

# АУДИТ НА СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как отдельным гражданам, так и обществу в целом. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста, и, что особенно болезненно для общества, погибают или становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия государственному развитию.

В ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

Государственная компания «Автодор» поставила перед собой амбициозную задачу – снизить количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 50% в период до 2020 года включительно, по сравнению с показателями 2013 года. В рамках решения этой задачи был использован опыт управления безопасностью дорожной инфраструктуры стран Европейского союза, а также положения Директивы 2008/96/ЕС Европейского парламента и Совета «Об управлении безопасностью дорожной инфраструктуры» в части проведения аудита обеспечения безопасности дорожного движения (далее – аудит ОБДД) на всех этапах жизненного цикла автомобильной дороги, что является неотъемлемой составляющей в сфере создания безопасных условий движения.

Кроме того, при проведении работ по аудиту ОБДД на сети автомобильных дорог применялись

методики «ОДМ 218.6.010-2013. Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по организации аудита безопасности дорожного движения при проектировании и эксплуатации автомобильных дорог» и «ОДМ 218.6.027-2017. Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по проведению аудита безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог».

Мероприятия по аудиту безопасности дорожного движения были проведены на сети автомобильных дорог общей протяженностью 2402 км в 2017–2018 годах.

Основными целями аудита ОБДД были:

- снижение числа ДТП и тяжести их последствий;
- предотвращение возникновения мест концентрации ДТП;

- выявление технических средств организации движения, не отвечающих современным требованиям;

- выявление недостатков транспортно-эксплуатационного состояния автодорог и их содержания;

- аудит состояния безопасности дорожного движения с точки зрения различных категорий ее пользователей (водителя, пешехода, пассажира, эксперта);

- специальный аудит (остановочные пункты, пешеходные переходы, участки дорог с наружным освещением);

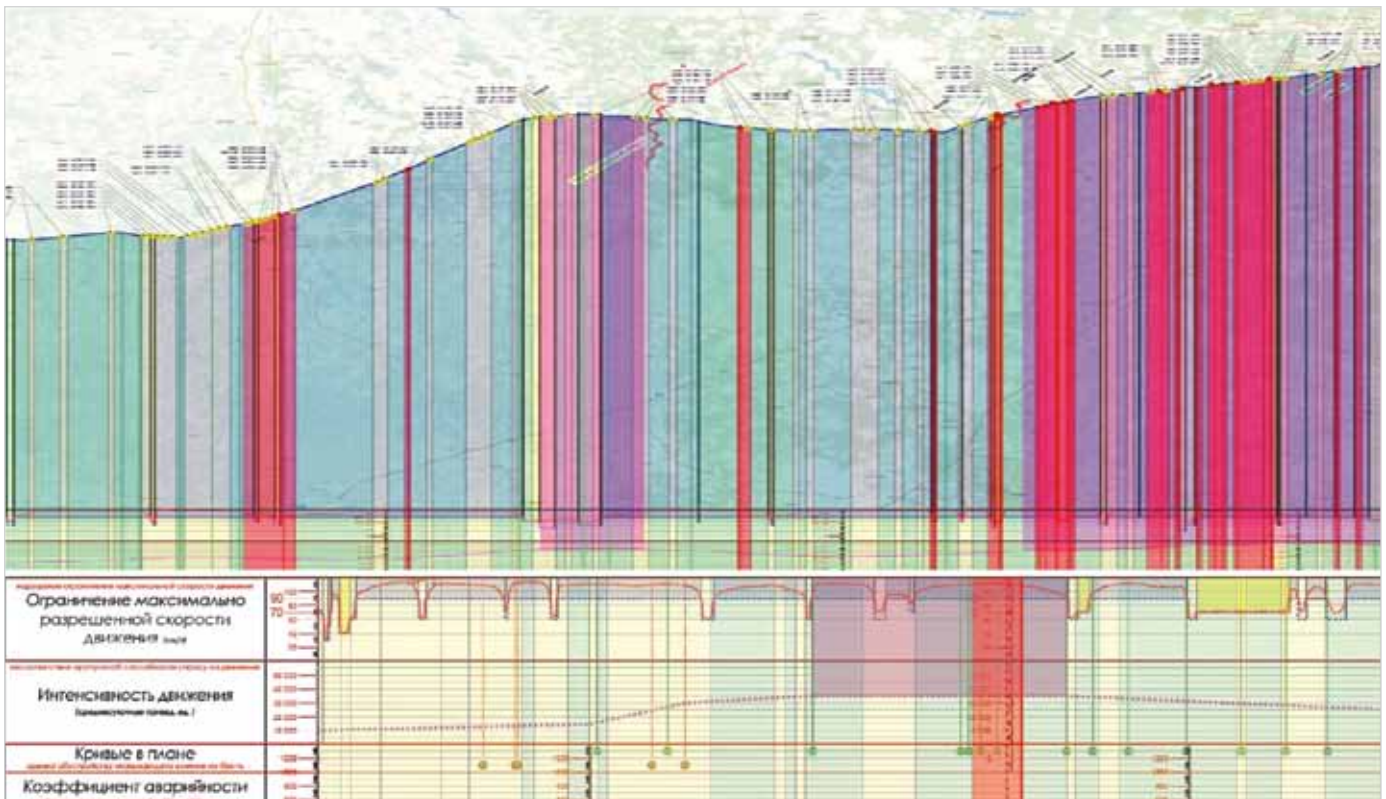
- разработка предложений по снижению уровня аварийности и устранению потенциально опасных мест, способствующих возникновению ДТП;

Для проведения аудита были созданы рабочие группы аудиторов, обладающих профильным образованием, стажем работы и обширным опытом анализа и разработок мероприятий в области ОДД и БДД, с привлечением экспертов в соответствующих областях.

Поскольку качество проводимого аудита ОБДД во многом зависит от полноты и точности информации, полученной в процессе сбора исходных данных о состоянии орга-



Пример опасного участка автодороги (плохо видимый пешеходный переход) и оснащение лаборатории



Пример расположения потенциально опасных, потенциально опасных и безопасных участков, автомобильная дорога М-1 «Беларусь»

низации безопасности дорожного движения на период обследования, были собраны следующие данные: информация об аварийности за последние четыре года, проекты организации дорожного движения (ПОДД), технические паспорта автомобильных дорог, данные о характеристиках транспортных потоков, паспорта светофорных объектов, данные по диагностике за 2016–2017 годы.

Сюда же следует отнести ранее выполненные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения и результаты, достигнутые после их реализации.

В результате анализа и обследования зоны опасных и потенциально опасных мест (нерегулируемые и регулируемые перекрестки, пешеходные переходы, кривые в плане, перегоны) были определены и ранжированы в порядке приоритетности – исходя из степени их опасности (очень опасные, опасные и малоопасные).

Были выполнены первичные и дополнительные обследования с проведением анализа и калибров-

кой результатов первого обследования.

Группы экспертов обследовали участки автомобильных дорог в разное время года, разное время суток, в различных условиях видимости.

Также осуществлялись инструментальные проверки технических средств организации дорожного движения, производилась оценка состояния обеспечения безопасности дорожного движения со стороны водителей, пешеходов

и других участников дорожного движения.

В период обследования были проведены социологические опросы водителей легкового и грузового транспорта, автобусов, пешеходов.

Опросы помогли выявить влияние «человеческого фактора» на обстановку на тех или иных участках автодорог, а также места, где, несмотря на все меры, предпринятые ранее, ситуация с обеспечением безопасности движения не улучшилась. Изучались модели



Пример аварийно опасных участков автодорог: неконтролируемый выход детей на проезжую часть, видимость в условиях тумана



Пример аварийно-опасных участков автодорог: плохо различимый светофор, дефекты зимнего содержания (не видно барьерное ограждение)

поведения участников дорожного движения, включая влияние психофизиологических факторов.

По итогам проведенных работ была создана база данных об опасных, потенциально опасных и неопасных участках автодорог. Помимо определения опасных участков, для каждого из них предложен список мероприятий по ликвидации. Список составлен по принципу ранжированного ряда: все мероприятия рассмотрены по отношению коэффициента выгод к затратам и разделены на капиталоемкие и малозатратные, разбиты по степени эффективности, срокам реализации. Был произведен расчет выполнения каждого мероприятия и определен список действий и работ. Также после проведения мероприятий по аудиту ОБДД были сформированы основные рекомендации по улучшению ОБДД, которые разбиты на подпрограммы с оценкой стоимости и очередности мероприятий.

Таким образом, заказчик получил удобный рабочий инструмент для планирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на сети автодорог как на краткосрочную, так и на длительную перспективу.

Например, при формировании мероприятий по ОБДД на будущий период заказчик находит Подпрограмму № 4 «Разработка и реализация мероприятий, направленных на устранение по-

тенциально опасных участков, способствующих возникновению ДТП с наездом на пешехода на автомобильных дорогах» и выбирает из предлагаемого списка:

1) комплекс эффективных и некапиталоемких мероприятий:

- обустройство нерегулируемых пешеходных переходов посредством оборудования пешеходными светофорами, искусственным освещением, установки инновационных дорожных знаков, устройства шумовых полос, нанесения противоскользящей разметки;
- установка дорожных ограждений;
- устройство безопасных подходов от остановочных пунктов к пешеходным переходам посредством устройства тротуаров (пешеходных дорожек), установки дорожных ограждений, оборудования искусственным освещением, перенос остановочных пунктов с устройством заездных карманов;
- строительство новых светофорных объектов и модернизация существующих светофорных объектов с подключением к ИТС и обеспечением функций приоритетного проезда;

2) капиталоемкие мероприятия:

- строительство надземного пешеходного перехода;
- оборудование искусственным освещением участков автомобильных дорог.

Все вышеописанные мероприятия имеют свои конкретные адреса,

просчитана стоимость их реализации и результат от их применения. Специалисту остается сделать выбор из предлагаемого списка мероприятий и, сравнив с поставленными задачами и экономическими возможностями, сформировать программу действий и стоимость на нужный период.

Главным итогом проведенных работ по внешнему аудиту обеспечения безопасности дорожного движения в 2017-2018 годах стала возможность формирования (на основе проведенных работ по аудиту ОБДД) Программы повышения уровня безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Государственной компании. Программа «Безопасная Дорога 2018-2020» принята с целью сокращения смертности от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) до 2020 года на 50% по сравнению с 2013 годом на автомобильных дорогах Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Таким образом, в экспериментальном порядке удалось разработать, а затем применить следующий алгоритм повышения безопасности движения на сети автомобильных дорог: поставленная задача – аудит ОБДД – результат аудита – формирование программы ОБДД – реализация программы ОБДД – достижение результата.

Учитывая актуальность задач по снижению аварийности и ущерба от ДТП на автомобильных дорогах, при системном подходе к формированию долгосрочных и краткосрочных программ обеспечения безопасности дорожного движения на основе проведенного аудита ОБДД можно существенно снизить количество аварий и ликвидировать места концентрации ДТП в прогнозируемых величинах в конкретно установленный промежуток времени.

**С.Е. Сорокин-Урманов,**  
начальник отдела аудита  
обеспечения безопасности  
дорожного движения  
ООО «Автодор-Инжиниринг»