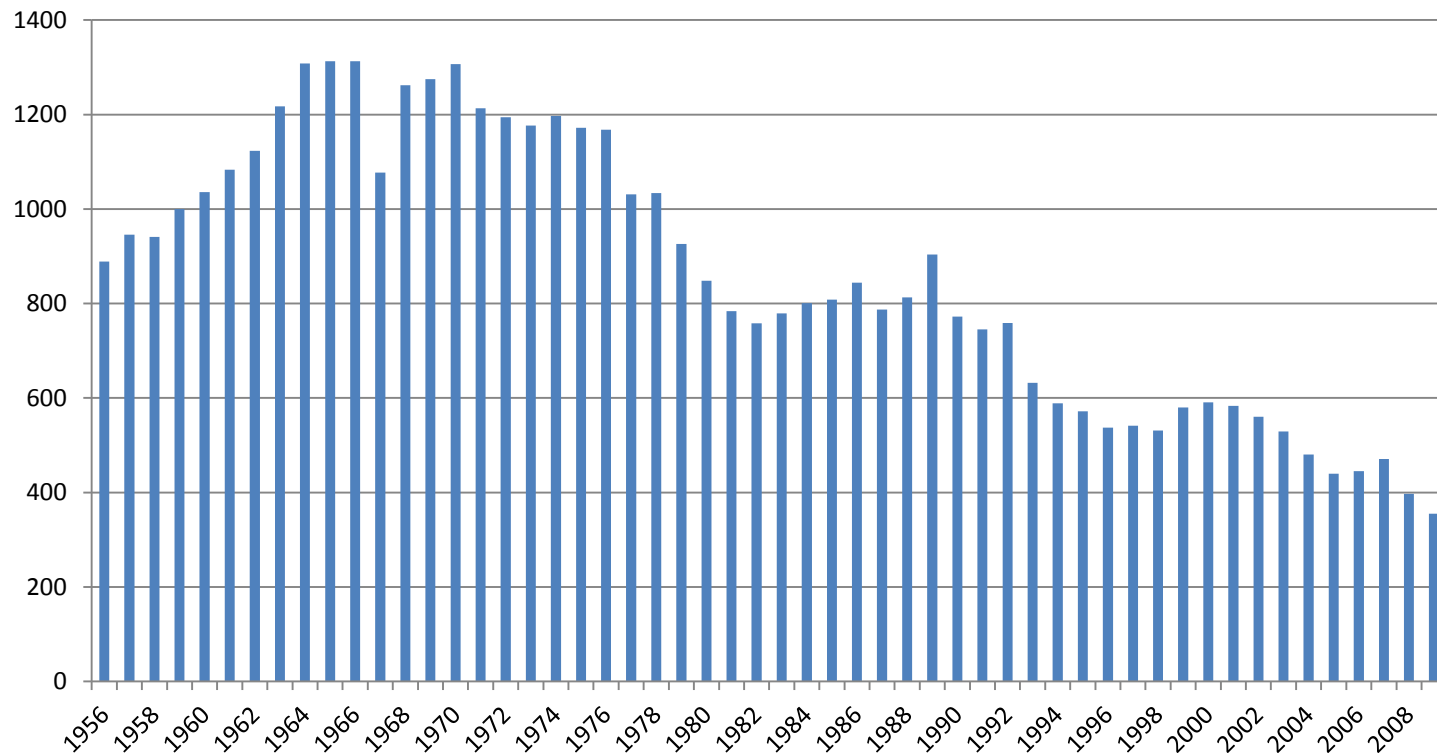


Разработчики системы несут ответственность за проектирование, работу и использование системы дорожного транспорта, а следовательно, и за уровень безопасности во всей системе.

Участники дорожного движения несут ответственность за соблюдение правил пользования системой дорожного транспорта, установленных ее разработчиками.

В случае если участники дорожного движения не будут соблюдать эти правила в связи с нехваткой знаний, умений или способностей, разработчики системы должны предпринять необходимые меры для недопущения смерти людей или получения ими травм.

Дорожная смертность в Швеции, 1956 – 2009 гг.



Статистика разных стран за 2008 г. (смертность на 100 000 человек)

Швеция	4,3 (3,9 - '09)
Страны Северной Европы	5,5
Страны Западной Европы	5-6
Страны Южной Европы	8-10
Страны Восточной Европы	15-20
Страны Балтии	20-25
Страны Восточной Европы	10-12

Сотрудничество

- Транспортное управление Швеции
- Государственное полицейское управление
- Муниципальные округа и окружные советы Швеции
- Тойота Свиден АБ (Toyota Sweden AB)
- Страховая компания Folksam
- Национальное общество по безопасности дорожного движения
- Министерство предпринимательства, энергетики и коммуникаций
- Управление охраны труда Швеции
- Шведская таксомоторная ассоциация
- Шведская федерация городских и междугородних автобусов
- Шведская ассоциация грузовых перевозчиков



Достижение промежуточной числовой цели:

<u>Показатель</u>	<u>Цель</u>	<u>Начало</u>	<u>Результат</u>
Скорость	100 %	43 %	100 жизней
Ремень Безопасности	99-100 %	96 %	40 жизней
Система безопас- ности автомобиля	100 %		40 жизней
Внегородские дороги		Неизвестно	50 жизней
Городские дороги	100 %	Неизвестно	30 жизней
Вождение в нетрезвом состоянии	0 %	0, 24 %	50 жизней
Велосипедный шлем	100 %	25 %	10 жизней

(ТОГ отчет 930/2007)



Предпринятые меры:

Примеры мероприятий, внедренных в Швеции за последние 10 лет

- Инфраструктура
- Дети
- Безопасность транспортных средств

Дороги 2+1

- Первое строительство в 1998 г.
- Расстояние сегодня 2100 км
- Сокращение дорожной смертности до 90%
- Затраты на строительство 200-300 \$/м
- Широкое признание участниками дорожного движения













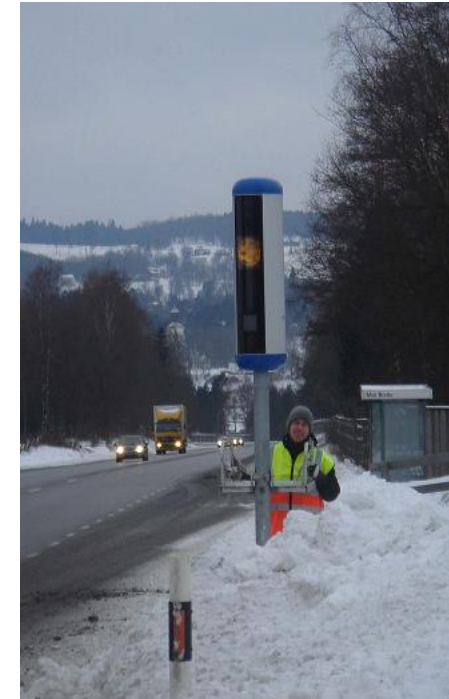
Скоростной режим – одно его соблюдение может сохранить до 100 жизней в Швеции!

- Превышение скорости движения (главный фактор)
- Новая система ограничения скорости движения
- Новая технология: камеры контроля скорости, ISA и т. д.
- Влияние страховой системы
- Общая заинтересованность в сохранении природы (сокращения выбросов CO₂)



Современная система камер

За 2006-2009 гг. было установлено 1000 радаров/камер, вслед за чем была провозглашена информационная стратегия «Шведская модель спасения жизней»



В 2008 году в Швеции в возрасте 0-17 лет погибло 1 детей в качестве пешеходов или велосипедистов

- 2 ребенка младше 6 лет погибли в автомобильных авариях
- Остаются проблемы с безопасностью молодых людей в возрасте 15-17 лет на мопедах повышенной мощности (за рулем и на пассажирском сидении)

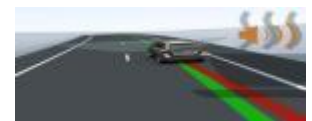
Мероприятия, направленные на снижение детской смертности на дорогах

- Отделение автомобилей от уязвимых участников дорожного движения при разведывании новых мест жительства
- В случае невозможности отделения – установление зон ограничения скорости до 30 км/ч
- Закон, обязывающий детей младше 15 лет надевать велосипедный шлем (1998 г.)
- Рекомендация перевозить детей младше 4 лет спиной по ходу движения

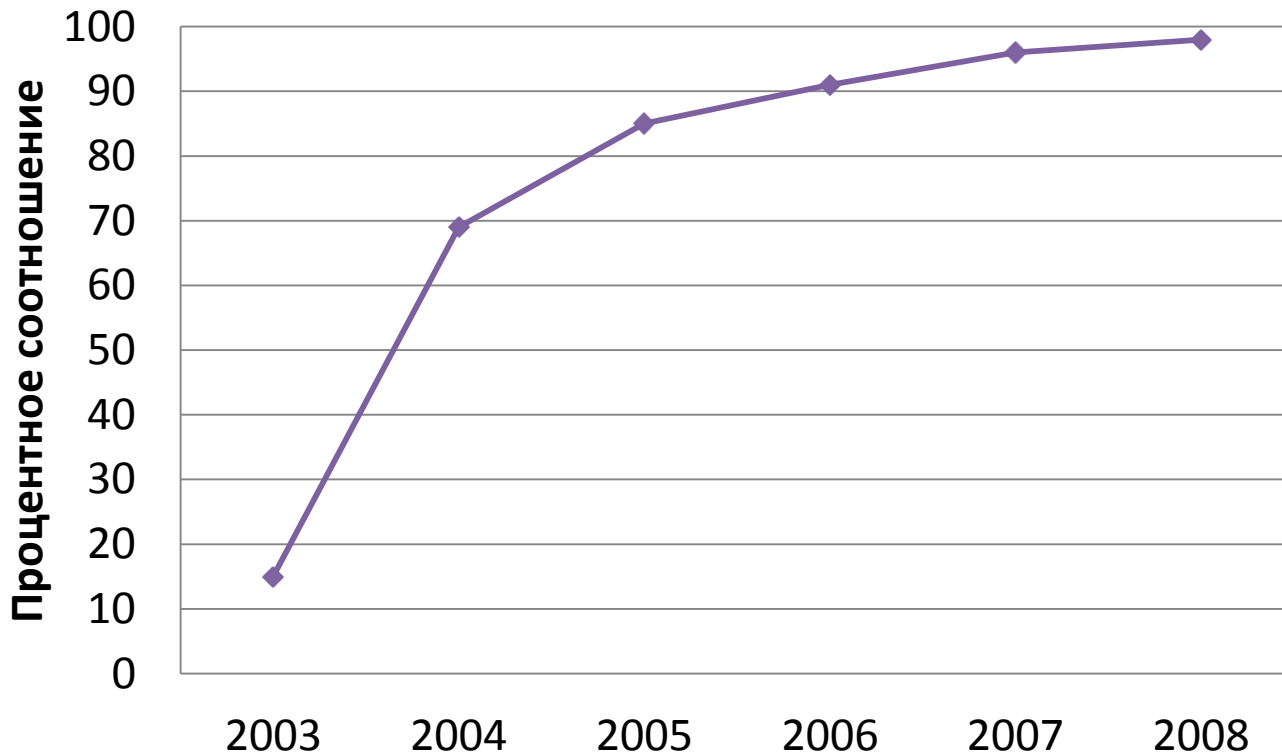


Новые высокопотенциальные технологии

- Контроль вождения в состоянии алкогольного опьянения (алкоголь/переутомление)
- Средства напоминания ремня безопасности (~50 % людей погибают не пристегнутыми)
- Соблюдение скорости и поддержка водителя (оповещение о превышении скорости/ISA)
- Автоматическое торможение
- Предупреждение о выезде за пределы полосы движения
- Электронный контроль устойчивости (ESC) - уже есть!



Продажи машин, оснащенных ESC (Швеция)



**ВЫБИРАЙТЕ
ESC!**

Алкозамки Alcolocks – 10 лет систематической работы с двумя параллельными сферами

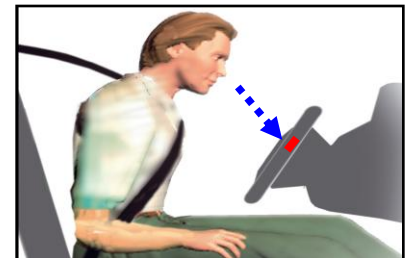
В качестве..

- альтернативы для лишения водительских прав
- обеспечения качества транспортного движения

Результаты 2009 г.:

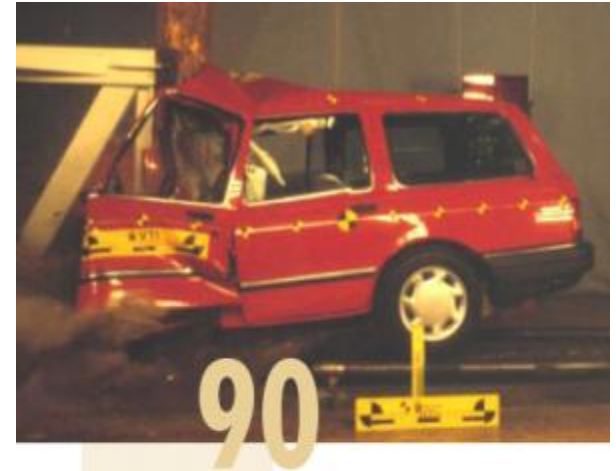
- 23 % муниципальных округов и 18 % окружных советов постановили о необходимости установки алкогольных блокираторов при приобретении транспортного средства
- установлено более 60 тысяч алкогольных блокираторов

Швеция; Муниципальные округа 290. окружные советы/Регионы 20



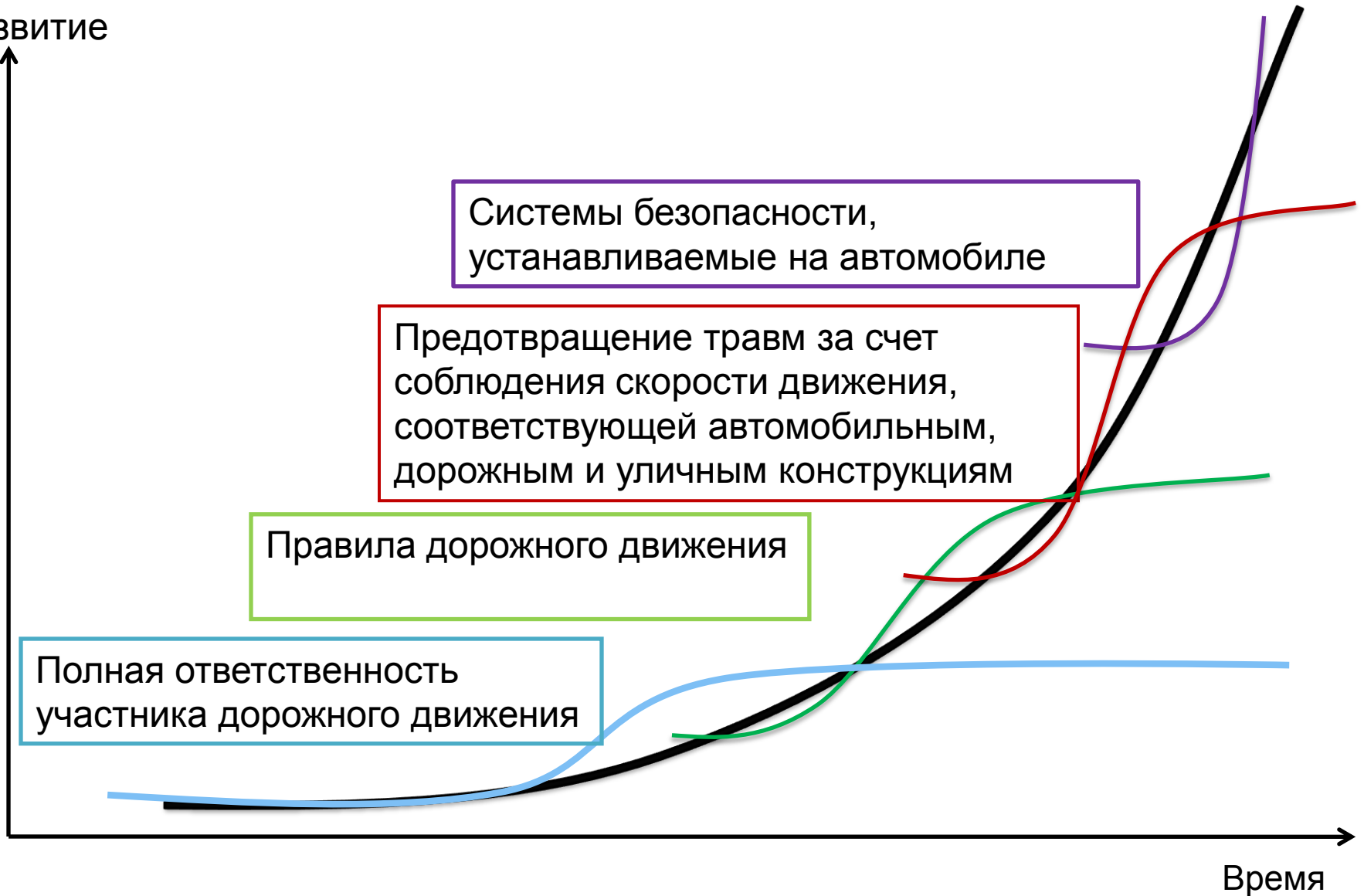
Ограничение скорости, а также конструкции дорог и автомобилей тесно взаимосвязаны!

- Краш-тест при столкновении с деревом на скорости 90 км/ч
- Краш-тест при столкновении с дорожным ограждением на скорости 90 км/ч



4 подхода к обеспечению безопасности дорожного движения

Развитие



(важно) ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Правостороннее движение	1967
Ремень безопасности	1975, 1986, 1988, 1999
Защитный шлем	
- для мотоциклов	1975
- для мопедов	1978
- для велосипедов (<15 лет)	1998
Фары дневного света	1977
Концентрация алкоголя в крови 0.02 %	1990
Новая система ограничения скорости	1971, 2008



www.visionzeroinitiative.com

Заключение / Ключевые выводы

- **Общее видение => новые идеи и решения, совместная ответственность**
- **Цели, контроль => систематическое отслеживание, реализм**
- **Сотрудничество => уменьшение конфликтов/ конфронтаций**
- **Безопасность дорожного движения на предприятиях = важно намечать цели**
- **Автомобильная промышленность/управление дорожным движением = важно**

Влияние дорожно-транспортных травм на смертность населения

1998 Болезнь или травма	2020 Болезнь или травма
1. Инфекции нижних дыхательных путей	1. Ишемическая болезнь сердца
2. ВИЧ/СПИД	2. Униполярная большая депрессия
3. Перинатальные состояния	3. Дорожно-транспортные травмы
4. Диарейные заболевания	4. Цереброваскулярная болезнь
5. Униполярная большая депрессия	5. Хроническая обструктивная болезнь легких
6. Ишемическая болезнь сердца	6. Инфекции нижних дыхательных путей
7. Цереброваскулярная болезнь	7. Туберкулез
8. Малярия	8. Война
9. Дорожно-транспортные травмы	9. Диарейные заболевания
10. Хронические обструктивные болезни легких	10. ВИЧ/СПИД

Большое спасибо за внимание!



bxp48293 www.fotosearch.se

Контактное лицо:

Патрик МАГНУССОН

patrick.magnusson@trafikverket.se

Телефон: +46 243 75 275,

Мобильный: +46 70 254 02 35