

ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН

ДЕСЯТИЛЕТИЯ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2021-2030





Настоящий **Глобальный план** разработан Всемирной организацией здравоохранения и региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с партнерами по программе «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами в качестве руководства в поддержку проведения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2021–2030 гг., и достижения его целей.



ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН

ДЕСЯТИЛЕТНИЕ ДЕЙСТВИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, 2021–2030 ГГ.

В **Глобальном плане** изложены необходимые действия для достижения этой цели и содержится призыв к правительствам и партнерам применить комплексный

ПОДХОД «БЕЗОПАСНАЯ СИСТЕМА»



Безопасная
дорожная
инфраструктура



Безопасное
пользование
дорогами



Планирование
мультимодальных
транспортных систем
и землеустройства



Безопасные
транспортные
средства



Оказание помощи
пострадавшим
в ДТП



КАК

Нормативно-
правовая система

Учет гендерной
проблематики

Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 74/229 провозглашено **Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 гг.** с целью снизить за этот период смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий

НЕ МЕНЕЕ
ЧЕМ НА **50%**

ЧТО СДЕЛАТЬ?

КТО ДОЛЖЕН ДЕЛАТЬ?



Финансирование



Правительства

30

Управление скоростным режимом



Укрепление потенциала



Гражданское общество



Частный сектор



Технический прогресс



Сосредоточение внимания на странах с низким или средним уровнем дохода



Фонды



Учреждения ООН

Дополнительная информация:
**ДЕСЯТИЛЕТИЕ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, 2021–2030 ГГ.**

ДЕСЯТИЛЕТИЕ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
**БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

2021–2030

ВВЕДЕНИЕ



Безопасность дорожного движения: дальнейшие действия

Безопасность дорожного движения: актуальные вопросы

В глобальном масштабе дорожно-транспортные происшествия ежегодно являются причиной почти 1,3 миллиона предотвратимых смертей и приблизительно 50 миллионов травм, что делает их главной причиной смертности среди детей и молодых людей во всем мире. В сложившейся ситуации они могут стать причиной еще 13 миллионов смертей и 500 миллионов травм в течение следующего десятилетия и помешать устойчивому развитию, особенно в странах с низким или средним уровнем дохода. Эти недопустимо высокие цифры, как в абсолютном, так и в относительном выражении, практически не менялись в течение последних 20 лет, несмотря на кропотливую работу Организации Объединенных Наций и других органов, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения

Признавая важность этой проблемы и необходимость действовать, страны мира единогласно приняли резолюцию 74/299 Генеральной Ассамблеи ООН, в которой они провозгласили 2021–2030 гг. вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, поставив четко сформулированную цель – снизить за этот период смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий не менее чем на 50%. В этом плане описаны действия, которые необходимо предпринять для достижения поставленной цели. Он предназначен для руководителей высшего звена

и должен служить общей концептуальной основой для разработки национальных и местных планов действий и установки соответствующих целей. Сейчас, когда мы вступаем во второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, правительства и заинтересованные стороны во всем мире должны сделать выбор – допустить, чтобы все шло своим чередом, в надежде, что того, что уже делается, будет достаточно для значительного сокращения смертности, либо действовать смело и решительно, чтобы изменить курс, используя инструменты и знания, разработанные и накопленные на протяжении последнего Десятилетия действий.

Глобальный план осуществления второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения не приемлет того, чтобы все шло своим чередом, и призывает правительства и заинтересованные стороны сменить курс и пойти по новому пути, сосредоточив внимание на внедрении комплексного подхода «Безопасная система», при котором безопасность дорожного движения однозначно признана одним из ключевых факторов устойчивого развития. Этот план также содержит призыв к действиям, которые помогут миру достичь цели сокращения к 2030 г. числа смертей и серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий на 50%.

Надежда есть

Огромные возможности для прогресса были созданы благодаря целому ряду мощных факторов, включая провозглашение Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, подтверждение государствами-членами своей политической приверженности поставленным целям, создание прочной основы за последнее Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также включение безопасности дорожного движения в задачи 3.6 и 11.2 Целей в области устойчивого развития. Кроме того, три Глобальные конференции на уровне министров, назначение Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Специального посланника по безопасности дорожного движения и создание Фонда ООН по безопасности дорожного движения – все это однозначно свидетельствует о том, что безопасности дорожного движения придается все большее значение и совершенствуются механизмы для ее обеспечения в глобальном масштабе.

Включение конкретных задач обеспечения безопасности дорожного движения в Повестку дня в области устойчивого развития период до 2030 г. свидетельствует о всеобщем признании того, что смерть и травмы в результате дорожно-транспортных происшествий в настоящее время являются одной из наиболее серьезных угроз для устойчивого развития стран. Это означает, что безопасность дорожного движения нельзя ставить под угрозу или приносить ее в жертву ради удовлетворения других социальных потребностей. В этом контексте к безопасности дорожного движения следует относиться не как к отдельной проблеме, а как к неотъемлемой части многих программ, в том числе в таких областях, как охрана здоровья детей, адаптация к изменению климата, обеспечение гендерного равенства и справедливости. Пандемия COVID-19 наглядно продемонстрировала, что сама по себе потребность в мобильности, несомненно, будет претерпевать изменения в следующем десятилетии, и это неизбежно приведет как к ожидаемым, так и к неожиданным изменениям. Необходимо будет постоянно проявлять бдительность и адаптироваться к меняющейся ситуации, чтобы эти изменения не привели к росту смертности или травматизма.

Безопасность как основополагающий принцип

Постоянное развитие транспорта во всем мире ставит перед нами множество проблем: выбросы парниковых газов и изменение климата, загрязнение воздуха, зависимость от ископаемого топлива, эпидемия хронических заболеваний, а также риски дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и дорожно-транспортного травматизма. Быстрое развитие технологий, растущая плотность и рост населения в городских районах, а также появление и растущее присутствие микромобильности и все более широкое использование услуг мобильности – все это свидетельствуют о серьезности задач, с которыми нам предстоит столкнуться.

Вместе с тем системы мобильности, действительно ориентированные на безопасность, окажут в целом положительное влияние с точки зрения нашего здоровья, нашего окружения, снижения социально-экономических издержек, связанных с дорожно-транспортными происшествиями с трагическим

исходом, а также с точки зрения роли женщин в нашей мобильности и транспортных системах. Поставив безопасность людей во главу угла наших усилий по обеспечению безопасности дорожного движения, мы автоматически сделаем безопасную мобильность неотъемлемым правом человека. Это повысит значение безопасности в глобальной повестке дня и создаст новый импульс для повышения заинтересованности правительств, корпораций и международных организаций в реализации мер, которые могут в значительной степени сократить дорожно-транспортный травматизм.

Пришло время действовать: недопустимо высокие показатели смертности и травматизма и начало следующего Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения стимулируют мировое сообщество к тому, чтобы пересмотреть подход к обеспечению безопасности дорожного движения.

Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 74/229 провозглашено **Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 гг.** с целью снизить за этот период смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий

**НЕ МЕНЕЕ
ЧЕМ НА 50%**



Концептуальная основа Глобального плана

Мобильность является неотъемлемой частью практически всего, что мы делаем в повседневной жизни. Мы выходим из дома и попадаем в систему дорог, по которым мы отправляемся на работу и в школу, за едой и во многие другие места для удовлетворения наших повседневных семейных и социальных потребностей. Значение дорожно-транспортной системы настолько велико, что ее безопасность – или отсутствие таковой – влияет на широкий спектр основных человеческих потребностей. Таким образом, обеспечение безопасности дорог и создание условий для устойчивой мобильности имеют большое значение для сокращения масштабов бедности и уменьшения неравенства, расширения доступа к занятости и образованию, а также для смягчения последствий

изменения климата. На самом деле, эффективность, доступность и безопасность транспортных систем прямо или косвенно способствуют достижению многих ЦУР. Сама по себе деятельность, направленная на обеспечение безопасности дорожного движения, ограничена в плане своего потенциального охвата и влияния и часто подчиняется другим социальным целям и потребностям. Но если безопасность дорожного движения считается настоятельной потребностью, удовлетворение которой может способствовать прогрессу в других задач, стоящих перед обществом, – от гендерного равенства до экологической устойчивости, – потенциальные возможности деятельности, направленной на ее обеспечение, можно существенно расширить.

В Глобальном плане изложены необходимые действия для достижения этой цели и содержится призыв к правительствам и партнерам применить комплексный **ПОДХОД «БЕЗОПАСНАЯ СИСТЕМА»**

Для кого предназначен этот план

Цель этого плана – стимулировать национальные и местные органы власти, а также другие заинтересованные стороны, способные повлиять на ситуацию в плане безопасности дорожного движения (включая гражданское общество, научно-образовательное сообщество, частный сектор,

доноров, общественных и молодежных лидеров и другие заинтересованные стороны), в процессе разработки ими национальных и местных планов действий и формулирования целей на Десятилетие действий.

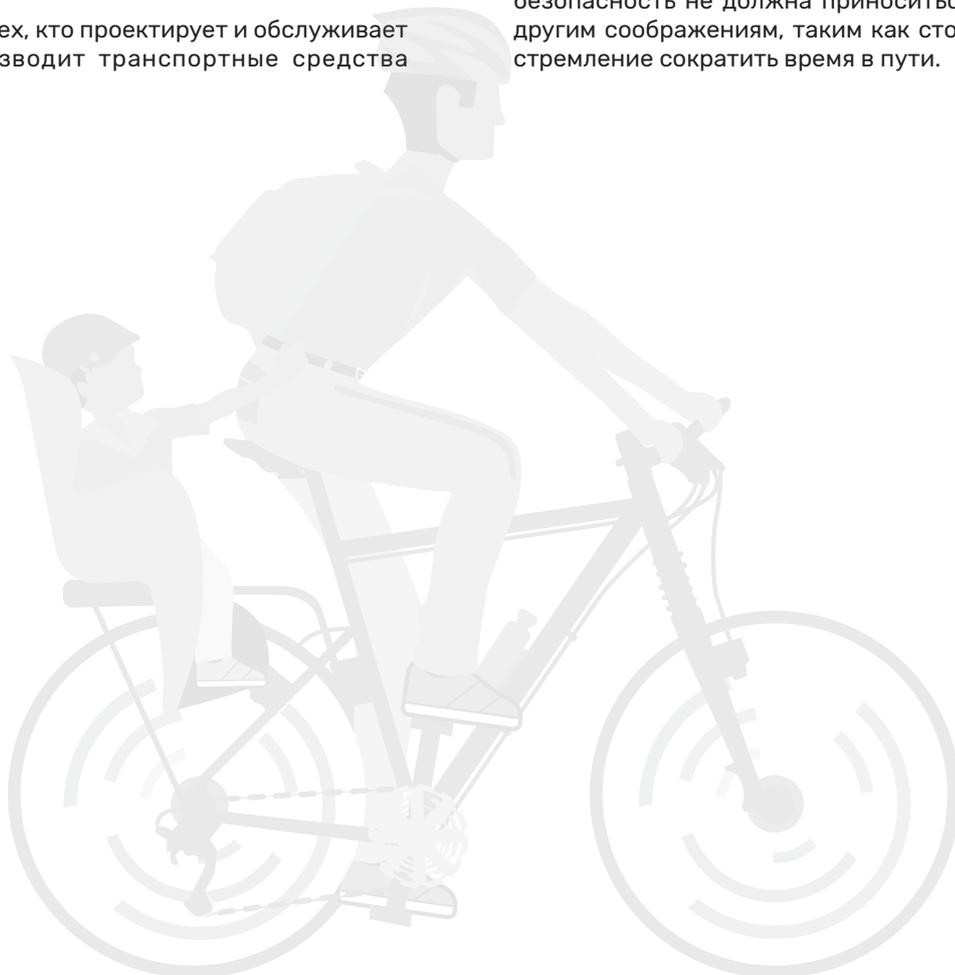
В основе – подход «Безопасная система»

Подход «Безопасная система» – одна из главных особенностей Десятилетия действий – признает, что автотранспорт представляет собой сложную систему, и ставит безопасность во главу угла. Он также признает, что люди, транспортные средства и дорожная инфраструктура должны взаимодействовать таким образом, чтобы обеспечить высокий уровень безопасности. Таким образом, «Безопасная система»:

- предвидит и учитывает ошибки, свойственные человеку;
- предусматривает проектирование дорог и транспортных средств таким образом, чтобы сила удара при столкновении ограничивалась величиной, допустимой для человеческого организма, во избежание смерти или серьезных травм;
- стимулирует тех, кто проектирует и обслуживает дороги, производит транспортные средства

и управляет программами обеспечения безопасности, к тому, чтобы разделять ответственность за безопасность с участниками дорожного движения, чтобы в случае ДТП принимались меры для устранения недостатков во всей системе, вместо того чтобы обвинять только водителя или других участников дорожного движения;

- ориентирован на постоянное предусмотрительное совершенствование дорог и транспортных средств, чтобы обеспечивалась безопасность всей системы, а не только в тех местах или ситуациях, в которых аварии происходили в последнее время; и
- исходит из основополагающей предпосылки о том, что транспортная система должна сводить к нулю количество смертей или серьезных травм и что безопасность не должна приноситься в жертву другим соображениям, таким как стоимость или стремление сократить время в пути.



ЧАСТЬ II



Рекомендуемые действия

Приведенные ниже рекомендации основаны на хорошо отработанных и эффективных действиях и оптимальных методах предотвращения дорожно-транспортного травматизма и представляют собой подробное описание мер, направленных на создание и совершенствование безопасных систем. Эти

рекомендации не носят предписывающий характер, но могут использоваться в качестве источника информации для разработки национальных планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения с учетом местных условий, имеющихся ресурсов и возможностей.

Планирование мультимодальных транспортных систем и землеустройства

Поскольку ожидается, что к 2030 г. примерно 70% населения мира будет жить в городах, рост спроса на городскую мобильность превысит возможности систем, которые в значительной степени зависят от личных транспортных средств, таких как автомобили и мотоциклы. Поэтому решающее значение для решения этой проблемы имеют инвестиции в системы общественного транспорта для обеспечения безопасного и эффективного передвижения многочисленного и растущего населения. Системы общественного транспорта, такие как автобусы, трамваи и пригородные поезда, перевозят больше людей и, как правило, более доступны по цене, чем личные автомобили. Они снижают вероятность аварий и являются ключевым средством повышения безопасности, как подчеркивается в задаче 11.2 ЦУР.

Важная отправная точка для внедрения подхода «Безопасная система» – планирование мультимодальных транспортных систем и землеустройства. Оно обеспечивает оптимальное

сочетание моторизованных и немоторизованных видов транспорта для обеспечения безопасности и равного доступа к мобильности, при этом удовлетворяя разнообразные потребности и предпочтения населения. Планирование мультимодальных транспортных систем и землеустройства должно осуществляться с учетом местных условий и климата. В процессе планирования землеустройства необходимо учитывать соображения управления спросом на транспортные услуги, выбор способа передвижения и задачи обеспечения возможностей для безопасного и экологичного передвижения для всех, особенно самыми здоровыми и экологически чистыми способами передвижения, которыми зачастую пренебрегают, такими как передвижение пешком, на велосипеде или в общественном транспорте. Это должно сопровождаться стандартами, которые явно направлены на то, чтобы исключить или снизить потенциальные риски для безопасности дорожного движения, и устанавливают минимально

необходимые показатели безопасности применительно ко всем ожидаемым способам передвижения, возможностям и поездкам.

Например, наличие парковочных мест для велосипедов и личных транспортных средств возле автобусных остановок и вокзалов может облегчить ежедневные поездки на работу и обратно с использованием мультимодальных средств передвижения. Помимо устранения связанных с движением автотранспорта рисков для пешеходов и велосипедистов, людям необходимо чувствовать

себя в безопасности. В этой связи важными предпосылками для создания благоприятных условий для мультимодального передвижения и активной мобильности являются инвестиции в инфраструктуру и меры политики, благодаря которым люди чувствуют себя в большей безопасности и лучше защищенными как от опасностей, связанных с дорожным движением, так от преступности, особенно те меры политики, которые направлены на решение гендерных проблем в контексте обеспечения безопасности.

ВСТАВКА 1.

Рекомендуемые действия, призванные стимулировать планирование мультимодальных транспортных систем и землеустройства

- Проводить политику, способствующую компактному городскому проектированию.
- Проводить такую политику, при которой обеспечивается снижение скоростей движения транспорта и первоочередное внимание уделяется потребностям пешеходов, велосипедистов и пользователей общественного транспорта.
- Содействовать транзитно-ориентированному проектированию, с тем чтобы городское развитие и коммерческая застройка концентрировались вокруг узлов общественного транспорта.
- По возможности стратегически располагать государственное, субсидируемое жилье и жилье для работников учреждений и предприятий таким образом, чтобы обеспечивался удобный доступ к услугам общественного транспорта с высокой пропускной способностью.
- Создавать условия, не способствующие использованию личных транспортных средств в районах плотной городской застройки с высокой плотностью населения, устанавливая ограничения в отношении пользователей автотранспортных средств, движения транспортных средств и дорожной инфраструктуры, и обеспечивать альтернативные средства передвижения, которые являются доступными, безопасными и простыми в использовании, такими как передвижение пешком, на велосипеде, в автобусах и трамваях.
- Обеспечить интермодальную связность между общественным транспортом и прокатом велосипедов на крупных остановках общественного транспорта и транспортные соединения для передвижения на велосипеде и пешком, что сокращает общее время в пути.
- Строить новые (или модернизировать существующие) транспортные сети, чтобы немоторизованные способы передвижения были такими же безопасными, как и моторизованные, и, что важнее всего, удовлетворяли потребности в передвижении всех людей, независимо от возраста и возможностей.
- Содействовать позитивному маркетингу и использованию стимулов, таких как участие работодателя в оплате проездных билетов для проезда в общественном транспорте.

Безопасная дорожная инфраструктура

Безопасная дорожная инфраструктура имеет решающее значение для снижения дорожно-транспортного травматизма. Дорожная инфраструктура должна планироваться, проектироваться, строиться и эксплуатироваться таким образом, чтобы создавались благоприятные условия для мультимодальной мобильности, в том числе для совместного использования транспортных средств/общественного транспорта, а также для передвижения пешком и на велосипеде. При этом необходимо исключить или свести к минимуму риски не только для водителей, а для всех участников дорожного движения, прежде всего для наиболее уязвимых.

Необходимы минимальные стандарты технической инфраструктуры, призванные обеспечить безопасность пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов, водителей и пассажиров транспортных средств, пользователей общественного транспорта, операторов грузовых перевозок и других пользователей инфраструктуры мобильности. В частности, необходимы стандарты в отношении таких основных элементов, как вертикальные и горизонтальные указатели (дорожные знаки и разметка); тротуары; безопасные переходы; велосипедные дорожки; мотоциклетные дорожки; выделенные автобусные полосы;

безопасные обочины; разделение разных режимов движения; разделительные полосы и заграждения на скоростных дорогах; безопасное проектирование перекрестков; и установление скоростного режима с учетом особенностей местности и дороги, целевого назначения и режима движения. Необходимо также определить потребности в физической и цифровой инфраструктуре для использования передовых технологий содействия управлению автомобилем и беспилотных транспортных средств.

Для управления скоростью инфраструктура должна быть спроектирована таким образом, чтобы быть логичной и интуитивно понятной и чтобы обеспечивалась безопасность всех участников дорожного движения (например, удобный въезд в город, продуманная организация дорожных работ). Дорожная инфраструктура должна не только способствовать повышению безопасности, но также быть более доступной, в том числе для людей с ограниченными возможностями, и упрощать переход с одного вида транспорта на другой. Рекомендации по соответствующим стандартам в отношении различных компонентов безопасности были разработаны на глобальном и региональном уровнях и могут использоваться странами для разработки собственных стандартов.

ВСТАВКА 2.

Рекомендуемые действия для повышения безопасности дорожной инфраструктуры

- Разработать функциональные классификации и необходимые стандарты безопасности в отношении каждой из групп участников дорожного движения в пределах зон землеустройства и местных дорожно-транспортных коридоров.
- Проанализировать и усовершенствовать законодательство и местные стандарты проектирования с учетом функционального назначения дорог, потребностей всех участников дорожного движения и особенностей конкретных зон.
- Установить технические стандарты и целевые показатели для рейтинга в отношении всех проектов с учетом потребностей всех участников дорожного движения, а также целевые показатели уровня безопасности в отношении конкретных участков.
- Внедрить инфраструктурные решения, обеспечивающие соблюдение логического и интуитивно понятного скоростного режима (например, 30 км/ч в центре города; ≤ 80 км/ч на загородных дорогах без разделительной полосы; 100 км/ч на скоростных автомагистралях).
- Провести аудиты безопасности дорожного движения на всех участках новых дорог (и на всех этапах – от предварительного технико-экономического обоснования до детализированного проектирования) и всесторонние оценки с привлечением независимых и аккредитованных экспертов для обеспечения соответствия всех участников дорожного движения минимальному стандарту не ниже трех звезд.
- Составить карту рисков ДТП (при наличии достоверных данных о ДТП) и провести профилактические осмотры и проверки с целью оценки уровня безопасности дорожной сети, при необходимости соответствующие потребностям участников дорожного движения.
- Установить целевые показатели эффективности для каждого из участников дорожного движения на основе результатов проверки с количественно определенными параметрами и с учетом качественных характеристик дороги (например, наличие тротуара).

Безопасность транспортных средств

Транспортные средства должны проектироваться таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность как водителей и пассажиров, так и других участников дорожного движения и пешеходов. Для повышения безопасности транспортного средства его конструкция может включать различные функциональные элементы, позволяющие избегать столкновений (активная безопасность) или снизить риск получения травм водителем, пассажирами и другими участниками дорожного движения в случае дорожно-транспортного происшествия (пассивная безопасность). Несмотря на то, что было разработано несколько типов технологических решений, степень их внедрения в разных странах неодинакова, и то, что входит в «стандартное оборудование» нового автомобиля, также различается от страны к стране. Действительно, в зависимости от правил, действующих на целевом рынке, производимые автомобили оснащаются разными средствами безопасности. Автопроизводители часто отказываются

от оборудования новых автомобилей некоторыми устройствами пассивной безопасности, если эти автомобили продаются в странах, где нормативно-правовая база не требует наличия таких средств.

Необходимо применять согласованные законодательно установленные стандарты в отношении конструкции и технологического оснащения транспортных средств, чтобы во всем мире обеспечивался единый и общепринятый уровень безопасности. Правительствам следует в законодательном порядке установить минимальный набор стандартов безопасности для всех «традиционных» категорий транспортных средств, включая легковые автомобили, фургоны и микроавтобусы, грузовики, автобусы и двух- и трехколесные транспортные средства, а также для «нестандартных» транспортных средств, распространенных во многих странах (таких как трехколесные моторикши и джипни).

ВСТАВКА 3.

Рекомендуемые действия, призванные обеспечить безопасность транспортных средств

- Установить эффективные, согласованные и обязательные стандарты безопасности для новых и подержанных моторизованных транспортных средств, ремней безопасности, детских удерживающих систем и мотоциклетных шлемов, в том числе:
 - стандарты в отношении средств защиты водителя и пассажиров в случае лобового и бокового столкновений;
 - стандарты в отношении ремней безопасности и креплений ремней безопасности для всех сидений, гарантирующие установку ремней безопасности на транспортном средстве при его сборке;
 - стандарты в отношении мест крепления детских удерживающих устройств ISOFIX, в соответствии с которыми удерживающее устройство должно прикрепляться непосредственно к раме транспортного средства во избежание неправильного использования;
 - стандарты в отношении электронной системы контроля устойчивости автомобиля для предотвращения заноса и потери управления при сносе задней или передней оси, то есть в случае избыточной или недостаточной поворачиваемости;
 - стандарты в отношении системы автоматического экстренного торможения для снижения вероятности столкновений;
 - стандарты в отношении системы защиты пешеходов для уменьшения силы столкновения с транспортным средством;
 - стандарты в отношении мотоциклетных шлемов, сертифицированных в соответствии с международными согласованными стандартами;
 - стандарты в отношении антиблокировочной тормозной системы и подфарников, включаемых при езде в светлое время суток, для мотоциклов;
 - стандарты в отношении систем автоматического поддержания заданной скорости, помогающие водителям соблюдать скоростной режим;
 - стандарты в отношении систем автоматического вызова экстренных служб в случае аварии (eCall или AECs), обеспечивающие автоматическое оповещение о чрезвычайной ситуации при помощи установленного в автомобиле датчика.
- Обеспечить соблюдение эффективных и согласованных стандартов безопасности на протяжении всего срока эксплуатации транспортного средства. Это можно сделать, например, приняв следующие меры:
 - установить системы обязательной сертификации и регистрации новых и подержанных транспортных средств, основанные на общепринятых требованиях в отношении безопасности в сочетании с регулярным техосмотром;
 - установить правила вывоза и ввоза подержанных транспортных средств, предусматривающие досмотр в пунктах въезда и выезда и обязательный периодический техосмотр транспортных средств; и
 - содействовать повышению спроса на более безопасные автомобили путем стимулирования независимых программ оценки новых автомобилей.

Соглашения ООН о правилах в области транспортных средств были разработаны для того, чтобы помочь странам установить правила для внедрения и обеспечения соблюдения стандартов безопасности при производстве транспортных средств и их компонентов, а также проведения периодических технических осмотров на протяжении всего срока эксплуатации транспортных средств. После того, как стандарты установлены, необходимо обеспечить их применение на протяжении жизненного цикла транспортного средства. Этот цикл включает производство транспортного средства, его продажу, техническое обслуживание и перепродажу, а также его перемещение в результате импорта или экспорта. В этой связи правительствам следует создать механизмы периодической оценки состояния транспортных средств, призванные гарантировать соответствие всех новых и находящихся в эксплуатации транспортных средств основным правилам безопасности транспортных средств.

Одновременно с принятием регулирующих мер правительствам следует поощрять предоставление потребителям информации о безопасности транспортных средств в рамках программ оценки новых автомобилей, проводимой независимо от производителей транспортных средств. Эти программы помогают покупателям принимать более продуманные решения о покупке, давая покупателям возможность получать объективную информацию об уровне безопасности протестированных транспортных средств. Кроме того, эти программы могут напрямую стимулировать производителей к тому, чтобы заранее, не дожидаясь каких-либо требований со стороны регулирующих органов, по собственной инициативе оснащать производимые транспортные средства технологиями и средствами обеспечения безопасности для удовлетворения спроса на более безопасные автомобили. Автопарки, как государственные, так и частные, также могут способствовать повышению безопасности транспортных средств, закупая только такие транспортные средства, которые превосходят по крайней мере минимальные стандарты безопасности, установленные ООН.

Безопасное пользование дорогами

Превышение скорости, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, усталость водителя, невнимательное вождение и неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов относятся к числу основных поведенческих факторов, способствующих дорожно-транспортному травматизму и смертности в результате ДТП. Поэтому при проектировании и эксплуатации дорожно-транспортной системы необходимо учитывать эти поведенческие факторы в соответствующих положениях законодательства, в правоприменении и информационно-разъяснительной работе. На поведение участников дорожного движения также в значительной степени влияют системы безопасности, которыми оборудованы транспортные средства, и то, как спроектирована дорожная инфраструктура, которая должна проектироваться с учетом потребностей всех участников дорожного движения, быть интуитивно понятной, простой в использовании и гарантировать, что самые простые и очевидные действия являются наиболее безопасными.

Законодательство, регулирующее поведение участников дорожного движения, может быть принято на национальном, субнациональном или региональном уровне в зависимости от действующей в стране системы государственного управления. Поскольку законы о дорожном движении являются важным средством обеспечения безопасного поведения участников дорожного движения, необходимо осуществлять контроль за соблюдением этих законов и должны

применяться достаточно строгие штрафные санкции, удерживающие от нарушений правил дорожного движения. Стратегии правоприменения должны подкрепляться эффективными информационно-разъяснительными кампаниями, призванными обеспечить осведомленность населения, поддержку и понимание со стороны общества, а также участие местных заинтересованных сторон, с тем чтобы максимально повысить контроль за соблюдением законодательных и нормативных требований. Аналогичным образом следует принимать меры по борьбе с коррупцией в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, поскольку коррупция подрывает общественную поддержку и эффективность законодательства.

Другие факторы, в том числе определение размера страховых взносов в зависимости от наличия у водителя нарушений и аварий, могут стимулировать водителей соблюдать действующие законы и правила дорожного движения. Корпорации, как государственные, так и частные, могут устанавливать свои правила, обеспечивающие безопасную работу автопарков, в том числе допуская задержки в разумных пределах для предотвращения превышения скорости, устанавливая ограничения в отношении продолжительности рабочего времени для работников службы доставки и наблюдая за поведением и действиями водителей с помощью средств контроля, таких как устройства, ограничивающие скорость, и регистрирующие тахометры

ВСТАВКА 4.

Рекомендуемые действия для обеспечения безопасности дорожного движения

- Принять законы о безопасности дорожного движения и обеспечить их соблюдение:
 - Установить ограничения максимальной скорости с учетом типа и функциональных характеристик дорог.
 - Установить предельно допустимые нормы содержания алкоголя в крови (ВАС) для предотвращения управления транспортным средством в неадекватном состоянии (в состоянии алкогольного опьянения и под воздействием наркотических веществ), в том числе особые нормы для начинающих и профессиональных водителей.
 - Сделать обязательным использование средств обеспечения безопасности (ремней безопасности, детских удерживающих устройств и мотоциклетных шлемов).
 - Ограничить использование портативных электронных устройств во время вождения.
 - Учредить специально уполномоченный правоприменительный орган, организовать обучение его сотрудников и обеспечить его необходимым оборудованием и другими средствами для правоприменительной деятельности.
- Установить правила дорожного движения и правила получения водительского удостоверения.
 - Установить и периодически обновлять правила дорожного движения и нормы поведения участников дорожного движения.
 - Проводить информационно-разъяснительную работу с целью повышения осведомленности и правилах дорожного движения.
 - Установить минимальный возраст для управления транспортным средством и требования в отношении состояния зрения водителей.
 - Проводить тестирование с целью проверки знаний и навыков вождения для получения водительских прав и установить порядок поэтапной выдачи водительских удостоверений начинающим водителям.
 - Установить ограничения в отношении максимальной продолжительности управления транспортным средством и минимальную продолжительность отдыха для профессиональных водителей.
 - Сделать страхование автогражданской ответственности обязательным для операторов моторизованных транспортных средств.
- Обеспечить, чтобы дорожная инфраструктура учитывала потребности всех участников дорожного движения и способствовала безопасному поведению, в том числе путем принятия следующих мер:
 - установка однозначно интерпретируемых дорожных указателей и знаков и нанесение интуитивно понятной дорожной разметки;
 - использование перекрестков с круговым движением и средств принудительного снижения скорости транспортных средств, таких как «лежачие полицейские»;
 - физическое разделение участников дорожного движения, включая использование защищенных велосипедных дорожек и пешеходных зон.
- Использовать средства обеспечения безопасности, которыми оборудованы транспортные средства, и другие технологии, обеспечивающие безопасное поведение, в том числе:
 - автоматические ремни безопасности и звуковое оповещение о непристегнутом ремне;
 - умные системы управления скоростью;
 - технологии для отключения в мобильных устройствах функций передачи текстовых сообщений и других функций, отвлекающих внимание во время вождения.

Действия в случае ДТП

Оказание помощи пострадавшим в ДТП и их выживание в значительной степени зависят от быстроты действий: задержка в несколько минут может оказаться роковой для пострадавшего. Поэтому в случае ДТП необходимо как можно скорее предпринять комплексные и скоординированные действия по оказанию помощи пострадавшим. Механизмы, обеспечивающие принятие необходимых мер, включают систему оповещения (например, единый универсальный номер доступа) для связи с соответствующими специалистами, которые в свою очередь могут быстро направить на место происшествия соответствующие аварийно-спасательные службы со специально обученными сотрудниками и необходимым оборудованием, в том числе автомобилями скорой помощи, а при необходимости даже вертолеты.

Следует поощрять обучение по оказанию первой помощи на местном уровне, чтобы существенно расширить возможности для своевременного принятия мер для спасения жизни людей, особенно в районах, где возможности для оказания догоспитальной экстренной помощи ограничены и/или сотрудники экстренных служб не имеют возможности прибыть на место происшествия незамедлительно. Необходимо прежде всего организовать обучение сотрудников экстренных служб, не занимающихся оказанием медицинской помощи, таких как полицейские и пожарные, и других лиц, которые в силу своей профессии часто оказываются на месте дорожно-транспортного происшествия, например профессиональных водителей, в том числе водителей такси и водителей общественного транспорта. Чтобы этим сотрудникам экстренных служб, первыми пребывающим на место происшествия, было проще работать, должна быть обеспечена их правовая защита (например, в соответствии с «законами доброго самаритянина»).

Реабилитация является важным компонентом оказания помощи пострадавшим в результате ДТП, поскольку она может значительно уменьшить вероятность пожизненной потери трудоспособности пострадавшими. Необходимо создать механизмы, обеспечивающие более эффективное оказание реабилитационных услуг пострадавшим в ДТП и более широкий доступ к таким услугам. В частности, необходимо, чтобы реабилитация была частью системы оказания неотложной помощи, а также обеспечить оказание реабилитационных услуг на более низких уровнях помощи и создать надлежащие механизмы финансирования, такие как системы страхования участников дорожного движения (например, обязательное страхование автогражданской ответственности). Обеспечение защиты людей с ограниченными возможностями от потери работы и их трудоустройство посредством создания соответствующих стимулов для работодателей будут способствовать дальнейшему смягчению социально-экономических последствий инвалидности.

Необходимо также создать системы оказания всесторонней поддержки пострадавшим и членам их семей. Правительствам следует разработать механизмы для проведения расследований ДТП с привлечением специалистов разного профиля и обеспечения правосудия для потерпевших. При необходимости следует также оказывать финансовую и социальную поддержку потерпевшим и их семьям, чтобы они не оказывались лишенными средств из-за затрат, связанных с длительным лечением и реабилитацией, которые могут быть непомерно высокими, или в результате потери кормильца.



ВСТАВКА 5.

Рекомендуемые действия, направленные на более эффективное оказание помощи пострадавшим в результате ДТП

- Создать систему оперативного оказания помощи пострадавшим в ДТП.
 - Уникальный, действующий на всей территории страны номер телефона для вызова экстренной службы.
 - Механизм координации действий диспетчерской службы (для вызова пожарных, полиции, скорой помощи).
- Расширить возможности неспециалистов (лиц, не являющихся медработниками) для оказания помощи.
 - Обеспечить обучение лиц, не являющихся сотрудниками экстренных служб, таких как водители такси, общественного транспорта, полицейские, пожарные и т.п., основным навыкам оказания первой медицинской помощи.
 - Принять «законы доброго самаритянина» для обеспечения правовой защиты неспециалистов, оказывающих первую помощь.
- Повысить эффективность профессиональной медицинской помощи.
 - Обеспечить наличие в медицинских учреждениях журналов регистрации травм для регистрации информации о причинах травм и мерах клинического вмешательства.
 - Нарастивать потенциал догоспитальной, стационарной и реабилитационной помощи/услуг и установление базового пакета услуг неотложной помощи на каждом из уровней системы здравоохранения.
 - Обеспечить круглосуточный доступ всех пациентов, независимо от платежеспособности, к оперативным службам и службам неотложной помощи, надлежащим образом оснащенным и укомплектованным персоналом.
 - Оказывать восстановительные и реабилитационные услуги для предотвращения постоянной утраты трудоспособности.
- Установить требования в отношении проведения расследований ДТП с привлечением специалистов разного профиля.
 - В обязательном порядке расследовать ДТП, повлекшие серьезные травмы, и ДТП со смертельным исходом для получения информации, необходимой для разработки стратегий предотвращения ДТП и принятия эффективных мер судебной защиты пострадавших и членов их семей.
 - Создать механизмы координации для расследования ДТП и обмена данными между соответствующими профильными ведомствами.
 - Создать надлежащие механизмы финансирования, такие как страхование участников дорожного движения (например, обязательное страхование автогражданской ответственности).
- Оказывать социальную, судебно-правовую, а при необходимости также финансовую помощь семьям погибших и пострадавших в результате ДТП.





Необходимые условия реализации плана

Решающее значение для повышения безопасности дорожного движения в следующем десятилетии имеет обеспечение эффективной реализации Плана действий на основе подхода «Безопасная система». Действия должны быть основаны на фактических данных, и по возможности следует использовать результаты оценки эффективности реализации в качестве источника информации для адаптации доказавших свою эффективность мер к местным условиям.

Финансирование

В большинстве стран деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения не финансируется в достаточном объеме. Для развития безопасной дорожной инфраструктуры, а также для принятия мер, призванных сделать дорожное движение более безопасным, необходимы долгосрочные и устойчивые инвестиции. Существуют значительные возможности для привлечения инвестиций из уже существующих источников в транспортный сектор в более широком определении, в частности, в планирование транспорта и транспортных сетей, в общественный транспорт, строительство, эксплуатацию, материально-техническое обслуживание и ремонт дорог и организацию дорожного движения. Безопасность дорожного движения должна быть неотъемлемой частью процесса принятия решений в сфере транспорта,

а не служить своего рода «дополнением» к этой деятельности в транспортном секторе в более широком контексте.

Основная ответственность за финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения лежит на правительствах стран. Источниками устойчивого финансирования можно считать те, которые являются внутренними, имеющими непосредственное отношение к финансируемой деятельности, в достаточной степени экономически обоснованными, позволяющими быстро мобилизовать ресурсы и управлять ими и приемлемыми с точки зрения общественности и политиков. Источники устойчивого финансирования включают ассигнования из государственного бюджета, средства, выделяемые из бюджета

местным органам государственного управления, сборы с пользователей дорог; взносы в частные фонды страхования, прибыль государственных страховых корпораций, штрафы за нарушение правил дорожного движения и облигации социального воздействия.

Однако для того, чтобы рекомендованные в этом плане действия получили необходимый импульс, необходимы механизмы промежуточного краткосрочного финансирования. Есть несколько

источников финансирования, которые могут помочь начать деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в странах с низким или средним уровнем дохода. К ним относятся многосторонние кредитные учреждения, спонсоры, представляющие частный сектор, сбор денежных средств путем продажи товаров в порядке благотворительности, международные финансовые учреждения и благотворительные пожертвования от фондов и частных лиц.

Нормативно-правовая система

Международно-правовые документы Организации Объединенных Наций (ООН) в области безопасности дорожного движения обеспечивают прочную основу для создания странами собственных нормативно-правовых баз и систем, которые способствуют безопасности дорожного движения и международному движению транспортных средств. К их числу относятся следующие:

- Конвенция 1968 г. о дорожном движении и предшествовавшая ей Конвенция 1949 г. о дорожном движении, способствующие международному дорожному движению и повышению безопасности дорожного движения благодаря принятию единых правил дорожного движения.
- Конвенция 1968 г. о дорожных знаках и сигналах, установившая набор общепринятых дорожных знаков и сигналов.
- Соглашение 1958 г. о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций, являющееся правовой основой для принятия единообразных Правил Организации Объединенных Наций для всех типов производимых колесных транспортных средств, особенно правил, касающихся аспектов безопасности и охраны окружающей среды.
- Соглашение 1997 г. о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, которое служит правовой основой для проведения технических осмотров колесных транспортных средств и взаимного признания актов технического осмотра для трансграничного использования дорожных транспортных средств.

- Соглашение 1998 г. о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, служащее правовой основой для разработки глобальных технических правил для транспортных средств, касающихся безопасности и экологических характеристик.
- Соглашение 1957 г. о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), устанавливающее стандарты, в том числе требования к эксплуатации, обучению водителей и конструкции транспортных средств, которые могут применяться для предотвращения и смягчения последствий ДТП с участием транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

Чтобы полностью реализовать преимущества конвенций ООН по безопасности дорожного движения, их применение не должно ограничиваться присоединением к ним. Следующим критически важным шагом является перенос положений этих конвенций в национальное или региональное законодательство и соответствующие системы для обеспечения их эффективного применения, а также контроль за соблюдением этих положений силами дорожной полиции и инспектирующими органами.



Управление скоростным режимом

Решающее значение для эффективной реализации подхода «Безопасная система» имеют системы управления скоростью. Скорость – один из главных факторов риска, связанных с дорожным движением, который можно устранить, предприняв действия в отношении различных элементов системы безопасности, такие как планирование мультимодальных транспортных систем и землеустройства, а также действия в отношении инфраструктуры, конструкции транспортных средств и поведения участников дорожного движения. Управление скоростью непосредственно влияет не только на вероятность и серьезность ДТП, но также на эффективность других мер по обеспечению безопасности. Например, транспортные средства, соответствующие правилам ООН в отношении транспортных средств или эквивалентным национальным стандартам, конструируются таким образом, чтобы сила бокового удара, которому при столкновении подвергаются водитель и пассажиры транспортного средства и пешеходы, ограничивалась уровнем, обеспечивающим выживаемость людей, при столкновении на скорости до 50 км/ч. Следовательно, в соответствии с подходом «Безопасная система» максимальная скорость при движении по дорогам с перекрестками, где можно ожидать боковых столкновений, не должна превышать 50 км/ч.

Что касается густонаселенных городских районов, то есть веские доказательства того, что даже самые совершенные конструкции дорог и транспортных средств не могут в достаточной степени гарантировать безопасность всех участников дорожного движения, когда скорости движения превышают безопасный уровень – 30 км/ч. По этой причине в городских районах, для которых характерно типичное и предсказуемое сочетание участников дорожного движения (автомобили,

велосипедисты, мотоциклисты и пешеходы), следует устанавливать лимит скорости, не превышающий 30 км/ч (20 миль в час), если нет веских оснований для установления более высоких лимитов.

Меры по управлению скоростью могут приниматься в целом ряде областей обеспечения безопасности дорожного движения, включая инженерно-техническое проектирование и оборудование дорог (например, использование лежачих полицейских или других искусственных неровностей на поверхности, приподнятых пешеходных переходов, перекрестков с круговым движением, зигзагообразных препятствий, а также установление безопасных ограничений скорости); оборудование транспортных средств (системами автоматического поддержания заданной скорости); и изменение поведения участников дорожного движения (законодательство, контроль за соблюдением правил и поощрение для предотвращения нарушений скоростного режима). Оптимальная интеграция этих часто разрозненных усилий (и в тех ситуациях, в которых они могут быть максимально полезными) повысит эффективность управления скоростью и позволит достичь желаемых результатов, способных коренным образом изменить ситуацию. Например, меры по строительству и модернизации дорог больше подходят для условий движения на низких, а не на высоких скоростях; может потребоваться определенное время, прежде чем оснащение транспортных средств соответствующим оборудованием сможет стать рентабельным, особенно в странах, которые импортируют в основном подержанные автомобили; а контроль за соблюдением правил дорожного движения, в том числе автоматизированный, наиболее эффективен в странах с невысоким уровнем коррупции и эффективными судебными и административными системами.



30

Укрепление потенциала

Приоритетной задачей должно стать повышение квалификации специалистов по безопасности дорожного движения, работающих в государственных учреждениях, в частном секторе, в организациях гражданского общества и научно-исследовательских учреждениях, поскольку отсутствие специальных знаний для проектирования и строительства безопасных дорог, транспортных средств и изменения поведения участников дорожного движения, а также для разработки и эксплуатации эффективно функционирующих систем оказания помощи пострадавшим в результате ДТП являются серьезным препятствием во многих странах. Кроме того, у многих стран и городов отсутствует достаточный опыт в том, что касается адаптации принципов, на которых основан подход «Безопасная система», к местным условиям, эффективного сбора и анализа данных о безопасности дорожного движения и проведения качественных исследований в области безопасности дорожного движения.

В последние десятилетия вопросы безопасности дорожного движения в некоторой степени были интегрированы в учебные программы по

многим дисциплинам, таким как общественное здравоохранение, транспорт и городское планирование. Важным элементом подготовки и повышения профессиональной квалификации всесторонне образованных менеджеров и специалистов-практиков в области безопасности дорожного движения должна быть аттестация в области безопасности дорожного движения в качестве дисциплины, изучаемой в высших учебных заведениях и центрах повышения квалификации. Краткосрочные курсы и повышение квалификации также могут способствовать обретению таких навыков, как управление программами и их реализация, в то время как профессиональные сети и сообщества специалистов также являются важными платформами для обеспечения постоянного поддержания и повышения уровня знаний. Кроме того, важным условием повышения эффективности информационно-разъяснительной работы и усиления политической поддержки усилий по обеспечению безопасности дорожного движения может быть подготовка специалистов в смежных областях (таких как журналистика).

Учет гендерной проблематики в процессе транспортного планирования

Вопросы безопасности дорожного движения по-разному касаются мужчин и женщин, что объясняется разными физическими, поведенческими и социальными причинами. Несмотря на то, что женщины более уязвимы в случае аварии, у них гораздо меньше шансов погибнуть в результате ДТП, чем у мужчин. Обычно они гибнут при других обстоятельствах – будучи пешеходами и пассажирами, а не водителями автомобилей и мотоциклистов. Это частично объясняется тем, что мужчины чаще используют для передвижения моторизованные транспортные средства. Это также объясняется гендерными различиями в том, что касается готовности к принятию риска. Опыт показывает, что что мужчины-водители автомобилей и мотоциклов подвергаются в 2-4 раза более высокому риску в расчете на километр, чем женщины, даже с учетом того, что мужчины в подавляющем большинстве используют наиболее опасные виды транспорта, в том числе для передвижения и в связи с профессиональной деятельностью.

Существуют также значительные гендерные различия в характере повреждений в результате ДТП. У женщин риск получения серьезных травм в результате ДТП на 47% выше, чем у мужчин, а риск получения женщинами хлыстовой травмы шеи в пять раз выше. Анатомические гендерные различия, в том числе в строении скелета, могут быть одной из возможных причин более высокого травматизма среди женщин. Однако в большинстве нормативно предписанных тестов, проводимых для оценки

уровня безопасности пассажиров транспортных средств, используются только модели среднего или «стандартного» мужчины, и поэтому они не учитывают физические особенности и потребности женщин. Таким образом, в процессе внедрения и применения подхода «Безопасная система» следует руководствоваться следующими соображениями.

- Основы транспортной политики должны обеспечивать благоприятные условия как для мужчин, так и для женщин, для того чтобы и те, и другие могли иметь доступ к безопасной, доступной, надежной и устойчивой мобильности и пользоваться транспортными системами без какой-либо дискриминации.
- Больше женщин должны активно участвовать в деятельности в транспортном секторе и происходящих в нем процессах – будь то в качестве операторов транспортных систем, руководителей, принимающих решения при разработке политики и механизмов регулирования, инженеров и проектировщиков, а также во всем остальном.
- Необходимо уделять больше внимания гендерным различиям в контексте проектирования и строительства всех компонентов транспортной инфраструктуры. Например, необходимо изменить конструкцию транспортного средства, чтобы она учитывала различия между полами в плане эргономики: манекен «женского пола» для краш-теста EvaRID, утвержденный для нормативных испытаний, является хорошим примером того, как этого можно достичь.

Адаптация технологий с учетом подхода «Безопасная система»

Автомобильные технологии меняются беспрецедентными темпами, и, хотя ведутся споры о потенциале новых технологий, современные высокотехнологичные системы содействия управления автомобилем, включая электронные системы контроля устойчивости автомобиля, системы удержания автомобиля в пределах полосы движения и системы автоматического экстренного торможения, уже спасают жизни во многих странах. В то же время разрабатываются новые автоматизированные системы, которые потенциально могут спасти еще больше жизней. Технологии, не связанные с транспортными средствами, также могут иметь большое значение в странах с низким или средним уровнем дохода. Одним из примеров является оказание помощи пострадавшим в ДТП – ситуация, в которой коммуникационные технологии, которые могут быть основаны на почти повсеместном использовании мобильных телефонов, – могут способствовать оперативному оказанию эффективной помощи пострадавшим людям, оказавшимся на месте происшествия. В ситуациях, когда автомобиль скорой помощи не имеет возможности быстро прибыть на место ДТП, соответствующие технологии могут проложить маршрут доставки пострадавших в ближайшее медицинское учреждение, способное оказать помощь получившим травмы.

Связь между транспортными средствами и между транспортными средствами и инфраструктурой также может способствовать более безопасной

и устойчивой мобильности. Эти технические возможности могут быть особенно эффективными для обеспечения безопасности пешеходов, велосипедистов и водителей двухколесных механических транспортных средств. Аналогичные технологии также позволяют планировать маршруты во избежание заторов с целью сокращения выбросов и оптимизации безопасности. Коммуникационные и логистические технологии могут снизить потребность в поездках, соединяя людей электронным способом для проведения деловых и торговых операций, а также облегчая эффективную и безопасную доставку продуктов и материалов.

Одной из задач управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения является стимулирование разработки технологий безопасности, подходящих для самых разных условий. Другая задача связана с эффективным использованием результатов технологической революции и ее потенциальным воздействием, как положительным, так и отрицательным, на безопасность дорожного движения. Более широкое внедрение технологий, обеспечивающих соединение и взаимодействия устройств, и других мобильных технологий создает новые возможности, а также проблемы, в связи с чем необходимо оценивать эффективность политики, законов, нормативных актов и правил, имеющих отношение к безопасности дорожного движения, и при необходимости вносить в них изменения.



В центре внимания – страны с низким или средним уровнем дохода

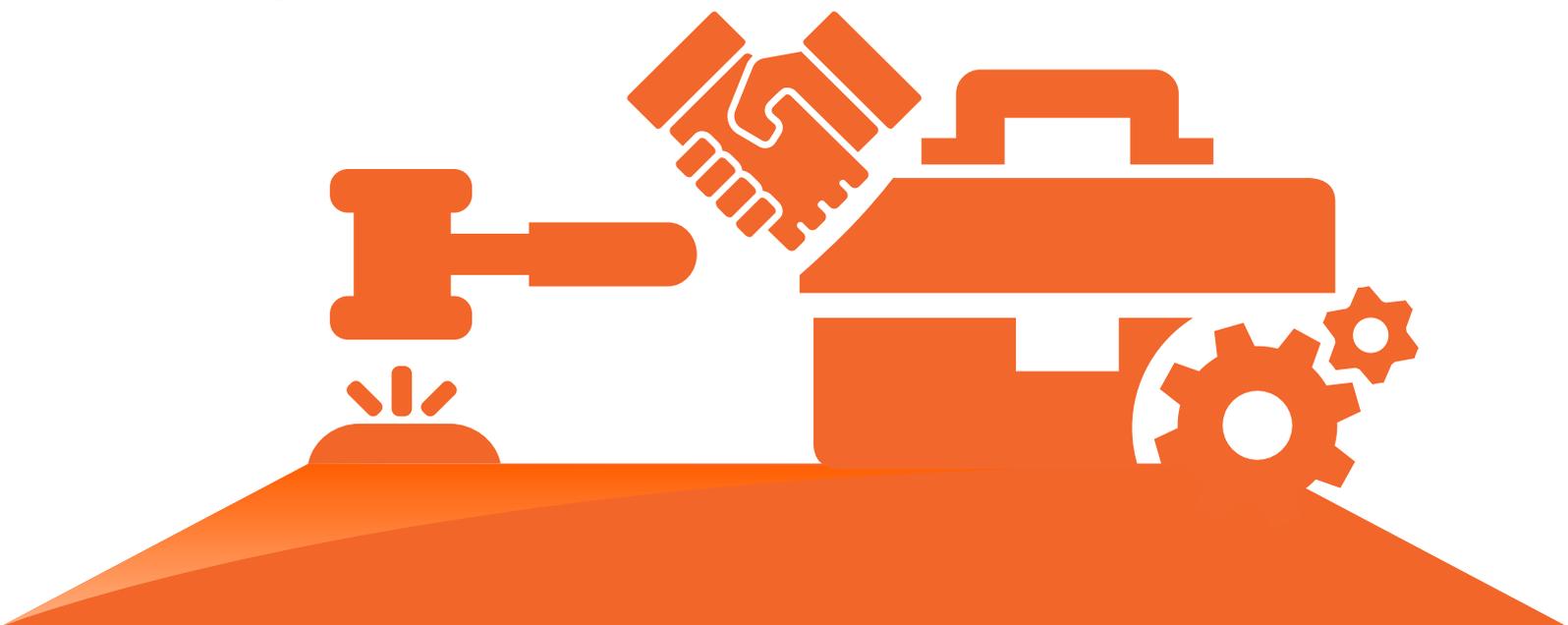
На страны с низким или средним уровнем дохода приходится более 90% всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий, несмотря на то что в этих странах находится менее 60% автотранспортных средств, поэтому для того, чтобы была достигнута цель Десятилетия действий, необходимо уделять этим странам повышенное внимание и оказывать им поддержку. Несмотря на очевидные проблемы, страны с низким или средним уровнем дохода способны, минуя стадию принятия традиционных изолированных мер по обеспечению безопасности дорожного движения, взять на вооружение комплексный подход к обеспечению безопасности и устойчивости транспорта. В то время как перед многими странами с высоким уровнем дохода (особенно перед теми, которые в значительной степени зависят от использования личных транспортных средств) стоят задачи декарбонизации транспорта для смягчения последствий изменения климата и решения проблем со здоровьем, возникающих из-за недостаточной физической активности, страны с низким или средним уровнем дохода имеют возможность инвестировать средства в развитие мультимодальных транспортных систем в рамках комплексной стратегии развития.

Помимо обмена опытом и оказания технической помощи, странам с высоким уровнем дохода (через свои двусторонние агентства развития) вместе с многосторонними и частными донорами следует

брать на себя обязательства по предоставлению финансовых ресурсов на цели повышения безопасности дорожного движения в порядке содействия развитию и выполнять эти обязательства. Точно так же транснациональные корпорации, работающие в странах с низким или средним уровнем дохода, должны осуществлять контроль за своими операциями с целью обеспечения их безопасности и внедрять механизмы для предотвращения дорожно-транспортного травматизма во всей цепи создания стоимости. Приверженность частных корпораций принципам безопасности дорожного движения и контроль за их соблюдением – все это должно быть таким же в странах с низким или средним уровнем дохода, как и в странах с высоким уровнем дохода, независимо от нормативной среды, в которой они действуют.

Разнообразие контекстов и геополитических условий в разных странах с низким или средним уровнем дохода подчеркивает значение сотрудничества на национальном и региональном уровнях, в том числе значение возможностей для установления региональных целей и/или разработки региональных стратегий для решения общих проблем. В этих ситуациях сотрудничество также может дать возможность усилить роль и влияние отдельных стран. Создавая региональные сети и альянсы, страны могут усилить свои рычаги влияния при взаимодействии с многосторонними и многонациональными организациями.





Общая ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения

Хотя основная ответственность за разработку безопасной дорожно-транспортной системы и реализацию плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения возлагается на государственные учреждения, все чаще важными компонентами подхода «Безопасная система» признаются роль и влияние других участников этого процесса. Важный вклад в обеспечение безопасности дорожного движения также могут

внести частный сектор, гражданское общество, научно-образовательные учреждения и другие негосударственные субъекты. В глобальном масштабе мощной силой являются объединяющие свои усилия государственные и частные организации, применяющие методы обеспечения безопасности дорожного движения и тем самым вносящие свой вклад в достижение ЦУР.

Роль правительства

Основная ответственность за обеспечение безопасности граждан возложена на правительство (центральное правительство и местные органы государственного управления). Учитывая значительную степень негативного воздействия дорожно-транспортных происшествий и значительную пользу повышения безопасности дорожного движения, обеспечение этой безопасности должно рассматриваться в качестве одной из приоритетных задач политики и считаться ценным общественным благом. Весьма важным показателем

политической воли является объем финансирования из государственного бюджета деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в различных секторах. Кроме того, правительство отвечает за установление приоритетов в рамках национального плана на основе консультаций с заинтересованными сторонами и информации, получаемой на местах, механизмы координации и обеспечение сбора и анализа данных о ДТП, смертности и травматизме.

За правительством должна сохраняться центральная роль в плане руководства осуществлением и координации национальной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения даже в тех случаях, когда ответственность разделяется правительством с другими участниками этого процесса, и эта роль должна заключаться в следующем:

- обеспечение законодательной основы безопасности дорожного движения и наделение различных учреждений, как государственных, так и негосударственных, необходимыми юридическими полномочиями для выполнения функций, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;
- разработка плана действий с целевыми показателями, мониторинг деятельности различных участников процесса обеспечения безопасности дорожного движения и обеспечение

достаточного финансирования деятельности по реализации этого плана;

- стимулирование соблюдения стандартов, в частности в отношении методов и процедур закупок, поставщиками и пользователями транспортных услуг;
- общая координация деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Решающее значение для обеспечения прозрачности и подотчетности имеют представление и публикация отчетности всеми участниками процесса. Государственные субъекты обязаны публиковать информацию о смертности и травматизме в результате ДТП и другие важные данные, стимулировать/обязывать другие стороны делать то же самое в соответствии с их правилами, процедурами и используемыми ими показателями эффективности работы.

Роль научно-образовательных учреждений, гражданского общества и молодежи

В глобальном масштабе значительным опытом, который может помочь заполнить важные пробелы в различных областях безопасности дорожного движения (которым иногда не уделяется должного внимания) и способствовать принятию мер политики, необходимых для снижения дорожного травматизма, обладают научно-образовательные учреждения и организации гражданского общества. Научно-образовательные и исследовательские учреждения играют важную роль в сборе и систематизации фактических данных, помогающих правительству и другим участникам понять (посредством эпидемиологического анализа и анализа рисков) характер и масштабы проблемы, а также наметить эффективные варианты и стратегии ее решения (посредством экспериментальных исследований и оценки эффективности принимаемых мер). Гражданское общество может способствовать усилению роли научно-образовательных учреждений, участвуя в информационно-пропагандистской деятельности и выступая в качестве независимой силы, влияющей на изменения в обществе. Оно также может способствовать разработке политики, пополняя базу фактических данных и выражая мнения групп населения, чьи интересы непосредственно затрагиваются предлагаемыми мерами политики.

Научно-образовательные учреждения и организации гражданского общества не только вносят свой вклад в то, чтобы вопросы безопасности дорожного движения постоянно оставались в повестке дня правительства, и объединяют усилия заинтересованных сторон для достижения общей цели, но также могут выполнять следующие функции:

- служить важным источником информации о безопасности дорожного движения для общества и правительства;
- способствовать обеспечению подотчетности правительства, расширяя права и возможности общественности в том, что касается обеспечения безопасности дорожного движения и надлежащего государственного управления; и
- способствовать достижению ЦУР, связанных с безопасностью дорожного движения.

Молодые люди играют важную роль в формировании транспортной системы будущего по двум основным причинам. Во-первых, это возрастная группа, в наибольшей степени страдающая от дорожно-транспортного травматизма, при том что ДТП являются основной причиной смерти среди людей в возрасте от 5 до 29 лет. Во-вторых, это поколение, которое унаследует результаты принимаемых сегодня решений в отношении безопасности развивающейся транспортной системы. Поэтому необходимо учитывать потребности молодых людей, которые должны вносить свой вклад в формирование системы и генерировать идеи о том, как лучше всего защитить некоторых из наиболее уязвимых среди нас. Конструктивное взаимодействие с молодыми лидерами может способствовать повышению заинтересованности в решении проблем безопасности дорожного движения и формированию нового поколения, активно выступающего в поддержку обеспечения безопасности, способного по-новому взглянуть на будущее мобильности.



Роль частного сектора

Огромное значение для общества и транспортных систем имеют корпорации и компании: они производят продукцию, эксплуатируют свои парки транспортных средств и управляют ими, руководят работой своих сотрудников, подрядчиков и располагают возможностями для финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Предприятия и компании любых размеров, действующие во всех секторах, способны внести свой вклад в достижение ЦУР, связанных с безопасностью дорожного движения, руководствуясь принципами, на которых основан подход «Безопасная система», по всей цепи создания стоимости (в том числе применяя свои внутренние процедуры и методы закупок, производства и распределения), и сообщая информацию об эффективности своей работы по обеспечению безопасности в своих отчетах об устойчивом развитии. Например, в контрактах, заключаемых с поставщиками, предприятия могут устанавливать условия, которые:

- устанавливают уровни безопасности транспортных средств (в том числе двухколесных механических транспортных средств) в парках транспортных средств, используемых для предоставления им оплачиваемых услуг;
- обязывают водителей транспортных средств, в том числе двухколесных механических транспортных средств и других моторизованных средств индивидуальной мобильности, проходить соответствующее обучение;
- требуют от поставщиков проведения самостоятельного мониторинга соблюдения требований безопасности дорожного движения и представления соответствующей отчетности; а также
- устанавливают стандарты в отношении составления графиков и планирования закупок и оплаты перевозок и других транспортных услуг, призванные предотвратить утомление водителей, предусматривающие использование дорог и транспортных средств с пониженным риском и обеспечивающие сокращение времени в пути.

Производители транспортных средств и смежные отрасли могут внести свой вклад, обеспечив оснащение производимых ими автомобилей средствами безопасности, независимо от того, на каких рынках они продаются. Они, в частности, могут вносить вклад в создание безопасной инфраструктуры, приспособленной для всех участников дорожного движения, разработку технологий безопасности и гармонизацию стандартов и требований, действующих в разных регионах.

Точно так же свой вклад в формирование культуры безопасности могут внести другие сектора, такие как страхование, создавая стимулы для безопасного использования дорог в виде регулирования платы за страхование. Системы обязательного страхования могут в значительной степени способствовать более эффективным действиям после ДТП, облегчая расследование аварий, а также обеспечивая защиту пострадавших от финансового ущерба. Большое значение для социально ответственной деятельности корпораций имеют также другие усилия по обеспечению безопасности как общественного блага, такие как составление индекса безопасности и выпуск облигаций социального воздействия для повышения безопасности дорожного движения.

Кроме того, корпорации и частные компании должны также прилагать усилия к устранению или смягчению факторов риска, негативно влияющих на безопасность дорожного движения, в том числе отказываясь от рекламы автомобилей, подчеркивающей скорости, которую они способны развивать, популяризации алкоголя или других продуктов, потребление которых может быть причиной управления транспортным средством в неадекватном состоянии, и проводя такую политику в отношении занятости, которая не создает проблем в виде переполненности общественного транспорта и утомления водителей.



Роль источников финансирования

Важную роль в обеспечении наличия необходимых ресурсов для поддержки действий, описанных в этом плане, играют источники финансирования, как государственные, так и частные. Частные доноры играют важную роль в ликвидации краткосрочных дефицитов финансирования и могут предоставлять средства в порядке посевного финансирования проектов, в рамках которых принимаются безотлагательные меры с целью повышения безопасности дорожного движения, одновременно мобилизуя более долгосрочные инвестиции из внутренних источников, в том числе государственных. Поддержка со стороны частных спонсоров также помогает заполнить важные пробелы в развитии потенциала, исследовательской и информационно-пропагандистской деятельности во многих странах. Огромное значение для решения поставленных задач имеют обеспечение

согласованности приоритетов внешних спонсоров и правительства, а также механизмы устойчивого финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Внешние спонсоры, включая международные организации, двусторонние и многосторонние агентства развития и банки развития, также могут внести свой вклад в усилия по обеспечению безопасности дорожного движения, обеспечивая интеграцию проблематики безопасности дорожного движения в процесс развития, особенно в рамках инициатив по развитию инфраструктуры, имеющих большое значение для транспорта и мобильности. Этим спонсорам также следует брать на себя обязательства выделять финансовые ресурсы на цели повышения безопасности дорожного движения в порядке содействия развитию и выполнять эти обязательства.

Роль Организации Объединенных Наций

Всемирная организация здравоохранения тесно сотрудничает с региональными комиссиями ООН, действуя в качестве координирующего учреждения, занимающегося вопросами безопасности дорожного движения в рамках системы ООН, с целью оказания содействия государствам-членам путем повышения осведомленности; установления целевых показателей; предоставления рекомендаций по вопросам политики; сбора данных; содействия наращиванию технического потенциала; и организации взаимодействия с заинтересованными сторонами. Специальный посланник Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения будет продолжать прилагать усилия к повышению осведомленности о том, насколько важно уделять первоочередное внимание безопасности дорожного движения в процессе разработки национальных планов и составления государственного бюджета, и о том, как безопасность дорожного движения связана с другими ЦУР. Программа «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» будет продолжать действовать в качестве консультативного механизма для содействия международному сотрудничеству и повышению эффективности глобальной и региональной координации между учреждениями ООН и другими международными партнерами с целью содействия выполнению резолюций Генеральной Ассамблеи ООН по безопасности дорожного движения.

Фонд безопасности дорожного движения ООН будет продолжать способствовать укреплению потенциала стран для принятия эффективных мер по повышению безопасности дорожного движения на устойчивой основе путем привлечения государственных и частных инвестиций для реализации высокоэффективных инициатив в странах. Координаторы-резиденты ООН также будут продолжать координировать действия, планируемые и предпринимаемые страновыми группами ООН и правительствами принимающих стран в рамках реализации этого плана. Специализированные учреждения, такие как ООН-Хабитат, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде, ЮНИСЕФ, Международный союз электросвязи, ЮНЕСКО, а также Специальный посланник ООН по делам молодежи, будут продолжать работать над тем, чтобы задачи обеспечения безопасной и устойчивой мобильности находили отражение в других приоритетах и программах развития, учитывая значение безопасности дорожного движения и сквозной характер связанных с ним вопросов.



Мониторинг и оценка

Оценка прогресса в достижении глобальной цели

В глобальном масштабе основным механизмом мониторинга хода работы в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения является Доклад ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Информация для этого доклада собирается в ходе опроса, который проводится в государствах-членах и в ходе которого страны предоставляют подробную информацию о смертности и травматизме в результате дорожно-транспортных происшествий, о правилах дорожного движения и контроле за их соблюдением, а также другие данные, являющиеся показателями прогресса в реализации плана действий, в частности о присоединении к конвенциям ООН в области безопасности дорожного движения.

К 2030 г. необходимо сократить количество смертей и серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий на 50%. Отправной точкой для анализа будет изменение абсолютного числа людей, погибших и получивших серьезные травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, и при этом будут исходить из того, что целевой показатель сокращения травматизма

и смертности во всем мире составляет порядка 650 000. Эти данные будут проанализированы, чтобы рассчитать количество смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 000 населения. Базовый уровень как для абсолютных, так и для относительных показателей будет рассчитан на 2021 г. Будут проведены промежуточная (2025 г.) и окончательная (2030 г.) оценки, для того чтобы определить, насколько изменились эти показатели по сравнению с базовым уровнем. В дополнение к основным показателям будут определены другие показатели результативности и эффективности процесса, чтобы можно было провести качественную оценку. Хотя резолюция 74/299 Генеральной Ассамблеи ООН призывает к тому, чтобы рассчитывался также показатель изменения числа людей, серьезно пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, в настоящее время не существует всеобъемлющей базы данных, содержащей такую информацию. Во многих странах довольно непросто вести статистику серьезных травм. Правительства и другие участники процесса должны уделять первоочередное внимание совершенствованию систем сбора данных о безопасности дорожного движения.

Мониторинг реализации плана действий в странах

На страновом уровне реализация национальных и местных планов действий должна быть итеративным процессом и основываться на данных и фактической информации. Поэтому странам и всем заинтересованным сторонам требуется регулярно оценивать эффективность своих программ и использовать результаты этой оценки в качестве источника информации для повышения эффективности планирования и реализации этих программ. Добровольные глобальные целевые показатели эффективности деятельности, установленные в 2017 и 2018 гг., служат полезной основой для оценки прогресса в реализации плана действий.

Одним из важнейших условий успешной реализации плана действий является сбор высококачественных данных. Ведение журналов регистрации травм,

согласование определений и налаживание связей между различными секторами (правоохранительные органы, система здравоохранения, транспортный сектор) облегчают сбор данных в условиях ограниченности ресурсов, а также обеспечивают достоверность собираемых данных. Возможности для обучения должны быть частью повседневной деятельности, включающей проведение инспекций и аудиторских проверок инфраструктуры, периодические технические осмотры транспортных средств и плановые проверки систем управления. Эти отлаженные процессы, наряду с результатами исследований, позволяют генерировать ценные данные и обеспечивают обратную связь, что необходимо для принятия критически важных решений в отношении реализации планов действий на протяжении следующего десятилетия и внесения в них изменений в случае необходимости.





ЧАСТЬ VI

Так давайте же сделаем это.

Планы на будущее

Сейчас, когда мы вступаем во второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, мы настоятельно призываем правительства и всех, кто занимается вопросами безопасности дорожного движения, использовать этот план в качестве руководства в процессе продолжающейся разработки, реализации и оценки действий по обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном, национальном и субнациональном уровнях, с учетом конкретных потребностей и условий. Национальные планы должны основываться на результатах оценки ситуации и разрабатываться с участием всех государственных органов и других заинтересованных сторон. В них должно быть воплощено общее видение безопасности дорожного движения и должны быть сформулированы конкретные задачи, которые необходимо решить в процессе их реализации. Для этого в планах следует устанавливать краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные цели деятельности с учетом того, что невозможно сделать все сразу.

По мере продвижения по этому пути крайне важно, чтобы правительства удвоили свои усилия по обеспечению политической приверженности поставленным целям и усилению ответственности за результаты деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения на самом высоком уровне, привлекая различные государственные ведомства, партнеров,

представляющих различные сектора, корпорации и международные организации к участию в этом процессе. Эти стратегии и усилия должны быть прозрачными и открытыми. Безопасность должна быть главной целью этих усилий, и руководствуясь этой целью, необходимо разрабатывать и принимать меры политики и управлять системой. Отношение к безопасности как к основной ценности дорожного транспорта гарантирует, что она будет оставаться неотъемлемой частью всей цепи создания стоимости в транспортной системе – от проектирования и производства транспортных средств и строительства дорожной инфраструктуры до предоставления транспортных услуг и проведения транспортной политики.

Этот Глобальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения призывает правительства и заинтересованные стороны сменить курс и пойти по новому пути, ориентируясь на безопасность как на главную цель реализации подхода «Безопасная система» и обеспечения устойчивой мобильности. Мы уже знаем, что делать, и нас есть необходимые инструменты для этого, и все мы должны сыграть свою роль. **Так давайте же сделаем это.**

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Основные информационные ресурсы

Перечень информационных ресурсов, представленный в настоящем приложении, включает в себя главным образом документы органов ООН и других межправительственных организаций, а также документы, одобренные и/или принятые к сведению Генеральной Ассамблеей ООН в ее резолюциях.

- Резолюция 74/299 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» <https://undocs.org/en/A/RES/74/299> (📄)
- Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Нью-Йорк, Организация Объединенных Наций, 2015 <https://sdgs.un.org/2030agenda> (📄)
- Стокгольмская декларация <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf> (📄)
- Recommendations of the Academic Expert Group (setup at the occasion of the third high level conference on road safety to develop recommendations for the way forward) https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113_final-report-single.pdf (📄)
- Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 гг.) https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf (📄)
- Правовые инструменты ООН, связанные с вопросами безопасности дорожного движения
 - Конвенция о дорожном движении 1968 г. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en (📄)
 - Конвенция о дорожном движении 1949 г. https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&clang=_en (📄)
 - Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en (📄)
 - Соглашение 1958 г. о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний <https://unece.org/trans/main/wp29/wp29regs>
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-16&chapter=11&clang=_en (📄) (📄)
 - Соглашение 1997 г. о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров <https://unece.org/transportvehicle-regulations/text-1997-agreement>
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-31&chapter=11&clang=_en (📄) (📄)
 - Соглашение 1998 г. о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах <https://unece.org/text-1998-agreement>
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-32&chapter=11&clang=_en (📄) (📄)
 - Соглашение 1957 г. о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en (📄)
- Рекомендации комитета по внутреннему транспорту, направленные на укрепление национальных систем безопасности дорожного движения <https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-2020-9r.pdf> (📄)
- Zero road deaths and serious injuries: leading a paradigm shift to a safe system. Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 2016 <https://www.oecd.org/publications/zero-road-deaths-and-serious-injuries-9789282108055-en.htm> (📄)
- Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения. Женева: Всемирная организация здравоохранения; 2017 <https://www.who.int/publications/i/item/save-lives-a-road-safety-technical-package> (📄)
- Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. Женева: Всемирная организация здравоохранения; 2004 <https://www.who.int/publications/i/item/world-report-on-road-traffic-injury-prevention> (📄)

- Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2018. Женева: Всемирная организация здравоохранения; 2018 <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (📄)
- Global road safety performance targets https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf (📄)
- Глоссарий по статистике транспорта (5-е издание). Женева: Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций; 2019 <https://unece.org/transport/publications/glossary-transport-statistics-fifth-edition> (📄)
- Информационные системы – руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Женева: Всемирная организация здравоохранения; 2010. <https://www.who.int/publications/i/item/data-systems> (📄)
- Cyclist safety: an information resource for decision-makers and practitioners. Geneva: World Health Organization; 2020. <https://www.who.int/publications/i/item/cyclist-safety-an-information-resource-for-decision-makers-and-practitioners> (📄)
- Powered two- and three-wheeler safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: World Health Organization; 2017 <https://www.who.int/publications/i/item/powered-two--and-threewheeler-safety> (📄)
- Безопасность пешеходов – руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Женева: Всемирная организация здравоохранения; 2013 <https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners> (📄)
- Совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения – руководство для стран по использованию методов и ресурсов. Женева: Всемирная организация здравоохранения; 2013 <https://apps.who.int/iris/handle/10665/85396> (📄)
- Управление скоростью – руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Всемирный банк, Всемирная организация здравоохранения и Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения. ВМЖ 2008; <https://apps.who.int/iris/handle/10665/43915> (📄)
- Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners. World Health Organization. (2006). <https://apps.who.int/iris/handle/10665/43261> (📄)
- Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners, Geneva, Global Road Safety Partnership, 2007 https://www.who.int/roadsafety/publications/DrinkingAndDrivingManual_EN.pdf?ua=1 (📄)
- Ремни безопасности и детские удерживающие устройства – руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Лондон: Фонд ФИА «Автомобиль и Общество»; 2009 https://www.who.int/roadsafety/publications/Seat-beltsManual_EN.pdf (📄)

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Добровольные глобальные целевые показатели в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг

Добровольные глобальные целевые показатели в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг были приняты государствами-членами 21 ноября 2017 г. для помощи странам в их усилиях и ускорения прогресса в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Процесс выработки этих целевых показателей осуществлялся при содействии ВОЗ и при всестороннем участии государств-членов, а также в сотрудничестве с организациями системы ООН (включая региональные комиссии ООН), в рамках существующих механизмов (в том числе посредством Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения), согласно поручениям Генеральной Ассамблеи (A/Res/70/260) (🌐) и Всемирной ассамблеи здравоохранения (WHA 69.7) (🌐).



Целевой показатель 1:
к 2020 г. все страны приняли комплексные многосекторальные национальные планы действий по дорожной безопасности с указанием сроков достижения целевых показателей.



Целевой показатель 2:
к 2030 г. все страны присоединились к одному или нескольким основным правовым документам ООН, касающимся безопасности дорожного движения.



Целевой показатель 3:
к 2030 г. все новые дороги соответствуют техническим стандартам, предназначенным для всех пользователей дорог и учитывающим требования дорожной безопасности, либо имеют рейтинг три и более звезд.



Целевой показатель 4:
к 2030 г. более 75% поездок по существующим дорогам осуществляется по трассам, которые соответствуют техническим стандартам, предназначенным для всех пользователей дорог и учитывающим требования дорожной безопасности.



Целевой показатель 5:
к 2030 г. более 75% поездок по существующим дорогам осуществляется по трассам, которые соответствуют техническим стандартам, предназначенным для всех пользователей дорог и учитывающим требования дорожной безопасности.



Целевой показатель 6:
к 2030 г. более 75% поездок по существующим дорогам осуществляется по трассам, которые соответствуют техническим стандартам, предназначенным для всех пользователей дорог и учитывающим требования дорожной безопасности.



Целевой показатель 7:
к 2030 г. довести почти до 100% долю мотоциклистов, правильно пользующихся шлемами стандартного качества.



Целевой показатель 8:
к 2030 г. довести почти до 100% долю водителей и пассажиров транспортных средств, пользующихся ремнями безопасности и стандартными детскими удерживающими устройствами.



Целевой показатель 9:
к 2030 г. вдвое сократить количество травм и смертей на дороге в связи с управлением автомобилем в состоянии алкогольного опьянения и/или добиться сокращения этих показателей применительно к употреблению других психоактивных веществ.



Целевой показатель 10:
к 2030 г. все страны имеют национальное законодательство, ограничивающее или запрещающее использование мобильными телефонами при управлении автотранспортным средством.



Целевой показатель 11:
к 2030 г. все страны ввели правила в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха для профессиональных водителей и/или присоединились к международным/региональным правилам в этой области.



Целевой показатель 12:
к 2030 г. все страны ввели национальные целевые показатели, призванные минимизировать интервал времени между ДТП и оказанием первой профессиональной неотложной помощи, и достигли этих показателей.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Рекомендации Комитета по внутреннему транспорту, направленные на укрепление национальных систем безопасности дорожного движения

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций подготовил для стран Рекомендации КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения («Рекомендации КВТ»), которые были приняты на его восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/2020/9). Эти рекомендации охватывают все аспекты национальных систем безопасности дорожного движения и включают в себя все ключевые элементы, которые следует обеспечить на национальном уровне при международной поддержке. В рекомендациях комплексно представлены пять основных компонентов глобального плана осуществления Десятилетия действий 2011–2020 гг. (организация, безопасность участников движения, безопасность транспортных средств, безопасность дорог и принятие мер при ДТП), а также ключевые области деятельности (законодательство, правоприменение, образование, технология). В рекомендациях в рамках каждой области указаны примеры возможных действий, описание идеального компетентного органа, механизмы национальной координации, средства международной поддержки и соответствующие правовые инструменты ООН в сфере безопасности дорожного движения.

Управление безопасностью дорожного движения – вертикальная и горизонтальная координация

Область Основной компонент	Законо- дательство	Право- применение	Образование	Технология	Международная нормативно- правовая поддержка
Безопасный участник дорожного движения	Правила дорожного движения, водители, велосипедисты, пешеходы	Правомерное поведение, обеспечиваемое полицией и инспекторами	Повышение осведомленности, обучение и экзамены	Вспомогательные технологии и оборудование, напоминания о правилах	Правовые документы и резолюции ООН, WP.1, SC.1, WP.15
Безопасное транспортное средство	Правила и стандарты допуска транспортных средств к эксплуатации	Сертификация и инспекция, проводимые квалифицированными инспекторами	Повышение осведомленности участников дорожного движения, подготовка инспекторов	Вспомогательные технологии и оборудование, напоминания о соблюдении требований	Правовые документы и резолюции ООН, WP.1, SC.1, WP.29
Безопасная дорога	Стандарты для проектирования, строительства, обслуживания и установления дорожных знаков	Проверки, оценки и инспекции, проводимые квалифицированными группами	Повышение осведомленности лиц, ответственных за эксплуатацию дорог, участников дорожного движения и инспекторов	Проектирование «прошающих» и «самообъясняющих» дорог и «умные» дорожные системы	Правовые документы и резолюции ООН, межд. стандарты WP.1, SC.1
Эффективное реагирование после аварии	Стандарты в отношении сбора данных, реагирования после аварии и расследования аварий	Надзор за деятельностью служб спасения, лица, расследующие аварии	Обучение оказанию первой помощи и проведению спасательных работ, обучение лиц, проводящих расследование	Вспомогательные технологии и оборудование	Сводная резолюция, международные стандарты, WP.1, SC.1

