

Проект НИОКР

Разработка программы мероприятий по безопасности движения на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования Архангельской области

Технический отчет 9

Результаты экспертизы методики аудита дорожной безопасности специалистами ГП РОСДОРНИИ



ООО "Автодорожный Консалтинг"

Архангельск

2005

РЕЦЕНЗИЯ
на проект НИОКР программы мероприятий по безопасности движения
на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования
Архангельской области

В техническом отчете № 2 «Концепция и методика проект НИОКР программы мероприятий по безопасности движения на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования Архангельской области авторами» совершенно правильно отмечена общая мировая тенденция прихода аудита в безопасность дорожного движения.

Однако, простой перенос его форм и методов и механическое использование без учета отечественной нормативно-технической базы и действующих организационно-управленческой структур в сфере обеспечения безопасности дорожного движения делает применение аудита проблематичным.

Следует также констатировать, что элементы аудита безопасности дорожных условий давно разработаны в Российской Федерации и используются в практики работы по обеспечению безопасности дорожного движения. Они в частности отражены в Правилах диагностики и оценки состояния автомобильных дорог (ОДН 2.18.0. 006-2002), Правилах учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации. ФДС. М.1998. 44 с., Методики оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Р-03112199-0502-00. Трансконсалтинг. М.2001 г. 44 с., Комплексной методике программно-целевого сокращения аварийности в местах концентрации ДТП. Министерство транспорта РФ. Москва 1994 г., 96 с. Фактически по элементам аудита в стране выполнено большое количество научных исследований, результаты которых должны быть использованы в аудите. Однако в представленном проекте отчете такие материалы отсутствуют.

Авторы совершенно правильно отмечают, что аудит необходим как на стадии проектирования автомобильных дорог, строительства и их эксплуатации. При этом каждый аудит в этом случае имеет свою специфику, характерные формы и методы проведения. Но, назвав проект документа «концепция и методика аудита дорожной безопасности» они смешали «в кучу» эти совершенно разные понятия и в результате не получилось четкой концепции аудита для всех стадий (проектирования, строительства и содержания дорог) и методики проведения аудита. Отчасти такой результат получился из-за глобальности и сложности поставленной задачи, которая не может быть решена в рамках одного документа.

Если речь идет об аудите на стадиях проектирования, то нужно было бы подробно описать процедуру проведения аудита, в какие сроки, кто, и каким образом может и должен его проводить, проанализированы нормативно-правовые документы. При этом должны быть выработаны критерии оценки при аудите проектных стадий.

При рассмотрении аудита мест концентрации ДТП и анализе причин ДТП не учитывается действующая классификация причин в карточке учета ДТП, утвержденная постановлением Правительства РФ.

Не корректно упор при проведении аудита безопасности существующей автомобильной дороги «Подъезд к г. Северодвинску» делать на мнениях лишь двух водителей. Аудит должен проводиться специалистами дорожниками, сотрудниками дорожного надзора ГИБДД, представителями АТП и пр. компетентных работников.

В тексте отчета используются термины и определения, которые не приняты в отечественной нормативно-технической литературе. Например, меры «сдерживания скорости» – у нас используются понятия «ограничение» или «нормирование» скоростей; регулирование по принципу «пеликан» – не используются в России.

В листах контроля обустройства дороги практически повторены основные таблицы диагностики и оценки ОДН 2.18.0. 006-2002, поэтому их необходимо привести в соответствие этим документом.

Результаты аудита мест концентрации ДТП должны быть формализованы под существующие методики анализа причин ДТП и выбора комплексов мероприятий по безопасности дорожного движения, принятые в системе Минтранса РФ. Это касается также и оценки участков дороги по степени опасности.

Общие выводы.

1. Представленный проект НИОКР оправдан и имеет право на существование особенно в части анализа и разработки концепции проведения аудита безопасности дорожного движения, а также использования зарубежного опыта в практики проведения аудита на отечественных дорогах.

2. Дальнейшее развитие аудита безопасности движения на наш взгляд возможно лишь при использовании отечественных методик по оценке критериев опасности мест концентрации ДТП, анализу причин ДТП и выбору комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения.

Начальник отдела организации
дорожного движения
ГП РОСДОРНИИ, к.т.н.

А. Рыбин

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

о включении в аудит мест концентрации ДТП научно-методических разработок

1. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ СТЕПЕНИ ОПАСНОСТИ УЧАСТКОВ ДОРОГ

Традиционно считается, что если на участке дороги за один год произошло 3 и более ДТП, то такой участок является опасным.

Очагом нарушений ПДД в населенных пунктах следует считать пересечение улиц, железнодорожный переезд, мост, тоннель, путепровод или участок улицы протяженностью до 100 метров, на котором за год было выявлено более 100 нарушений ПДД, вне населенных пунктов – пересечение нескольких автодорог, железнодорожный переезд, мост, тоннель, путепровод или участок автодороги протяженностью в 1000 метров, на котором за год было выявлено более 100 нарушений ПДД.

Потенциальными очагами нарушений ПДД изначально могут быть признаны участки УДС, отвечающие следующим условиям:

- протяженные прямые участки, позволяющие водителям транспортных средств развивать скорость, превышающую разрешенную или установленную дорожным знаком на данном участке дороги;
- участки УДС с большой интенсивностью движения, на которых в «часы пик» образуются заторы;
- протяженные участки УДС, на которых отсутствуют места для разворота;
- нерегулируемые пересечения и примыкания;
- крутые повороты;
- участки УДС в местах больших скоплений людей (рынки, стадионы, киноконцертные залы, рестораны и т.д.), где отсутствуют оборудованные пешеходные переходы, стоянки транспортных средств и т.п.

Согласно Правилам учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, введенных в действие приказом ФДА России от 23 июля 1998 г. № 168 к участкам концентрации ДТП на дорогах с интенсивностью движения 3000 авт/сут и выше следует относить километровые участки, на которых минимальное количество ДТП за 3 три года в зависимости от интенсивности движения и значение коэффициента относительной аварийности составляет не менее 0,3 на участках вне населенных пунктов и 0,4 в пределах населенных пунктов.

Таблица 1

Интенсивность движения авт/сут	Минимальное количество ДТП за три года на участках концентрации ДТП	
	Вне населенных пунктов	В пределах населенных пунктов

3000	3	3
3000-5000	3	4
5000-13000	4	5
13000-17000	5	6
17000-19000	5	6
19000-21000	6	7
21000	7	8

Для определения уровня обеспечения безопасности движения на отдельных дорогах в целом с интенсивностью 3000 авт/сут и более устанавливается доля их участков, характеризующихся различной степенью опасности, рассчитывается общий показатель относительной протяженности участков концентрации ДТП (в долях единицы) по следующей формуле:

$$П = a_1 + k_1 a_2 + k_2 a_3 \quad (1)$$

где: a_1, a_2, a_3 - относительная аварийность (в долях единицы) соответственно: малоопасных, опасных и очень опасных участков; k_1, k_2 - безразмерные коэффициенты приведения участков дорог с различной степенью опасности к малоопасным участкам ($k_1=2,2$; $k_2=4,0$).

Количественная оценка уровня обеспечения безопасности движения для магистральных дорог по результатам расчетов по формуле 1 определяется в соответствии с таблицей 2.

Таблица 2

Значение П	Уровень обеспечения безопасности движения на дороге
Менее 0,01	Высокий
0,01-0,07	Удовлетворительный
0,07- 0,15	Низкий
Свыше 0,15	Критический

Полученная оценка используется для оценки степени опасности дорог для движения и оценки деятельности дорожных организаций по ОБДД.

2. АНАЛИЗ ПРИЧИН ДТП В МЕСТАХ КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП

Под причиной ДТП понимаются любые неудовлетворительные дорожные условия, обстоятельства, устранение которых привело бы к предполагаемому предотвращению или снижению ущерба от ДТП, связанных с этими причинами. Перечень типовых причин, связанных с неудовлетворительными дорожными условиями фиксируются государственной статистикой (табл.2). Однако в каждом конкретном случае могут иметь место и другие причины, которые не вошли в этот перечень. Причины ДТП выявляются из материалов дела расследования, выездов на место совершения ДТП, а также в ходе специальных обследований таких мест и сезонного обследования дорог.

Основные причины ДТП, связанные с неудовлетворительными дорожными условиями

Вид причины ДТП
1. Неровное покрытие
2. Дефекты покрытия
3. Низкие сцепные качества покрытия
4. Неудовлетворительное состояние обочин
5. Обочина занижена по отношению к проезжей части
6. Несоответствие габарита моста ширине проезжей части
7. Плохая видимость светофора
8. Неисправность светофора
9. Отсутствие горизонтальной разметки
10. Отсутствие вертикальной разметки
11. Деревья (опоры) на обочине
12. Наличие наружной рекламы
13. Отсутствие ограждений в необходимых местах
14. Недостаточное освещение
15. Неисправное освещение
16. Сужение проезжей части (снег, строительный материал и пр.)
17. Наличие снежных валов, ограничивающих видимость либо сужающих проезжую часть
18. Отсутствие ограждений, сигнализации в местах работ
19. Плохая видимость дорожных знаков
20. Отсутствие дорожных знаков
21. Неправильное применение горизонтальной разметки
22. Ограниченная видимость
23. Отсутствие переходно-скоростных полос
24. Несоответствие параметров дороги ее категории
25. Несоответствие ж/д переезда предъявляемым требованиям
26. Неисправность переездной сигнализации
27. Отсутствие направляющих устройств и световозвращающих элементов на них
28. Прочие

3. ПРИМЕР ПРОГНОЗА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО БДД В ОЧАГЕ АВАРИЙНОСТИ

Пример расчет прогноза эффективности мероприятий в очаге аварийности выполнен на основе Комплексной методики программно-целевого сокращения аварийности в местах концентрации ДТП.

Для прогноза эффективности мероприятий по устранению количества (ущерба) ДТП используется модель, которая позволяет оценить изменение

показателей аварийности на участке дороги при условии внедрения любого комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения¹.

Мероприятия выбираются, исходя из решения оптимизационной задачи определения значений переменных X (и соответствующих им мероприятий), обеспечивающих оптимум эффекта при реализации мероприятий при ограничении на выделяемые ресурсы:

$$\Delta U(x_1, x_2, \dots, x_n) = \sum_{i=1}^n \{ U_i \prod_{j=1}^n [1 - p_{ij}] \} \rightarrow \max, \quad (2)$$
$$\sum_{i=1}^n [C x_i] \leq C,$$

где, U_i - стоимость ущерба от i -го ДТП;

a_{ij} - степень влияния j -й причины на i -е ДТП;

p_{ij} - степень возможности устранения j -й причины i -м мероприятием;

x_i - переменная, характеризующая реализацию i -го мероприятия;

C_i - стоимость реализации i -го мероприятия.

Методика позволяет отказаться от понятия «главная причина» и тем самым учесть любое количество произвольно связанных причин ДТП и все выявленные возможности их устранения (табл. 3). Она дает возможность на основе данных о причинах и ущербе от ДТП выбрать комплекс мероприятий по регулированию дорожного движения, обеспечивающий максимально возможное сокращение ущерба в местах концентрации ДТП.

Виды мероприятий и их стоимость приведены в таблице 4.

Ниже приведен пример оценки мероприятий на участке дороги:

На основе анализа причин ДТП на участке дороги выявлены следующие причины:

- E_1 - Отсутствие пешеходных ограждений.
- E_2 - Отсутствие разметки по полосам.
- E_3 - Неправильное расположение автобусной остановки.
- E_4 - Недостатки в светофорном регулировании.
- E_5 - Нарушение ПДД пешеходами.

¹ . 3. Комплексная методика программно-целевого сокращения аварийности в местах концентрации ДТП. М. 1994. 96 с. ,Ваулин Э.М., Юров А.П. Теоретические и практические основы выявления и устранения топографических очагов ДТП. -М., 1989.-52. -Автомоб. трансп.: Обзорная информация. Сер. 1, Безопасность движения и охрана труда на автомобильном транспорте. (ЦБНТИ, Министерство автомобильного транспорта РСФСР, вып.1).

- E₆- Отсутствие островка безопасности.

Таблица 3.

Причины, вид и ущерб от ДТП.

№ п/п	Д Т П	Ущерб от ДТП тыс. руб.	Причины ДТП					
			E ₁	E ₂	E ₃	E ₄	E ₅	E ₆
1	Наезд на препятствие	86,2	1	0	1	0	1	0
2	Наезд на пешехода	164,6	0	0	1	1	1	1
3	Опрокидывание	250,8	0	0	0	1	1	1
4	Наезд на пешехода	5396,0	0	1	0	0	0	1
5	Наезд на стоящее транспортное средство	172,3	0	1	1	0	0	0
6	Наезд на пешехода	5856,0	1	0	0	1	1	1
7	Наезд на пешехода	164,6	0	0	1	0	1	0

Таблица 4.

Оценка эффективности влияния мероприятий по устранению причин ДТП

№ п/п	Мероприятия	Стоимость тыс.руб.	Причины ДТП					
			E ₁	E ₂	E ₃	E ₄	E ₅	E ₆
1	Строительство подземного пешеходного перехода	4000,0	0,7	0	0	1	0,7	0,3
2	Установка пешеходных ограждений 400 м.	124,0	0,8	0	0,3	0,2	0,3	0
3	Переоборудование светофорного объекта	52,0	0,5	0	0	1	0,5	0,5
4	Нанесение разметки по полосам в зоне перекрестка	0,5	0	0,9	0	0	0	0,1

Разработка программы мероприятий по повышению безопасности движения на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования Архангельской области, 2004-2007

5	Перенос автобусной остановки	98,7	0,8	0	1	0,5	0,4	0
6	Установка 2-х знаков 5.8.1	2,0	0	0,8	0	0	0	0
7	Устройство островка безопасности термопластиком	0,6	0	0,2	0	0,5	0	0,8

Выводы по оценке эффективности мероприятий в очаге аварийности:

Общая стоимость реализуемых мероприятий- 4277,8 тысяч рублей.

При полном выделении необходимой суммы величина снижения ущерба от реализации мероприятий составляет $\Delta U=3723,835$ тыс. руб. или 30,8% ущерба от ДТП в очаге аварийности.

Начальник отдела организации
дорожного движения
ГП РОСДОРНИИ, к.т.н.

А. Рыбин

В соответствии с Приложением №2 к Контракту №401 от 14 апреля 2004г. на “Разработку программы мероприятий по безопасности движения на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования Архангельской области” на 2005г. была запланирована экспертиза результатов проделанной работы по внедрению методологии аудита дорожной безопасности в практику российской дорожной отрасли в рамках пилотного проекта.

Экспертиза проведена специалистами российского научно-исследовательского института ГП РОСДОРНИИ (Москва). По договоренности с руководством института выполнение экспертизы было поручено г-ну Рыбину Анатолию Леонидовичу, к.т.н., начальнику отдела организации дорожного движения ГП РОСДОРНИИ.

Экспертиза необходима для следующих целей:

1. Определения отношения ведущих представителей отраслевой науки к принятию концепции «Аудит дорожной безопасности»
2. Получение критических замечаний для реагирования
3. Получение рекомендаций для привлечения существующих разработок российских институтов, которые могут быть использованы в дальнейшем
4. Получение предложений для определений «курса» для продолжения работы
5. Оценка возможностей для привлечения к сотрудничеству и расширения проработки темы с подключением ресурсов федерального уровня

Последующая экспертиза будет проведена на базе УралГипродорнии (проектная организация) и Управления автомобильными дорогами Пермской области “Пермьавтодор” (дорожная администрация).

Цель – привлечь во внимание мнения организаций дорожной отрасли разных уровней и разных регионов для распространения концепции, сбора идей, расширения сотрудничества для получения продукта (российской версии методологии аудита дорожной безопасности), максимально соответствующего задаче – повышения качества услуг дорожной отрасли для дорожных пользователей.

Результаты экспертизы были тщательно изучены и прокомментированы исполнителями проекта НИОКР в Приложении 1.

Большая часть замечаний экспертов ГП РОСДОРНИИ уже учтена в плане работ по внедрению элементов аудита дорожной безопасности на 2006-2007гг. (Приложение 2).

Приложение 1

Комментарии к рецензии специалистов ГП РОСДОРНИИ

Мнение рецензентов	Комментарии
<p>В техническом отчете № 2 «Концепция и методика проект НИОКР программы мероприятий по безопасности движения на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования Архангельской области авторами» совершенно правильно отмечена общая мировая тенденция прихода аудита в безопасность дорожного движения.</p> <p>Однако простой перенос его форм и методов и механическое использование без учета отечественной нормативно-технической базы и действующих организационно-управленческой структур в сфере обеспечения безопасности дорожного движения делает применение аудита проблематичным.</p>	<p>Целью Технического отчета №2 являлось общее ознакомление специалистов Архангельскавтодора с концепцией и методиками проведения аудита дорожной безопасности в странах, которые первыми начали внедрять его в практику.</p> <p>На период 2006-2007гг. руководителями проекта НИОКР запланированы работы по адаптации методики аудита дорожной безопасности и листов контроля к российским условиям с учетом существующей российской нормативно-технической базы (см. План внедрения элементов аудита дорожной безопасности на 2006-2007гг.). Также запланирована экспертиза первого проекта методики аудита (2006г.)</p>
<p>Элементы аудита безопасности дорожных условий давно разработаны в Российской Федерации и используются в практики работы по обеспечению безопасности дорожного движения. Они в частности отражены в Правилах диагностики и оценки состояния автомобильных дорог (ОДН 2.18.0. 006-2002), Правилах учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации. ФДС. М.1998. 44 с., Методики оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Р-03112199-0502-00. Трансконсалтинг. М.2001 г. 44 с., Комплексной методики программно-целевого сокращения аварийности в местах концентрации ДТП. Министерство транспорта РФ. Москва 1994 г., 96 с.</p>	<p>Рецензенты совершенно правильно отметили, что в Российской Федерации применяются лишь <u>элементы аудита дорожной безопасности</u>. Применение аудита дорожной безопасности в системном виде в России отсутствует.</p> <p>Что касается документов, указанных в рецензии, то:</p> <ol style="list-style-type: none">1. “Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог” (ОДН 2.18.0. 006-2002) служат для оценки соблюдения норм и стандартов при эксплуатации и ремонте дорог, что, как известно, не гарантирует отсутствия ДТП.2. “Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации”

Мнение рецензентов	Комментарии
	<p>Федерации” и “Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Р-03112199-0502-00” служат для анализа и оценки ДТП как уже свершившегося факта, но не в целях предупреждения дорожных аварий и смягчения тяжести их последствий</p> <p>3. Комплексная методика программно-целевого сокращения аварийности в местах концентрации ДТП рассматривает только те километровые участки, на которых за последние 3 года произошло не менее 3 ДТП, но не позволяет выявить потенциально опасные участки дорог, где участники движения могут совершить ошибку.</p> <p>Ни один из указанных документов не ориентирован на ДОРОЖНОГО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ. А именно в этом и состоит смысл аудита дорожной безопасности.</p> <p>В любой другой отрасли ситуация аналогична. Существуют производственные стандарты для выпуска продукции. Однако это не заменяет изучение спроса и рекламации потребителей на неудобства или небезопасность пользования продуктом. Аудит дорожной безопасности является методологией изучения такого продукта как дорога с позиции потребителей ее качеств (Безопасность - одно из важнейших качеств).</p> <p>Также, ни один из вышеперечисленных документов не рассматривает безопасность дороги с позиции всех участников дорожного движения и в разных условиях дорожного движения (в том числе в темное время суток) а особенно наименее защищенных их категорий – пешеходов и велосипедистов.</p>
Фактически по элементам аудита в стране выполнено большое количество научных	Наибольший интерес представляют, прежде всего, <u>системы аудита дорожной</u>

Мнение рецензентов	Комментарии
<p>исследований, результаты которых должны быть использованы в аудите. Однако в представленном проекте отчета такие материалы отсутствуют</p>	<p><u>безопасности</u>, которые являются способными сделать дороги по настоящему безопасными.</p> <p>Российские фрагменты аудита, к сожалению, реального снижения ДТП обеспечить не могут, и российская статистика это подтверждает. Задача НИОКР как раз и состоит в том, чтобы рассмотреть результативные системы, адаптировать к российской ситуации и использовать российские разработки, хотя бы для того, чтобы оправдать затраты по этим разработкам.</p> <p>План работ на 2006-07гг. предусматривает подготовку проекта 1 российской методики аудита дорожной безопасности существующих дорог, с учетом российских разработок имеющих отношение к элементам аудита.</p>
<p>Авторы совершенно правильно отмечают, что аудит необходим как на стадии проектирования автомобильных дорог, строительства и их эксплуатации. При этом каждый аудит в этом случае имеет свою специфику, характерные формы и методы проведения. Но, назвав проект документа «концепция и методика аудита дорожной безопасности» они смешали «в кучу» эти <u>совершенно разные понятия</u> и в результате не получилось четкой концепции аудита для всех стадий (проектирования, строительства и содержания дорог) и методики проведения аудита. Отчасти такой результат получился из-за глобальности и сложности поставленной задачи, которая не может быть решена в рамках одного документа</p>	<p>Технический отчет № 2 нацелен на:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. общее ознакомление с концепцией «Аудит безопасности» на примере британской и канадской практик, 2. сравнение принципов аудита безопасности с принципом оценки уровня содержания автомобильных дорог по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, применяемым в российской практике. <p>Подразумевается, что аудит проектирования, строительства, содержания и эксплуатации являются стадиями создания и эксплуатации такого продукта дорожной отрасли – дороги. Принципы аудита для разных технологических стадий готовности дороги не могут быть «совершенно разными понятиями», они принципиально едины, отличаясь тем, что на стадии готовой дороги имеется физическая возможность проверить ее безопасность для пользователей, а на стадии проектирования и строительства такая возможность виртуальна. Однако современные программы по</p>

Мнение рецензентов	Комментарии
	<p>проектированию представляют возможность «проехать» по проектируемой дороге в режиме анимации.</p> <p>Поскольку сегодня аварийность случается на существующих дорогах, то приоритет – выявление дефектов существующих дорог, в том числе дефектов проектирования, которые, отвечая стандартам, все же ведут к аварийности. Такой подход позволит получить ценный опыт как для учета при проектировании новых дорог, так и для корректировки стандартов.</p> <p>В этом плане дороги не должны отличаться от любой другой отрасли производства, где совершенствование продукта определяется, прежде всего, требованиями потребителей.</p> <p>Подробное развитие методики аудита дорожной безопасности на разных стадиях развития дороги запланировано на 2006-07гг:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ аудит безопасности существующих дорог (2006г.) ▪ проектируемых дорог (2007г.)
<p>При рассмотрении аудита мест концентрации ДТП и анализе причин ДТП не учитывается действующая классификация причин в карточке учета ДТП, утвержденная постановлением Правительства РФ.</p>	<p>Аудит дорожной безопасности включает предварительное изучение всех имеющихся материалов по ДТП, включая карточки учета ДТП, а также выезд на проблемный участок для более детального изучения причин ДТП.</p> <p>К сожалению, истинной проблемой является не сама карточка учета ДТП, а качество ее заполнения. Данные, занесенные в карточку учета ДТП, чаще всего не позволяют определить истинную причину проблемы. Мнение самих работников ГИБДД – карточки заполняются инспекторами ДПС, которые имеют, как правило, образование не выше школы милиции, и изучение сопутствующих факторов ДТП не входит в их задачу, на это нет ни времени, ни материального стимула. Основное требование – заполнение карточки по основным данным и составление протокола ДТП для целей страхования. Главная задача</p>

Мнение рецензентов	Комментарии
	<p>инспекторов ДПС – выяснить, кто из водителей виновен в произошедшем ДТП, а не то, какие факторы оказали влияние и привели к ошибке, для того, чтобы исключать подобное и предупреждать ДТП в будущем.</p> <p>Кроме этого, популярное указание в карточке такой причины ДТП как “нарушение правил дорожного движения” исключает возможность анализа и обоснованный выбор эффективных мер для устранения истинных причин ДТП.</p>
<p>Не корректно упор при проведении аудита безопасности существующей автомобильной дороги «Подъезд к г. Северодвинску» делать на мнениях лишь двух водителей. Аудит должен проводиться специалистами дорожниками, сотрудниками дорожного надзора ГИБДД, представителями АТП и пр. компетентных работников.</p>	<p>Интерес представляет мнение пользователей о результате работы специалистов, а предложения пользователей вполне могут представлять интерес для специалистов. Точно также как рекламация на работу стиральной машины может содействовать совершенствованию и повышению потребительских качеств.</p> <p>Первым аудитором дорожной безопасности на пилотной дороге “Подъезд к г.Северодвинску” являлся финский инженер-дорожник (стаж работы в дорожной отрасли – 25 лет), специализирующийся на вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.</p> <p>Его мнение относительно того, чем отличается русская небезопасная дорога от финской безопасной дороги представляет большую ценность, чем мнение компетентных работников дорожной отрасли, часто ни разу не управлявших автомобилем на дороге настоящего международного уровня.</p> <p>Этот сравнительный подход, называемый в международной практике бенчмаркингом, широко используется для привлечения в практику полезного и нового.</p> <p>Изучение мнения водителей маршрутных микроавтобусов, каждый день совершающих рейсы на рассматриваемой дороге, позволило дополнить выводы эксперта и лучше понять требования клиента. Аудит также позволил учесть</p>

Мнение рецензентов	Комментарии
	<p>восприятие дороги водителем-женщиной, которое отличается от восприятия тех же условий специалистами дорожниками, сотрудниками дорожного надзора ГИБДД, представителями АТП и пр. компетентными работниками.</p> <p>Результаты показывают, что каждый из пользователей, кроме общих недостатков подмечает что-то свое, что в сумме создает более обширное поле для проведения улучшений.</p> <p>В настоящее время в России отсутствуют официальные квалификационные требования к аудиторам дорожной безопасности. Планируется после разработки таких требований (план 2006г.) и обучения будущих аудиторов, провести аудит силами специалистов Архангельскавтодора, РДО и т.д.</p> <p>Задача подготовки аудиторов – следующий этап работы по НИОКР, хотя понятно, что в числе базовых требований должен быть включен собственный водительский стаж аудитора.</p>
<p>В тексте отчета используются термины и определения, которые не приняты в отечественной нормативно-технической литературе. Например, меры «сдерживания скорости» – у нас используются понятия «ограничение» или «нормирование» скоростей; регулирование по принципу «пеликан» – не используются в России.</p>	<p>Термины «сдерживание» и «ограничение» имеют разное смысловое наполнение и в зарубежном варианте это также разные термины сдерживание - «traffic calming» и ограничение - “speed limitation”.</p> <p>Пеликан – слэнговое название для перехода со светофором, где пешеходы сами вызывают паузу в потоке для перехода при помощи кнопки. Такие светофоры не редкость для российских городов.</p> <p>Вместе с новыми концепциями и методиками приходят новые термины и определения, которые ранее в России не применялись. Некоторые термины не имеют эквивалентов в русском языке и тогда используется терминология-калька для избежания разночтения терминов.</p> <p>Все быстроразвивающиеся отрасли наполняются иностранными кальками, например информационные технологии или</p>

Мнение рецензентов	Комментарии
	<p>телекоммуникации.</p> <p>Транспортный сектор быстрее развивается за рубежом, все инновации приходят из-за рубежа с устоявшимися терминами, что гарантирует одинаковое толкование технического вопроса и снижает «испорченность телефона» из-за переводов.</p>
<p>В листах контроля обустройства дороги практически повторены основные таблицы диагностики и оценки ОДН 2.18.0. 006-2002, поэтому их необходимо привести в соответствие этим документом.</p>	<p>Содержат принципиальные различия из-за различия сути аудита и ведомостей осмотра.</p> <p>Адаптация листов контроля методики аудита дорожной безопасности и листов контроля к российским условиям запланировано на 2006-2007гг.</p>
<p>Результаты аудита мест концентрации ДТП должны быть формализованы под существующие методики анализа причин ДТП и выбора комплексов мероприятий по безопасности дорожного движения, принятые в системе Минтранса РФ. Это касается также и оценки участков дороги по степени опасности.</p>	<p>Формализовать нечего, поскольку метод топографической локализации ДТП одинаков во всех странах.</p> <p>Отличие составляет отход от термина «очаг аварийности» и переход к термину «участок концентрации ДТП» по причине линейной протяженности многих аварийных участков. Такой же термин уже применен в Программе по безопасности дорожного движения Ленинградской области»</p>

