

Комплексний підхід до дорожньої безпеки: приклад Німеччини

Заходи стосовно користувачів доріг

(НАВЧАННЯ, ЗАКОНОДАВСТВО, ПРАВОЗАСТОСУВАННЯ)



1966	Запровадження максимального вмісту алкоголю в крові на рівні 1.3‰
1970	Запровадження принципу захисного водіння (defensive driving)
1970	Обов'язкове застосування сигналу повороту в населених пунктах
1973	Зниження максимально дозволеного вмісту алкоголю в крові до 0.8‰
1974	Накопичувальна система балів за порушення правил дорожнього руху
1974	Запровадження рекомендованого обмеження швидкості на автобанах на рівні 130 км/год
1975	Користування ремнями безпеки і мотошоломами стає обов'язковим
1976	Запровадження обмеження швидкості 100 км/год поза населеними пунктами
1980	Запровадження штрафів за їзду на мотоциклі без шолома
1984	Запровадження штрафів за не користування ремнями безпеки
1986	2-річний випробувальний термін для нових водіїв
1986	Мінімальний вік для керування важкими мотоциклами піднято до 20 років
1988	Запроваджено мінімальну дистанцію до вантажівок і автобусів
1993	Обов'язкове використання дитячих крісел в автомобілях
1995	Обмеження швидкості для транспортних засобів, які проїжджають автобус, який зупинився (швидкість ходи людини)
1998	Зниження максимально дозволеного вмісту алкоголю в крові до 0.5‰
2001	Запровадження штрафів за користування мобільними телефонами під час керування
2007	Ліміт вмісту алкоголю на рівні 0.0‰ для нових водіїв та осіб до 21 року
2010	Дозвіл на керування автомобілем в супроводі старшого водія з 17-річного віку

Організаційні заходи

(ПЛАНУВАННЯ, ФІНАНСУВАННЯ, КОНТРОЛЬ)



1956	Регулярні інспекції безпеки доріг стають вимогою закону (VwV-StVO)
1961	Обов'язкові інспекції транспортних засобів на предмет безпеки (PTI)
1969	Засновано "Раду з безпеки доріг" (DVR), поєднання зусиль всіх сторін для досягнення ефективних дій
1969	Німецька асоціація дорожніх і транспортних досліджень (FGSV) публікує перший бюлетень про місцеве транспортне планування (запроваджено принципи аналізу ДТП, звертається увага на немоторизовані способи пересування)
1971	Схвалення закону про фінансування муніципального транспорту, що запровадив федеральні інструменти фінансування міського транспорту і обов'язкову наявність місцевих транспортних планів
1979	Настанови для місцевого транспортного планування запровадили планування, що базується на цілях, замість планування, що базується на задоволенні попиту
2002	Запровадження формального аудиту безпеки для уникнення недоліків у сфері безпеки руху під час процесів планування
2008	Директива 2008/96/EC Європейського Парламенту та Ради від 19 листопада 2008 року про менеджмент безпеки дорожньої інфраструктури
1973, 1984, 2001 and 2011	Федеральні урядові програми дорожньої безпеки

Виклик дорожньої безпеки

Щорічно близько 3400 осіб помирає в дорожніх аваріях по всьому світу. Близько 50 мільйонів шкідливо отримують травми. Найбільше жертв, понад 90%, фіксується в країнах, що розвиваються, в Африці, Близькому Сході та Азії, незважаючи на той відносно низький рівень автомобілізації. Якщо існуючі тенденції зберуться, дорожні аварії до 2030 року стануть головною причиною смерті у світі, випередивши ВІЛ/СНІД та туберкульоз.

Оптимізувати Дестинітіті дій для безпеки доріг (2011-2020). ООН закликала країни-члени збільшити зусилля для покращення дорожньої безпеки. Ця інфографіка інструменту всеосяжний підхід, до якого вдалася Німеччина у відповідь на різке зростання смертності у 1950-х роках. Разом з багатьма іншими країнами Європи, Німеччина досягла успіху у зменшенні смертей на дорогах завдяки комплексу заходів, які можуть бути відтворені в інших країнах.

Більше інформації та отримання цієї інфографіки у форматі pdf



Джерело інформації про кількість загинувших і травмованих: DESTATIS

Особлива подяка проф. доктору Юргену Герлаху (Jürgen Gerlach) з Університету Вуппертала, та доктору Маркусу Лернеру (Markus Lerner) з Федерального інституту дорожніх досліджень (BASt), за їхні корисні зауваження. Відповідальність за усі помилки і неточності несе GIZ. Дата затвердження: жовтень 2015.

Опубліковано:

Українська адаптація: Віктор Загребя, Аріна Орлова (ГО "Vision Zero"), 2017

VISION
ZERO
в Україні



Опубліковано



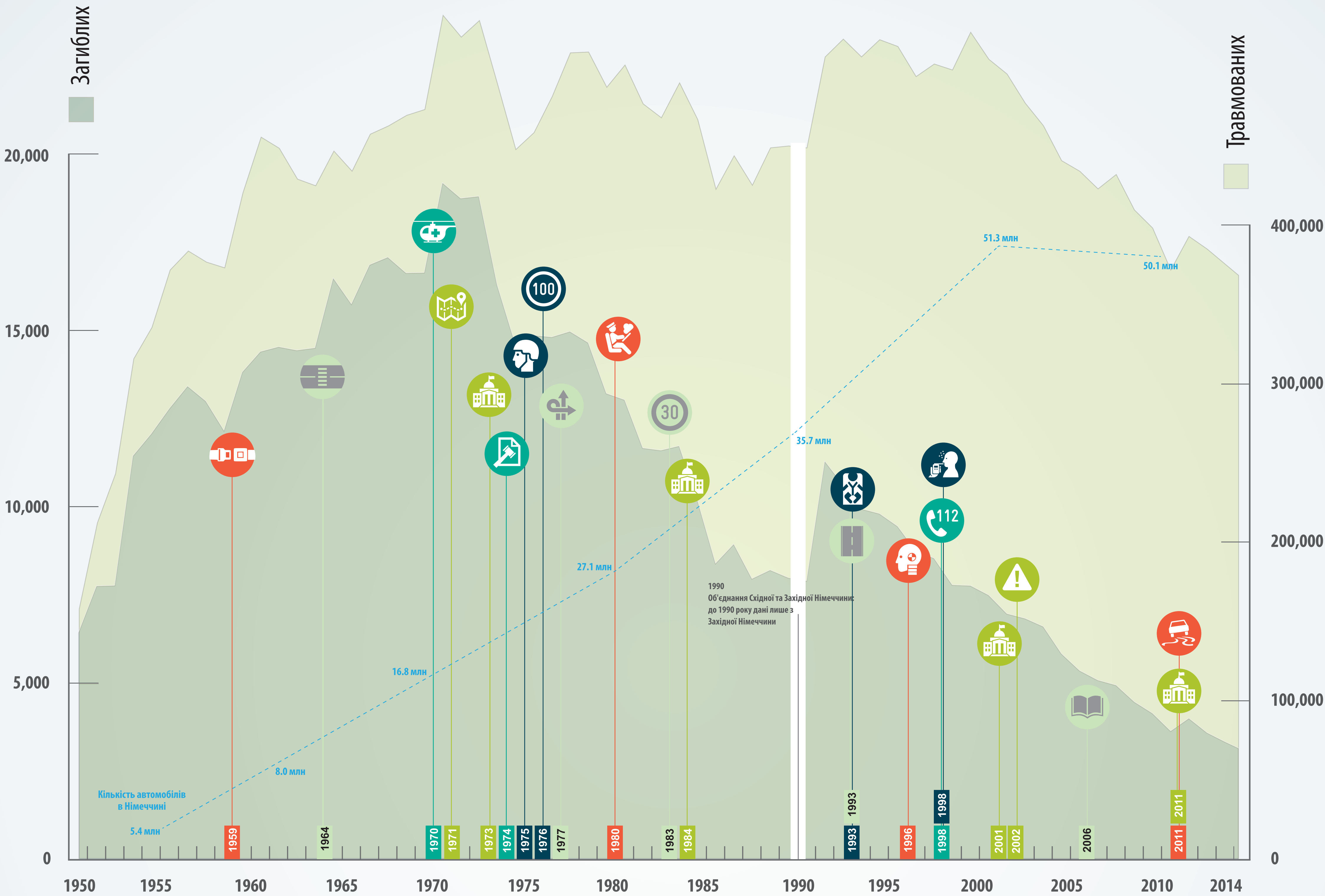
On behalf of



Federal Ministry
for Economic Cooperation
and Development



Federal Ministry for the
Environment, Nature Conservation,
Building and Nuclear Safety



Заходи стосовно інфраструктури

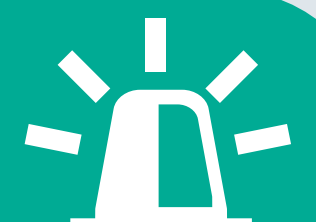
(ПРОЕКТУВАННЯ, БУДІВНИЦТВО ТА УТРИМАННЯ ДОРІГ)



1964	Запровадження нерегульованих переходів ("зебра")
1973	Запровадження стандартів відносно геометричних параметрів, ухилів, перехресть і розрахункової швидкості, що інтегровані в настанови з проектування
1977	Впровадження загальних принципів дизайну дорожньої мережі, класифікація доріг за категоріями (автомагістраль, артерія, колектор, місцева) і типами (міська чи заміська, очікувана обсяг користувачів та ін.)
1980	Запровадження зон з уповільненим рухом („Spielstraßen“, або ігрові вулиці), які спроектовані і зорієнтовані на інтереси пішоходів
1981	Німецька асоціація дорожніх і транспортних досліджень (FGSV) публікує рекомендації з заспокоєння руху в житлових зонах
1982	Запровадження настанов відносно перехресть (RAS-Q), включно з визначенням параметрів компонентів проїжджої частини на основі фізичних характеристик і обсягу потоку
1983	Перші випробування зон з обмеженням швидкості 30 км/год в житлових кварталах
1990	Збільшення застосування кільцевого руху як альтернативної форми перехрестя
1993	Нові рекомендації з проектування головних міських доріг (включають інтереси міського розвитку та потреби пішоходів та велосипедистів)
1995	Перегляд настанов відносно проектування прямих ділянок, зокрема вимог стосовно дистанції оглядовості, що необхідна для обгону
1996	Запровадження проектного рішення "2+1 смуга" для заміських доріг високого рівня, з метою зниження кількості аварій під час обгону
2006	Впровадження в настанови для проектувальників концепції самозрозумілих (стандартизованих) доріг та "пробачаючих" узбіч
2007	Спеціальні рекомендації з покращення безпеки на популярних серед мотоциклістів маршрутах через вдосконалене проектування та роботу поліції
2008	Перший проект "спільного простору" в Німеччині (місто Bohmte)
2011	Запровадження принципу "Дизайн для всіх" з метою гарантування доступності транспортної інфраструктури (HbVA)

Екстрена допомога

(ПРИБУТТЯ, ПОРЯТУНОК)



1970	Перша стаціонарна база гелікоптерів (HEMS, Helicopter Emergency Medical Services) заснована в Мюнхені
1971	Встановлення телефонів виклику спеціальних служб вздовж магістралей і основних доріг
1973	Запровадження єдиних телефонних номерів 110 (поліція) і 112 (пожежна служба), разом з існуванням регіональних номерів
1974	Перший закон про служби невідкладної допомоги прийнятий у Федеральній землі Баварія, який включає вимоги до персоналу, обладнання і часу прибуття. Інші федеральні землі послідували цьому прикладу.
1998	Запровадження єдиного для Європейського Союзу номеру екстрених служб - 112