

# Глобальный план

осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг.



**ДЕСЯТИЛЕТИЕ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 2011-2020 гг**



*Я призываю государства-члены, международные учреждения, организации гражданского общества, фирмы и лидеров общин обеспечить, чтобы это Десятилетие увенчалось реальными улучшениями. В качестве шага в этом направлении правительствам следует обнародовать свои национальные планы по осуществлению Десятилетия, когда оно будет официально провозглашено во всем мире 11 мая 2011 года.*

Г-н Пан Ги Мун, Генеральный секретарь ООН

## 1. Назначение этого документа

В резолюции 64/255<sup>1</sup>, принятой в марте 2010 г., Генеральная Ассамблея провозгласила 2011-2020 гг. Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с глобальной целью стабилизировать, а затем сократить прогнозируемый уровень смертности в результате ДТП во всем мире путем расширения деятельности, осуществляемой на национальном, региональном и глобальном уровнях.

Резолюция 64/255 предлагает Всемирной организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с механизмом Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и другими заинтересованными сторонами подготовить План действий по осуществлению Десятилетия в качестве руководящего документа в поддержку осуществления задач, сформулированных в рамках Десятилетия.

Кроме того, резолюция 64/255 предлагает Всемирной организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций координировать в рамках Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения регулярный мониторинг глобального прогресса в направлении достижения глобальных целевых ориентиров, указанных в плане действий, с помощью докладов о состоянии безопасности дорожного движения в мире и других соответствующих инструментов мониторинга.

---

<sup>1</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-64-255-en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-64-255-en.pdf)

В соответствии с вышеуказанным этот План призван служить для стран руководящим документом и одновременно облегчать скоординированные и согласованные действия, направленные на достижение цели и решение задач Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов. Он раскрывает контекст, позволяющий понять предысторию и причины провозглашения этого Десятилетия Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций. Настоящий глобальный План является подспорьем в разработке национальных и местных планов действий и одновременно обеспечивает основу для скоординированных действий на региональном и глобальном уровнях. В качестве типового документа, позволяющего гибко учитывать страновые потребности, он адресован широкой аудитории в лице национальных правительств и местных органов государственного управления, гражданского общества и частных фирм, желающих гармонизировать свою деятельность по достижению общей цели.

## **2.   Справочная информация**

### **2.1   Масштабы проблемы, нарастающие тенденции**

Ежегодно почти 1,3 миллиона человек погибают в дорожных авариях – более 3000 человек в день – и более половины этих людей не передвигаются на автомобиле. Еще двадцать–пятьдесят миллионов человек подвергаются в результате аварий несмертельным травмам, которые являются важной причиной нетрудоспособности во всем мире. Девяносто процентов смертей в результате ДТП имеют место в странах с низким и средним уровнями доходов, на которые приходится менее половины зарегистрированного мирового автопарка. Дорожно-транспортный травматизм относится к числу трех ведущих причин смерти лиц в возрасте от 5 до 44 лет. В отсутствие незамедлительных и действенных шагов дорожно-транспортный травматизм станет, по

прогнозам, пятой ведущей причиной смерти в мире, ежегодно уносящей по оценкам 2,4 миллиона человеческих жизней. Это, отчасти, является следствием стремительной автомобилизации, которая не сопровождается достаточным совершенствованием стратегий обеспечения дорожной безопасности и планирования землепользования. Экономические последствия автомобильных аварий составляют по оценкам 1%–3% от соответствующего ВВП стран мира, достигая в общей сложности 500 млрд. долл. США. Сокращение травматизма и смертности на дорогах приведет к уменьшению страданий, откроет возможности для роста и высвободит ресурсы для более производительного использования.

Деятельность, осуществляемая в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, также повлияет на шаги по совершенствованию систем устойчивого развития.

## **2.2 Результативные инициативы**

Существуют возможности для предупреждения дорожно-транспортных травм. Имеющийся опыт указывает на то, что важнейшими элементами устойчивых ответных мер по обеспечению дорожной безопасности являются адекватно финансируемое головное учреждение и национальный план или стратегия с поддающимися измерению целевыми ориентирами. К числу эффективных мер относятся: включение элементов дорожной безопасности в землепользование, городское планирование и транспортное планирование; проектирование более безопасных дорог и установление требования о независимой проверке дорожной безопасности в связи с новыми строительными проектами; улучшение элементов безопасности транспортных средств; содействие развитию общественного транспорта; эффективное регулирование скорости полицией и с помощью мер "успокоения дорожного движения"; принятие и обеспечение соблюдения

международно гармонизированных законов, обязывающих использовать ремни безопасности, шлемы и средства безопасности для детей; установление и обеспечение соблюдения предельных значений концентрации алкоголя в крови водителей и совершенствование медицинской помощи в поставарийный период для жертв дорожных аварий. Важную роль в поддержке обеспечения соблюдения законодательных мер также играют кампании информирования общественности, повышающие осведомленность о рисках и наказаниях за нарушение закона.

Правовые документы Организации Объединенных Наций, подготовленные под эгидой региональных комиссий, облегчили многим странам разработку и обеспечение соблюдения дорожных правил и мероприятий; производство более безопасных транспортных средств; сокращение риска столкновений при перевозке опасных товаров и материалов и обеспечение того, чтобы только безопасные и содержащиеся в исправном состоянии транспортные средства и компетентные водители допускались к участию в дорожном движении. Благодаря соглашениям по транспортной инфраструктуре, разработанным под эгидой региональных комиссий Организации Объединенных Наций, во всем мире были обеспечены скоординированные и более безопасные дорожно-транспортные сети.

### **2.3 Нарастающий динамизм**

Растет понимание того, что нынешняя ситуация в области безопасности дорожного движения представляет собой кризис, чьи тяжкие социально-экономические последствия угрожают достижениям последнего времени в области здравоохранения и развития. Безопасность дорожного движения не является новой проблемой, однако за последнее десятилетие деятельность на международном уровне получила новый импульс. Был подготовлен ряд документов с описанием масштабов ситуации в области дорожно-транспортного травматизма, ее последствий для социальной сферы, здоровья и экономики, конкретных

факторов риска и эффективных мероприятий. Эти документы дали стимул для принятия ряда резолюций, которые призывают государства-члены и международное сообщество включить дорожную безопасность в число вопросов глобальной политики и содержат конкретные рекомендации к действиям. Эти резолюции содержат призыв об усилении международного сотрудничества.

Структура "Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения" была создана в развитие резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи от апреля 2004 г., в которой констатируется необходимость для системы Организации Объединенных Наций поддержать усилия по решению проблемы глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. Резолюция 58/289 предлагает ВОЗ координировать в рамках системы Организации Объединенных Наций вопросы безопасности дорожного движения в рамках тесного сотрудничества с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций. Председателем этой структуры сотрудничества является Всемирная организация здравоохранения, а сменяющимися заместителями Председателя – региональные комиссии Организации Объединенных Наций. С 2004 г. она объединяет международные организации, правительства, неправительственные организации, фонды и субъектов частного сектора для координации эффективных ответных мер на проблемы безопасности дорожного движения. Она является неофициальным консультативным механизмом, чьи члены привержены усилиям по обеспечению безопасности дорожного движения, предоставляя правительствам и гражданскому обществу руководящие принципы по надлежащей практике в области устранения основных факторов риска для безопасности дорожного движения.

Тем не менее, сегодняшние инициативы и уровни инвестируемых средств недостаточны, чтобы остановить или повернуть вспять

прогнозируемый рост смертности в результате ДТП. В докладе Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения 2009 г. отмечается, что несмотря на свидетельства растущей информированности в вопросах безопасности дорожного движения и приверженности их решению, политическая воля и уровни финансирования далеко не соответствуют масштабам этой проблемы. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций заключает, что этот кризис требует амбициозного видения, расширения инвестиций и повышения качества сотрудничества, и особо отмечает Первую всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения как крупную возможность для формулирования планов действий и стимулирования последующих практических шагов.

### **3. Почему необходимо Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения?**

В докладе Комиссии по глобальной безопасности дорожного движения за 2009 г. содержится призыв о проведении Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Это предложение получило одобрение со стороны широкого круга государственных деятелей, а также "Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения". В своем докладе Генеральной Ассамблее за 2009 г. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций призвал государства-члены поддержать усилия по объявлению Десятилетия. Десятилетие обеспечит возможность для долгосрочных и скоординированных действий в поддержку безопасности дорожного движения на региональном, национальном и местном уровнях.

Основные партнеры по глобальной безопасности дорожного движения согласны в том, что настало время для ускоренного инвестирования средств в безопасность дорожного движения в странах с низким и



средним уровнями доходов наряду с разработкой устойчивых стратегий и программ по безопасности дорожного движения, пересматривающих взаимосвязь между дорогами и населением, поощряющих использование общественного транспорта, а также вносящих изменения в подходы к измерению национального прогресса в области транспортной политики. Существует понимание основных факторов риска, равно как и эффективных контрмер по их преодолению. Созданы структуры сотрудничества для объединения основных международных участников, источников финансирования, гражданского общества и действует механизм финансирования в поддержку ускорения инвестирования средств и деятельности. Сохраняется потребность в таких важных элементах, как достаточные ресурсы и политическая воля.

Десятилетие обеспечит временные рамки для действий по стимулированию политической приверженности и выделения ресурсов как на глобальном, так и национальном уровнях. Доноры могли бы воспользоваться Десятилетием как стимулом для интеграции безопасности дорожного движения в их программы оказания помощи. Страны с низким и средним уровнями доходов могут воспользоваться им для ускорения принятия эффективных и экономичных программ обеспечения безопасности дорожного движения, а страны с высоким уровнем доходов могут с его помощью добиться прогресса в улучшении своих показателей безопасности дорожного движения, а также передать свой опыт и знания другим странам.

В марте 2010 г. в резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций было провозглашено Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. в целях стабилизации, а затем сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате ДТП во всем мире путем расширения деятельности, осуществляемой на национальном, региональном и глобальном уровнях. Резолюция призывает государства-члены

осуществлять деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в области регулирования безопасности дорожного движения, дорожной инфраструктуры, безопасности транспортных средств, поведения участников дорожного движения, просвещения в области безопасности дорожного движения и ответных мер при авариях. Хотя в резолюции поддерживается регулярный мониторинг прогресса в направлении достижения глобальных целевых ориентиров, относящихся к Десятилетию, в ней отмечается, что национальные целевые ориентиры по каждому направлению деятельности должны устанавливаться индивидуальными государствами-членами. В резолюции предлагается Всемирной организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с другими партнерами по "Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения" и другими заинтересованными сторонами подготовить глобальный План по осуществлению Десятилетия в качестве руководящего документа в поддержку осуществления задач, сформулированных в рамках Десятилетия.

В 2010 г. региональные комиссии Организации Объединенных Наций завершили работу над глобальным проектом под названием "Повышение безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых ориентиров по сокращению числа жертв ДТП", выпустив заключительный доклад, констатировавший полезность целевых ориентиров для повышения безопасности дорожного движения и облегчивший правительствам стран с низким и средним уровнями доходов формулирование таких целевых ориентиров.

#### **4. Основа для осуществления Десятилетия действий**

В основу Плана осуществления Десятилетия действий положены руководящие принципы, являющиеся частью безопасного системного

подхода. Этот подход нацелен на создание системы дорожного транспорта, которая более "терпима" к ошибкам людей и учитывает уязвимость человеческого тела. Его отправным пунктом является признание человеческой ошибки и, таким образом, осознание невозможности полностью избежать дорожных аварий. Целью безопасной системы является обеспечение того, чтобы аварии не влекли серьезных травм людей. В соответствии с этим подходом пределы возможностей человека - того, что тело человека способно выдержать в плане кинетической энергии, - являются важной основой для проектирования дорожно-транспортной системы, и на основе этих пределов следует гармонизировать другие аспекты дорожной системы, например разработку дорожной среды и транспортных средств. Применяется интегрированный подход к пользователям дорог, транспортным средствам и дорожной сети/среде в рамках широкого диапазона мероприятий с уделением большего внимания регулированию скорости и проектированию транспортных средств и дорог, чем при традиционных подходах к безопасности дорожного движения.

Этот подход означает перенесение основной доли ответственности с пользователей дорог на проектировщиков дорожно-транспортной системы. К числу разработчиков системы относятся, в первую очередь, управляющие дорогами, автомобильная промышленность, полиция, политики и законодательные органы. Однако существует много других действующих лиц, которые также отвечают за безопасность дорожного движения, например службы здравоохранения, судебная система, школы и неправительственные организации. На индивидуальных пользователях дорог лежит ответственность за соблюдение законов и нормативных положений.

Планом осуществления Десятилетия также признается важность сопричастности на национальном и местном уровнях и вовлечения многих секторов и учреждений. Деятельность по достижению целей

Десятилетия должна осуществляться на наиболее подходящем уровне, и следует поощрять вовлечение разнообразных секторов (транспорта, здравоохранения, полиции, юстиции, городского планирования и т.д.). К разработке и осуществлению национальных и международных мероприятий по достижению целей Десятилетия следует привлечь неправительственные организации, гражданское общество и частный сектор.

В этой связи важно располагать законодательством по безопасности дорожного движения. Такое законодательство следует в максимально возможной степени гармонизировать между странами. Таким образом, основные международные соглашения и конвенции Организации Объединенных Наций по этой тематике должны лечь в основу мирового законодательства по безопасности дорожного движения, как это отмечается в резолюциях и докладах Генеральной Ассамблеи. Кроме того, особое внимание следует уделять наиболее уязвимым группам населения, которые проживают в странах, переживающих конфликты, или там, где безопасность дорожного движения не была воспринята в качестве одного из понятий качества жизни.

#### **4.1 Цель и конкретные задачи**

Общая цель Десятилетия будет состоять в стабилизации, а затем в сокращении к 2020 г. прогнозируемого уровня случаев смерти в результате ДТП. Это будет достигнуто путем:

- присоединения к основным соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций, относящимся к безопасности дорожного движения, и их осуществления в полном объеме;
- разработки и осуществления устойчивых стратегий и программ обеспечения безопасности дорожного движения;
- установления амбициозного, однако достижимого целевого ориентира для сокращения к 2020 г. количества несчастных

случаев со смертельным исходом, опираясь на существующие системы региональных целевых ориентиров по жертвам несчастных случаев;

- укрепления инфраструктуры управления и потенциала для технического осуществления мероприятий в области безопасности дорожного движения на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- повышения качества сбора данных на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- мониторинга прогресса и результатов деятельности по ряду заранее определенных показателей на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- стимулирования роста финансирования безопасности дорожного движения и улучшения использования существующих ресурсов, в том числе путем обеспечения элемента безопасности дорожного движения в проектах в области дорожной инфраструктуры;
- создания потенциала на национальном, региональном и международном уровнях для решения проблемы безопасности дорожного движения.

## 4.2 Деятельность

Деятельность на протяжении Десятилетия будет осуществляться на местном, национальном, региональном и глобальном уровнях, однако в центре внимания прежде всего будут находиться мероприятия на национальном и местном уровнях. В рамках правовых механизмов национальных и местных органов государственного управления странам предлагается осуществлять деятельность в соответствии с пятью указанными ниже элементами.

### Национальная деятельность

<b>Элемент 1</b> <b>Управление</b> <b>безопасностью</b> <b>дорожного</b> <b>движения</b>	<b>Элемент 2</b> <b>Более</b> <b>безопасные</b> <b>дороги и</b> <b>мобильность</b>	<b>Элемент 3</b> <b>Более</b> <b>безопасные</b> <b>транспортные</b> <b>средства</b>	<b>Элемент 4</b> <b>Более</b> <b>безопасное</b> <b>поведение</b> <b>пользователей</b> <b>дорог</b>	<b>Элемент</b> <b>5</b> <b>Ответные</b> <b>меры</b> <b>после</b> <b>аварий</b>
<b>Международная координация деятельности</b>				

### 4.2.1 Деятельность на национальном уровне

На национальном уровне страны призываются осуществлять следующие пять элементов на основе рекомендаций "*Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма*" и предложений Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения во всем мире.

Странам следует рассмотреть эти пять областей в рамках их собственной национальной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения, потенциала в этой области и систем сбора данных. Некоторым странам придется включить все пять элементов, используя поэтапный подход.

#### Элемент 1: Управление безопасностью дорожного движения

Присоединиться к правовым актам ООН и/или осуществлять их в полном объеме и поощрять разработку региональных актов по безопасности дорожного движения. Поощрять создание многосекторальных партнерств и назначение головных учреждений, способных разработать и возглавить обеспечение национальных стратегий, планов и целевых ориентиров в области безопасности дорожного движения, опирающихся на сбор данных и доказательные исследования, для оценки организации контрмер и мониторинга осуществления и эффективности.

Деятельность 1: Присоединиться к основным соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и/или осуществлять их в полном объеме, а также поощрять разработку новых региональных актов, аналогичных Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (АЕТР), в случае необходимости, включая:

- Конвенцию о дорожном движении от 8 ноября 1968 г., нацеленную на содействие международному дорожному движению и на повышение дорожной безопасности в результате принятия единообразных правил дорожного движения;
- Конвенцию о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 г., устанавливающую комплекс общесогласованных дорожных знаков и сигналов;
- АЕТР от 1 июля 1970 г., подлежащее использованию в качестве модели для разработки региональных правовых актов.

Деятельность 2: Определить ведущее учреждение (и сопутствующие механизмы координации) по безопасности дорожного движения с привлечением партнеров из ряда секторов путем:

- определения ведущего учреждения и создания соответствующего секретариата;
- стимулирования создания координационных групп; и
- разработки программ основной работы.

Деятельность 3: Разработать национальную стратегию (на уровне кабинета или министерском уровне), координируемую ведущим учреждением в результате:

- подтверждения долгосрочных приоритетов в области инвестирования средств;
- установления обязанностей и подотчетности учреждений за разработку и осуществление программ основной работы;
- определения проектов в области реализации;
- создания партнерских коалиций;
- содействия инициативам в области управления безопасностью дорожного движения, например введению нового стандарта ISO 39001 в области управления безопасностью дорожного движения; и
- создания и поддержания систем сбора данных, необходимых для обеспечения исходных данных и мониторинга прогресса в сокращении травматизма и смертности в результате ДТП, и других важных показателей, например затрат, и т.д.

Деятельность 4: Установить реалистичные и долгосрочные целевые

показатели по национальной деятельности на основе анализа национальных данных по дорожным авариям путем:

- определения областей для совершенствования результатов деятельности; и
- оценки потенциального повышения результативности деятельности.

Деятельность 5: Вести работу по обеспечению достаточного финансирования деятельности, подлежащей осуществлению, путем:

- экономического обоснования устойчивого финансирования на основе затрат и выгод в связи с доказанной отдачей от инвестиций;
- подготовки рекомендаций по основным ежегодным и среднесрочным бюджетным целевым ориентирам;
- поощрения и установления процедур действенного и эффективного распределения ресурсов по программам обеспечения безопасности;
- использования 10% инвестиций в инфраструктуру на цели безопасности дорожного движения; и
- выявления и реализации инновационных механизмов финансирования.

Деятельность 6: Создать и поддерживать системы данных для текущего мониторинга и оценки, в которые будет включен ряд процессов и мер достижения результатов, в том числе:

- создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга случаев смерти, травм и аварий в результате ДТП;
- создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга промежуточных результатов, например средней скорости, показателей ношения шлемов, показателей пользования ремнями безопасности и т.д.;
- создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга результатов мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга экономических последствий дорожно-транспортного травматизма; и
- создание и поддержка национальных и местных систем для измерения и мониторинга подверженности дорожно-транспортному травматизму.

## **Элемент 2: Более безопасные дороги и мобильность**

Усилить заложенные в дорожные сети безопасность и защитные свойства на благо всех пользователей дорог, особенно наиболее уязвимых из них (например, пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов). Это будет достигнуто благодаря осуществлению различных соглашений по дорожной инфраструктуре в рамках ООН, проведению оценки дорожной инфраструктуры и совершенствованию планирования, проектирования, строительства и эксплуатации дорог с учетом требований безопасности.

Деятельность 1: Содействовать росту приверженности безопасности дорожного движения и подотчетности за нее среди дорожных управлений, дорожных инженеров и специалистов по городскому планированию путем:

- побуждения правительств и дорожных управлений к установлению в качестве целевого ориентира "ликвидации к 2020 г. дорог высокого риска";



- побуждения дорожных управлений выделять минимум 10% дорожных бюджетов на специальные программы повышения безопасности дорожной инфраструктуры;
- возложения на дорожные управления юридической обязанности повышать дорожную безопасность в их сетях с помощью экономических мер и ежегодно представлять отчетность о ситуации, тенденциях и проделанной работе по устранению недостатков в области обеспечения безопасности;
- создания специализированного подразделения по безопасности дорожного движения или по дорожному движению в целях мониторинга и повышения безопасности дорожной сети;
- утверждения безопасного системного подхода и самопоясняющих и "прощающих ошибки" качеств дорожной инфраструктуры;
- присоединения к региональным соглашениям по дорожной инфраструктуре, разработанным под эгидой региональных комиссий ООН и/или их соблюдения в полном объеме и поощрения разработки аналогичных региональных актов, при необходимости, и
- мониторинга отдачи в плане безопасности от инвестиций в дорожную инфраструктуру, осуществляемых национальными дорожными органами, банками развития и другими учреждениями.

Деятельность 2: Содействовать удовлетворению потребностей всех пользователей дорог в рамках устойчивого городского планирования, управления спросом на услуги транспорта и регулирования землепользования путем:

- планирования землепользования таким образом, чтобы удовлетворить всеобщие потребности в безопасной мобильности, включая управление спросом на поездки, потребности в доступе, требования рынка, географические и демографические условия;
- включения оценок воздействия на безопасность во все решения относительно планирования и развития; и
- внедрения эффективных процедур контроля за доступом и развитием в целях предотвращения небезопасных изменений.

Деятельность 3: Содействовать безопасному функционированию, поддержанию и улучшению существующей дорожной инфраструктуры, обязав дорожные органы:

- определять количество и места случаев смерти и получения травм в разбивке по категориям пользователей дорог, а также основные факторы инфраструктуры, влияющие на риск для каждой группы пользователей;
- определять опасные места или участки дорог, на которые приходится чрезмерное количество или тяжесть аварий и принимать соответствующие коррективные меры;
- проводить оценки безопасности существующей дорожной инфраструктуры и использовать оправдавшие себя инженерные подходы для улучшения показателей безопасности;
- осуществлять лидирующую роль в плане регулирования скорости и проектирования и эксплуатации дорожной сети с учетом скорости; и
- обеспечить безопасность мест проведения работ.

Деятельность 4: Содействовать разработке безопасной новой инфраструктуры, удовлетворяющей потребности в мобильности и доступе всех пользователей, побуждая соответствующие органы:

- учитывать все виды транспорта при строительстве новой инфраструктуры;
- устанавливать минимальные рейтинги безопасности для новых проектов и инвестиций в дороги, которые обеспечивают отражение в технических характеристиках новых проектов потребностей всех пользователей дорог в области безопасности;
- использовать независимые оценки воздействия на безопасность дорожного движения и результаты проверок безопасности при планировании, разработке, строительстве, эксплуатации и поддержании новых дорожных проектов и обеспечить надлежащее выполнение рекомендаций проверок.

**Деятельность 5:** Стимулировать укрепление потенциала и передачу знаний в области безопасной инфраструктуры путем:

- создания партнерств с банками развития, национальными органами, гражданским обществом, провайдерами обучения и частным сектором в целях обеспечения правильного понимания и применения принципов проектирования безопасной инфраструктуры;
- содействия подготовке кадров и обучению в области безопасности дорожного движения в процессе недорогого проектирования средств обеспечения безопасности, проверки безопасности и оценки дорог; и
- разработки и содействия использованию стандартов в отношении проектирования и эксплуатации безопасных дорог с учетом и интегрированием человеческих факторов и конструкции транспортных средств.

**Деятельность 6:** Поощрять научные исследования и разработки в области более безопасных дорог и обеспечения мобильности путем:

- завершения исследований и обмена их результатами в связи с экономическим обоснованием более безопасной дорожной инфраструктуры и уровнями инвестиций, необходимых для достижения целевых ориентиров Десятилетия действий;
- содействия проведению исследований и разработкам в области улучшения безопасности инфраструктуры для дорожных сетей в странах с низким и средним уровнями доходов; и
- содействия осуществлению демонстрационных проектов по оценке инноваций в области повышения безопасности, особенно для уязвимых пользователей дорог.

### **Элемент 3: Более безопасные транспортные средства**

Поощрять повсеместное внедрение усовершенствованных технологий обеспечения безопасности транспортных средств в отношении как пассивной, так и активной безопасности путем гармоничного сочетания соответствующих глобальных стандартов, программ информирования потребителей и стимулов для ускорения использования новых технологий.

**Деятельность 1:** Побуждать государства-члены применять и вводить правила по безопасности автотранспортных средств, разработанные Всемирным форумом Организации Объединенных Наций по согласованию правил в отношении автотранспортных средств (WP 29).

**Деятельность 2:** Поощрять осуществление новых программ оценки

автомобилей во всех регионах мира в целях расширения доступности информации для потребителей о показателях безопасности транспортных средств.

Деятельность 3: Способствовать заключению соглашений по обеспечению того, чтобы все транспортные средства были оборудованы ремнями безопасности и анкерными креплениями, отвечающими нормативным требованиям, и установить соответствующие стандарты в отношении аварийных испытаний (в качестве минимальных характеристик безопасности).

Деятельность 4: Способствовать повсеместному разворачиванию технологий предупреждения аварий, доказавших свою эффективность, например электронного контроля стабильности и антиблокировочных тормозных систем на мотоциклах.

Деятельность 5: Способствовать применению налоговых и иных стимулов в отношении транспортных средств, обеспечивающих высокие уровни защиты пользователей дорог, и препятствовать импорту и экспорту новых или поддержанных автомобилей со сниженными стандартами безопасности.

Деятельность 6: Способствовать применению правил в отношении защиты пешеходов и расширению исследований в области технологий безопасности, призванных сократить риски для уязвимых пользователей дорог.

Деятельность 7: Способствовать тому, чтобы управляющие государственными и частными автопарками приобретали, эксплуатировали и обслуживали транспортные средства, характеризующиеся передовыми технологиями обеспечения безопасности и высокими уровнями защиты пассажиров.

#### **Элемент 4: Более безопасное поведение пользователей дорог**

Разработать комплексные программы улучшения поведения пользователей дорог. Последовательное или возрастающее обеспечение соблюдения законов и стандартов в сочетании с информированием/обучением общественности в целях повышения показателей пользования ремнями безопасности и шлемами, а также сокращения управления транспортными средствами в нетрезвом виде, превышения скорости и других факторов риска.

Деятельность 1: Повышать информированность о факторах риска для безопасности дорожного движения и мерах профилактики и проводить кампании социального маркетинга с целью воздействия на взгляды и мнения относительно необходимости программ в области безопасности дорожного движения.

Деятельность 2: Установить и добиваться соблюдения ограничений скорости и основанных на фактических данных стандартов и правил в целях сокращения аварий и травматизма, связанных с превышением скорости.

Деятельность 3: Ввести и добиваться соблюдения законов и основанных на фактических данных стандартов и правил в отношении управления

транспортными средствами в нетрезвом состоянии в целях сокращения аварий и травматизма, связанных с употреблением алкоголя.

Деятельность 4: Ввести и добиваться соблюдения законов и основанных на фактических данных стандартов и правил в отношении шлемов для мотоциклистов в целях сокращения травм головы.

Деятельность 5: Ввести и добиваться соблюдения законов и основанных на фактических данных стандартов и правил в отношении ремней безопасности и систем безопасности для детей в целях сокращения травматизма в результате ДТП.

Деятельность 6: Ввести и добиваться соблюдения законов, стандартов и правил в отношении транспорта, профессиональной гигиены труда и обеспечения безопасности, обеспечивающих безопасное функционирование коммерческих грузовых и транспортных автомобилей, служб пассажирских перевозок и других государственных и частных автопарков в целях сокращения травматизма в результате ДТП.

Деятельность 7: Проводить научные исследования, разрабатывать и содействовать применению комплексных мер политики и методов сокращения дорожно-транспортного травматизма, связанного с профессиональной деятельностью, в государственном, частном и неформальном секторах в порядке поддержки международно признанных стандартов в отношении систем управления дорожной безопасностью и профессиональной гигиены труда и безопасности.

Деятельность 8: Содействовать введению систем градуированной выдачи водительских прав начинающим водителям.

#### **Элемент 5: Ответные меры после аварий**

Повысить оперативность реагирования на экстренные ситуации, вызванные авариями, и улучшить способность систем здравоохранения и иных систем обеспечивать надлежащую неотложную медицинскую помощь и более продолжительную реабилитацию для жертв аварий.

Деятельность 1: Разработать системы оказания добровольной помощи, в том числе для извлечения жертвы из автомобиля после аварии, и ввести единый общенациональный телефонный номер для сообщения о чрезвычайных ситуациях, применяя существующую надлежащую практику.

Деятельность 2: Разработать системы оказания больничной травматологической помощи и оценивать качество оказываемой медицинской помощи, применяя надлежащую практику в отношении систем оказания травматологической помощи и обеспечения качества.

Деятельность 3: Обеспечить на раннем этапе реабилитацию и поддержку пациентам с травмами и лицам, потерявшим родственников в результате дорожных аварий, в целях сведения к минимуму как физических, так и психологических травм.

Деятельность 4: Поощрять создание надлежащих систем страхования пользователей дорог в целях финансирования служб реабилитации жертв

аварий путем:

- установления обязательной ответственности перед третьими лицами; и
- международного взаимного признания страхования, например системы зеленых карточек.

Деятельность 5: Способствовать проведению тщательных расследований аварий и принятию эффективных правовых ответных мер в случаях смерти и травм в результате ДТП и, таким образом, поощрять справедливое урегулирование и обеспечение правосудия для родственников погибших и в связи с полученными травмами.

Деятельность 6: Поощрять и стимулировать наем работодателями инвалидов и их удержание.

Деятельность 7: Поощрять исследования и разработки в области совершенствования ответных мер в связи с авариями.

#### **4.2.2 Международная деятельность**

Чтобы ориентировать страны в достижении реалистичных, но посильных целей во всем мире, необходима всеобъемлющая международная координация. Официальная координация обеспечит также механизм содействия обмену опытом между государствами-членами в целях достижения их национальных целевых ориентиров.

#### **Международная координация и деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения**

Всемирная организация здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций будут осуществлять регулярный мониторинг в рамках механизма "Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасного дорожного движения" глобального прогресса в направлении достижения целевых ориентиров, указанных в плане действий.

Деятельность 1: Стимулировать в необходимых случаях расширение финансирования обеспечения безопасности дорожного движения путем:

- оказания поддержки региональным и глобальным механизмам обеспечения безопасности дорожного движения;
- применения новых и новаторских подходов в финансировании;
- поощрения стран выделять 10% от их инвестиций в дорожную инфраструктуру на обеспечение дорожной безопасности; и
- проведения информационно-разъяснительной работы среди новых доноров государственного и частного секторов.

Деятельность 2: Пропагандировать безопасность дорожного движения на самых высоких уровнях и способствовать сотрудничеству между многочисленными заинтересованными сторонами (например, неправительственными организациями, международными финансовыми учреждениями), в том числе посредством:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• при необходимости, резолюций Организации Объединенных Наций и Всемирной ассамблеи здравоохранения по вопросам безопасности дорожного движения;</li> <li>• присоединения стран к правовым актам ООН по безопасности дорожного движения и/или их осуществления;</li> <li>• участия стран в региональных или международных кампаниях по обеспечению безопасности дорожного движения;</li> <li>• принятия региональными и субрегиональными организациями и учреждениями мер по решению проблемы безопасности дорожного движения;</li> <li>• установления региональных и субрегиональных целевых ориентиров относительно числа погибших в результате ДТП к 2020 г. и</li> <li>• включения безопасности дорожного движения в повестку дня соответствующих представительных форумов, например Большой восьмерки/двадцатки, Всемирного экономического форума, Глобальной инициативы Клинтона и т.д.</li> </ul>
<p><u>Деятельность 3:</u> Повышать информированность о факторах риска и необходимости усиления профилактики дорожно-транспортных аварий путем:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• использования кампаний информирования общественности, в том числе всемирных недель безопасности дорожного движения, а также региональных и субрегиональных инициатив в области социального маркетинга;</li> <li>• проведения ежегодного Всемирного дня памяти жертв дорожного движения;</li> <li>• сотрудничества с соответствующими неправительственными организациями и другими инициативами гражданского общества, разделяющими цели и задачи Десятилетия; и</li> <li>• поддержки инициатив частного сектора, разделяющих цели и задачи Десятилетия.</li> </ul>
<p><u>Деятельность 4:</u> Обеспечить странам методические указания по вопросам укрепления систем управления безопасностью дорожного движения и применения надлежащей практики в отношении безопасности дорожного движения и оказания травматологической помощи посредством:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• применения странами соответствующих резолюций и актов ООН;</li> <li>• применения странами руководящих указаний по надлежащей практике ООН, "Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения" или иных международно признанных руководящих указаний по надлежащей практике;</li> <li>• разработки дополнительных руководств по "надлежащей практике"; и</li> <li>• обеспечения странам технической поддержки в применении надлежащей практики.</li> </ul>
<p><u>Деятельность 5:</u> Повысить качество собираемых данных по безопасности дорожного движения путем:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• применения руководящих принципов по надлежащей практике в отношении информационно-справочных систем;</li> <li>• стандартизации на основе существующих средств определений и методов представления отчетности;</li> <li>• содействия инвестированию средств в разработку национальных систем анализа аварий и соответствующих систем надзора, функционирующих в учреждениях здравоохранения, труда и компенсации работающих;</li> </ul>

- расследования аварий в целях установления их причин, обстоятельств и последствий;
- стимулирования разработки систем управления данными по безопасности дорожного движения (например, путем коллегиальной поддержки, оказанию которой содействуют члены Международной группы по базе данных о дорожно-транспортных происшествиях [IRTAD]); и
- распространения уроков, усвоенных в результате как достигнутых успехов, так и неудач.

### **4.3 Финансирование деятельности**

По предварительным оценкам, дорожные управления всего мира ежегодно расходуют на дорожную инфраструктуру до 500 млрд. долл. США. Выделение хотя бы незначительной доли этих средств на достижение целей Десятилетия должно стать для стран приоритетом.

Тем не менее, для успешной реализации плана действий может потребоваться значительное выделение дополнительных ресурсов, особенно самими странами, а также заинтересованными сторонами государственного и частного секторов. В своем докладе за 2006 г. "За безопасные автомобильные дороги" Комиссия по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире высказалась за создание на десятилетний период фонда глобального плана действий в размере 300 млн. долл. США по содействию усилению акцента на повышение отдачи для безопасности от планируемых крупномасштабных инвестиций в дорожную инфраструктуру на протяжении предстоящего Десятилетия и в последующие годы. Средства на осуществление некоторых аспектов данного плана, хотя и на меньшую от указанной цифры сумму, предоставляются Всемирным механизмом обеспечения дорожной безопасности Всемирного банка, а также региональными банками развития и донорами частного сектора. Согласно предварительным оценкам, потребности в финансировании национальной деятельности были определены на уровне примерно

200 млн. долл. США в год, что составляет 2 млрд. долл. США на все Десятилетие.

Совокупные усилия международного сообщества по финансированию безопасности дорожного движения составляют, по приблизительным оценкам, от 10 до 25 млн. долл. США в год. Ясно, что дополнительных усилий традиционного донорского сообщества не достаточно для обеспечения сумм, соответствующих масштабам этой проблемы. Указанный дефицит финансирования надлежит восполнить за счет расширения информационно-разъяснительной работы среди широкого круга заинтересованных сторон. Например, уже создан новый фонд, предоставляющий частному сектору возможность поддержать осуществление этого Плана, прежде всего в странах с низким и средним уровнями доходов.

Обеспечение финансирования в поддержку деятельности, инициатив и проектов в области безопасности дорожного движения, подлежащих осуществлению на региональном и/или субрегиональном уровнях, имеет важное значение для осуществления этого плана. Всемирному механизму по дорожной безопасности Всемирного банка, региональным банкам развития, правительствам и донорам частного сектора следует умножить усилия по своевременному и достаточному удовлетворению этой потребности.

## **5. Мониторинг и оценка Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения**

Мониторинг прогресса в направлении достижения целей Десятилетия будет осуществляться с помощью:

- мониторинга показателей;
- отслеживания основных этапов Десятилетия; и
- промежуточной и заключительной оценки Десятилетия.



## **ПОКАЗАТЕЛИ**

Ниже приведены некоторые потенциальные показатели, которые могут измеряться на глобальном уровне, для мониторинга процесса и результатов.

## Показатели: Элемент 1

### ОСНОВНЫЕ

- число стран, присоединившихся к соглашениям и конвенциям ООН по вопросам безопасности дорожного движения;
- число новых разработанных региональных правовых актов по безопасности дорожного движения (и число участвующих в них стран);
- число стран, имеющих ведомство с четко установленными полномочиями, которое играет ведущую роль в обеспечении дорожной безопасности;
- число стран, располагающих национальной стратегией;
- число стран, имеющих временные целевые показатели по безопасности дорожного движения;
- число стран, в которых развернуты системы данных по мониторингу прогресса в достижении целевых ориентиров по безопасности дорожного движения;
- число стран, осуществляющих сбор годовых данных о дорожно-транспортных авариях в соответствии с международно признанными определениями.

### ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ

- число стран, располагающих специально выделенными средствами для осуществления стратегии обеспечения безопасности дорожного движения;
- число стран, добившихся прогресса в направлении достижения их установленных целевых ориентиров.

## Показатели: Элемент 2

### ОСНОВНЫЕ

- число стран, где на дорожные органы возложена законом обязанность повышать безопасность дорожного движения в их сетях;
- число стран, в которых устанавливаются ассигнования на специальные программы в области безопасности дорожной инфраструктуры;
- число стран, имеющих целевой ориентир ликвидировать к 2020 г. дороги повышенного риска;
- число стран, принявших политику обеспечения устойчивой городской мобильности;
- число стран, имеющих специализированные подразделения по инфраструктурной безопасности дорожного движения, которые осуществляют мониторинг элементов безопасности дорожной сети;
- число стран, в которых систематически проводится проверка безопасности, принята политика и/или меры оценки воздействия на безопасность дорог;
- число стран, которые присоединились к региональным соглашениям по дорожной инфраструктуре, разработанным под эгидой региональных комиссий ООН и/или выполняют их в полном объеме;
- число новых разработанных региональных актов по дорожной инфраструктуре ( и число участвующих в них стран);

### **ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ**

- число стран, где потребности в области безопасности включены в функции землепользования и планирования транспорта;
- число стран, где осуществляется эффективный контроль за доступом к собственности и существуют процедуры надзора за застройкой;
- число стран, где регулярно проводятся на текущей основе обследования рейтинга безопасности сети;
- число стран, где рейтинги безопасности для 10% дорог с наивысшим объемом превышают установленный пороговый уровень (например, показатель аварий на километр; минимальные рейтинги безопасности инфраструктуры; процент высокоскоростных магистралей с безопасными обочинами и разделительной полосой; обеспечение безопасных условий для пешеходов);
- число стран, где установлены минимальные стандарты на рейтинг безопасности для новых строящихся дорог;
- число стран, отражающих в отчетности пробег в машинокилометрах.

### **Показатели: Элемент 3**

#### **ОСНОВНЫЕ**

- число стран, участвующих во Всемирном форуме Организации Объединенных Наций по согласованию правил в отношении автотранспортных средств и применяющих соответствующие стандарты;
- число стран, участвующих в программах "оценки новых автомобилей" (NCAP);
- число стран, принявших законы, запрещающие пользование автомобилями без ремней безопасности (на передних и задних сидениях).

#### **ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ**

- число стран, принявших законы, запрещающие производство автомобилей без конкретных элементов безопасности автотранспортных средств, например электронного контроля стабильности и антиблокировочных тормозных систем.

### **Показатели: Элемент 4**

#### **ОСНОВНЫЕ**

- число стран, установивших ограничения максимальной скорости в зависимости от категории дорог (городские, сельские, автомагистрали);
- число стран, установивших предельное содержание алкоголя в крови ниже или равным 0,05 г/дл;
- число стран, установивших предельное содержание алкоголя в крови ниже 0,05 г/дл для молодых/начинающих водителей и водителей коммерческого транспорта;
- число стран, располагающих национальными данными о доле аварий со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя;
- число стран, имеющих закон об обязательном ношении шлема (включая стандарты);
- число стран, располагающих данными о показателях ношения шлема;
- число стран, имеющих закон об обязательном использовании ремня безопасности;

- число стран, располагающих данными о показателях использования ремней безопасности (на передних сидениях, на задних сидениях);
- число стран, имеющих закон об использовании систем безопасности для детей;
- число стран, имеющих официальную политику в отношении регулирования усталости водителей коммерческого транспорта.

#### **ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ**

- число стран, располагающих национальными данными по скоростям дорожной сети в разбивке по категориям дорог;
- число стран, располагающих национальными данными о показателях пользования системами безопасности для детей;
- число стран, принявших новый стандарт ISO 39001;
- число стран, отражающих дорожные аварии в качестве одной из категорий данных, регистрируемых по производственным травмам;
- число стран, регулярно проводящих недели безопасности дорожного движения.

#### **Показатели: Элемент 5**

- число стран, обязывающих всех водителей иметь страховку ответственности перед третьими лицами;
- число стран, имеющих единый национальный телефонный номер вызова экстренной помощи;
- число стран, имеющих специальные центры оказания травматологической помощи.

#### **ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ**

- число стран, где персонал, оказывающий неотложную медицинскую помощь, обязан проходить конкретную подготовку по оказанию травматологической помощи.

#### **Показатели: Международная деятельность**

##### **ОСНОВНЫЕ**

- число случаев смерти в результате ДТП как основной комбинированный показатель по всем видам деятельности;
- сумма финансирования, выделяемого на обеспечение безопасности дорожного движения, которое предоставляется международным донорским сообществом (включая учреждения по вопросам развития и донорские учреждения, фонды, частный сектор и других доноров);
- сумма финансирования, предоставленного на региональном и субрегиональном уровнях, в поддержку безопасности дорожного движения и
- число региональных и субрегиональных организаций и учреждений, установивших целевые ориентиры в области безопасности дорожного движения относительно сокращения числа погибших в результате ДТП к

2020 году.

Ряд глобальных этапов будут отражать прогресс на протяжении Десятилетия. Десятилетие - и осуществление настоящего Плана - будут оцениваться с регулярными интервалами Всемирной организацией здравоохранения и региональными комиссиями ООН в рамках "Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения". Исходные данные будут получены в результате страновых обследований, приуроченных к подготовке второго *Доклада о положении дел в области безопасности дорожного движения во всем мире*, который должен быть опубликован в 2012 году, и использования других региональных и субрегиональных статистических данных. Третий доклад выйдет в 2014 г., и, при наличии средств, будут подготовлены дополнительные доклады о положении дел в этой сфере. В процессе оценки будут оцениваться показатели как результатов, так и процессов. Доклады о положении дел и другие инструменты мониторинга, используемые на национальном, региональном и глобальном уровнях, послужат основой для обсуждений на обзорных мероприятиях в середине и конце Десятилетия. На национальном уровне каждая страна учредит собственную систему мониторинга. Существует надежда, что страны подготовят и опубликуют национальные доклады и организуют мероприятия по обсуждению достигнутого прогресса и адаптиванию планов.

**Laura Sminkey**

Liaison Officer, Secretariat, Decade of Action  
World Health Organization  
WHO/VIP  
Avenue Appia 20  
CH-1211 Geneva 27, Switzerland  
Tel: +41 22 791 4547  
Fax: +41 22 791 4332  
email: [sminkeyl@who.int](mailto:sminkeyl@who.int)