

# УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Тема 4 ОСНОВЫ РАЗРАБОТКИ ПРОГРАММ ПО  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА  
РАЗЛИЧНЫХ УРОВНЯХ**



## 4.1 Разработка комплексной целевой программы безопасности дорожного движения

### 4.1.1 Выбор мер по реализации комплексной целевой программы безопасности дорожного движения

Направления разработки и реализации комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения

повышение правосознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения

совершенствование организации и повышение эффективности контрольно-надзорных действий в дорожном движении

создание системы оказания своевременной первой, доврачебной и медицинской помощи пострадавшим в ДТП людям

обеспечение требуемой профилактики детского дорожно-транспортного травматизма

проведение совместно со СМИ эффективной разъяснительной работы и мероприятий по пропаганде правил безопасного поведения на улицах и дорогах

## Мероприятия целевой программы

Основное  
условие  
отбора



Достижение  
целевого  
показателя

## Элементы оптимизационной модели отбора мероприятий



## алгоритм отбора мероприятий

Вычислить для каждого мероприятия его эффективность  $e_i$  по следующей формуле  $e_i = \frac{1}{c_i} \sum_j a_{ij} b_j$

Упорядочить мероприятия по возрастающей эффективности:

$$e_i \geq e_1 \geq \dots \geq e_n$$

Включить в целевую программу первое мероприятие (самое эффективное), затем второе по эффективности и т.д. до тех пор, пока не будет выполнено следующее условие:  $\sum_i \sum_j a_{ij} b_j \geq G$

Здесь индекс  $i$  пробегает множество включенных в целевую программу мероприятий. При этом на каждом шаге проверяется условие его «неизбыточности»:  $\sum_k a_{kj} \geq 1$

Здесь индекс  $k$  пробегает множество уже включенных в целевую программу мероприятий (а также номер данного мероприятия  $i$ ) для каждой  $j$ -й причины гибели участников дорожного движения, и мероприятие включается в программу лишь тогда, когда условие «неизбыточности» выполнено для всех причин гибели участников дорожного движения

## 4.1.2 Особенности разработки государственных целевых программ повышения безопасности

**Этап 1** глубокий анализ состояния безопасности дорожного движения

**Этап 2** углубленный анализ статистических данных о ДТП

**Этап 3** детальная оценка социально-экономических потерь общества от дорожно-транспортных происшествий











## Особенности выбора приоритета действий

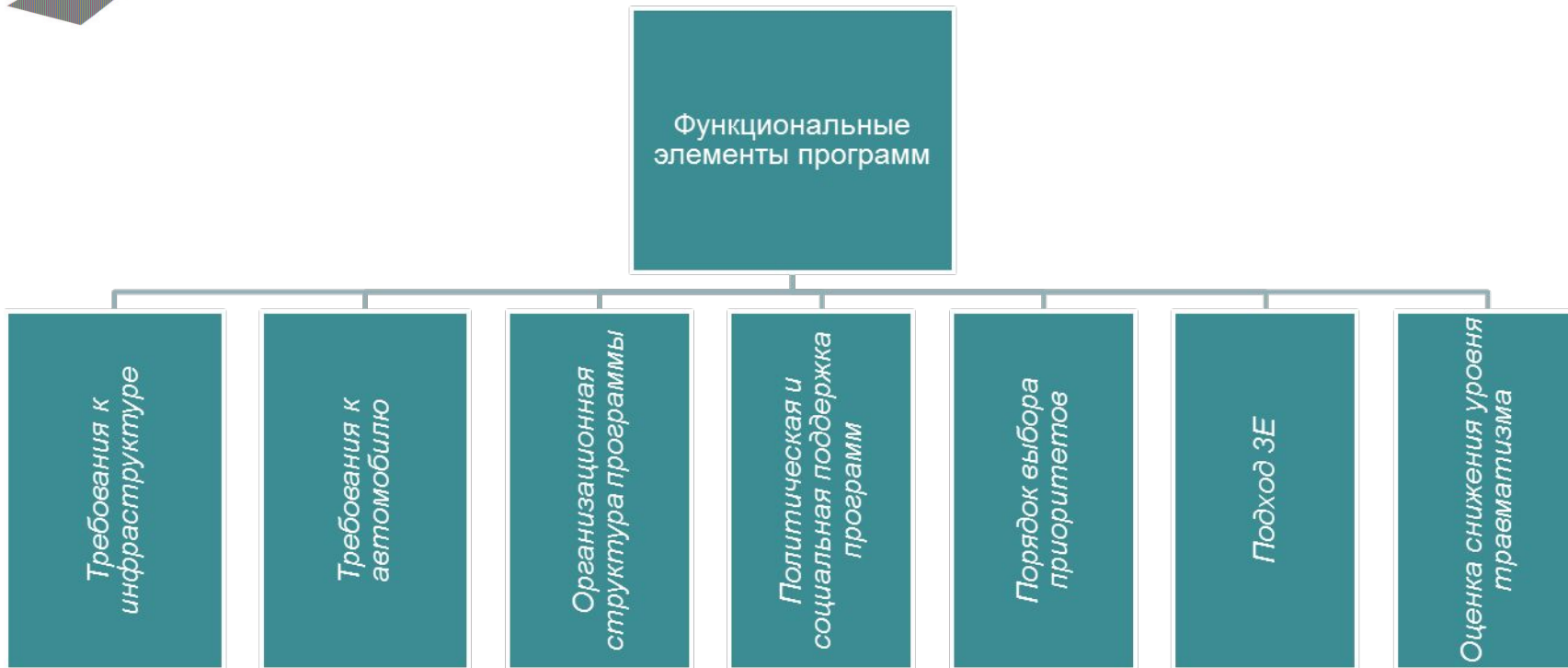
Не может быть никакой панацеи безопасности движения в мобильном обществе

Ранение в ДТП является неоднородным явлением и должно таким образом объясняться

Так как составляющие проблемы ранений участников движения в ДТП являются весьма разнообразными, поэтому для решения проблемы необходим системный подход с участием большого числа организаций

Рациональный подход при принятии решений с учетом финансовых возможностей является основой

Конкурирующие программы должны быть опробованы, где возможно и должна быть уверенность, что финансовые затраты были правильными и эффективными



Стратегические действия	Мероприятия	Реализация
<p><b>Управление интенсивностью</b></p>	<p>снижение интенсивности движения и транспортной загрузки дорог продвижения и поддержка устройства безопасных, комфортабельных условий пешеходного и велосипедного движения развитие общественного транспорта поддержка перехода на другие виды транспорта</p>	<p>городская и транспортная политика; улучшение транспортной планировки города; введение платы за въезд и регулирование; внедрение телекоммуникационных систем; улучшение информации; управление спросом на дороги (внедрение совместного использования автомобилей); совершенствование логистики; устройство пешеходных зон и велодорожек; совершенствование использования земли и общественного транспорта; повышение эффективности обслуживания (скорая помощь, пожарные)</p>

Стратегические действия	Мероприятия	Реализация
Снижение аварийности	<p>повышение однородности транспортного потока;</p> <p>разделение транспортных потоков;</p> <p>совершенствование организации управления движением</p>	<p>-стандарты на геометрические параметры;</p> <p>классификация дорог по функциональному назначению;</p> <p>управление движением, пешеходные зоны;</p> <p>успокоение движения, управление скоростью;</p> <p>и разделение потоков по высоте (развязки);</p> <p>кольцевые пересечения и регулируемые перекрестки;</p> <p>распределение времени поездок (распределение по часам);</p> <p>управление движением (знаки с переменной информацией);</p> <p>ремонт дорог и инспектирование</p>

Стратегические действия	Мероприятия	Реализация
<p><b>Снижение относительного числа раненных</b></p>	<p>уменьшение тяжести последствий ДТП: превентивные меры; эффективная служба спасения. обновление средств регулирования движения</p>	<p>зоны беспрепятственного проезда, применение травмобезопасных опор уличного освещения; установка ограждений на разделительной полосе и сбоку; организация службы спасения; организация движения в чрезвычайных ситуациях; ремонт дорожного покрытия и мониторинг их состояния</p>



Основными целевыми количественными значениями величины снижения числа происшествий являются

Обеспечение рациональной основы для соглашения по идентификации и реализации намечаемых мероприятий

Стимулирование тех мероприятий, которые реально могут дать эффект в достижении цели

Поощрение ранжирования и реализации мероприятий в соответствии с их размером влияния на снижение ранений в ДТП

Обеспечение возможности поднятия уровня осознания обществом безопасности движения

Поощрение различных руководителей ответственных за безопасность движения в принятии своих целей











