



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят седьмая сессия

Женева, 18–21 сентября 2018 года

Пункт 5 с) предварительной повестки дня

**Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1):
предложения по поправкам, касающиеся принципов
использования механических двухколесных
транспортных средств (МДТС)****Руководящие указания по вопросам разработки
политики в интересах уязвимых участников дорожного
движения в условиях, наблюдаемых в Южной
и Юго-Восточной Азии и других странах с переходной
экономикой* ******Представлено Институтом просвещения по вопросам дорожного
движения и Бирмингемским университетом**

1. В настоящем документе содержится всеобъемлющий свод рекомендаций для развивающихся стран по вопросу о выполнении задач 3.6 и 11.2, связанных с транспортом и безопасностью дорожного движения и предусмотренных целями в области устойчивого развития, закрепленными в Повестке дня на период до 2030 года.
2. В нем учтены итоги ряда конференций, состоявшихся в 2016 и 2017 годах в помещениях колледжа ИРТЕ в Дели.
3. Предполагается, что он будет дополнен материалами, отражающими передовую национальную практику, выявленную в ходе научных исследований и консультативных обменов, которые осуществлялись Институтом просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ) при поддержке Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД), Фонда ФИА и других заинтересованных субъектов в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в Южной и Юго-Восточной Азии, с тем чтобы предложить странам во всем мире тиражируемые ссылки и примеры.

* Настоящий документ до его передачи в службы письменного перевода Организации Объединенных Наций не редактировался.

** Настоящий документ был представлен с задержкой в связи с несвоевременным получением материалов из других источников.



Резюме

В настоящем документе описываются основные элементы безопасности дорожного движения для уязвимых участников дорожного движения (УУДД), включая пользователей механических двухколесных транспортных средств (МДТС), пешеходов, пожилых людей, инвалидов, малолетних детей, школьников, которые перевозятся транспортными средствами, а также животных, в странах с переходной экономикой и быстрым ростом показателей автомобилизации, в частности в Южной и Юго-Восточной Азии (ЮВА), в целях разработки программного документа, связанного со Сводной резолюцией о дорожном движении. Его принципы задают общее направление и не носят предписывающего характера.

В документе рассматривается необходимость признания и, как следствие, повышения безопасности уязвимых участников дорожного движения (УУДД) посредством разработки надлежащих действий. Он был составлен в консультации с членами Глобального форума по безопасности дорожного движения при том понимании, что любая политика и связанная с ней стратегия осуществления могут стать практически применимыми только в том случае, если в них четко признаются культурные и социальные особенности затронутых этой проблемой стран и если они разработаны с учетом конкретных условий в каждой отдельной стране.

Настоящий документ основан на результатах обзора практики в Южной и Юго-Восточной Азии и разработан в консультации с представителями ключевых заинтересованных субъектов. В этой связи предполагается, что изложенные здесь принципы, концепции и варианты можно было бы передать, после их соответствующей адаптации, тем странам, которые сталкиваются с аналогичными нуждами в области транспорта, встречающимися и в других странах, например в Африке.

Содержание

	<i>Стр.</i>
1. Введение	5
1.1 Справочная информация	5
1.2 Передача и тиражирование соответствующих принципов	6
1.3 Определения.....	6
1.4 Ключевые темы.....	7
2. Вопросы политики	7
2.1 Политика в области безопасности дорожного движения.....	7
2.2 Основные принципы.....	8
2.3 Политика и финансирование	9
2.4 Распространение информации о политике	9
3. Вопросы, связанные с данными	9
3.1 Управление данными	9
3.2 Политика с опорой на факты	10
3.3 Стандартизация данных о дорожно-транспортных происшествиях	10
3.4 Базы данных о дорожно-транспортных происшествиях	11
3.5 Данные о дорожном движении	11
4. Устойчивая безопасность УУДД	11
4.1 Анализ затрат и выгод.....	12
4.2 Исследования и разработки	12
5. Инфраструктура	12
5.1 Общая информация	12
5.2 Проектирование дорог.....	12
5.3 Организация движения.....	13
5.4 Техническое обслуживание дорог.....	13
5.5 Регулирование и управление спросом в области автотранспорта.....	13
6. Осуществление	14
6.1 Интеграция с другими мерами в области безопасности дорожного движения	14
6.2 Риски, связанные с УУДД.....	15
6.3 Меры	15
6.4 Технология	17
6.5 Правоприменение	17
7. Механические двухколесные транспортные средства.....	17
7.1 Поведенческие вопросы	18
7.1.1 Водитель	18
7.1.2 Профессиональные услуги.....	18
7.1.3 Другие участники дорожного движения	18
7.2 Вопросы, касающиеся транспортных средств	19

7.2.1	Стандарты и правила в области безопасности	19
7.2.2	Улучшение конструктивных особенностей МДТС	19
7.3	Снижение уровня смертности и травматизма, обусловленного использованием МДТС.....	19
7.3.1	Стандарты на защитные шлемы и другие защитные средства	20
7.3.2	Медицинская помощь на месте аварии.....	20
7.3.3	Оказание медицинской помощи и последующие меры	20
7.4	Соображения, касающиеся обучения.....	20
7.4.1	Водитель	22
7.4.2	Другие участники дорожного движения	22
8.	Безопасность пешеходов	22
8.1	Строительство, техническое обслуживание и финансирование.....	23
8.2	Безопасность пешеходов по роду деятельности	23
8.3	Конструкция транспортных средств и защита пешеходов	23
8.4	Просвещение и повышение осведомленности широкой общественности	24
8.5	Определение прав и обязанностей пешеходов.....	24
8.6	Обеспечение соблюдения правил для борьбы с нарушениями	24
9.	Пожилые люди, малолетние дети и инвалиды	25
10.	Перевозка школьников	25
10.1	Подготовка водителей.....	26
10.2	Подготовка наблюдателей	26
10.3	Характеристики транспортных средств.....	26
10.4	Дороги и их условия	27
10.5	Транспортные услуги	27
11.	Животные.....	29
12.	Выражение признательности	30
13.	Литература	30

1. Введение

1.1 Справочная информация

Стремительный рост числа собственников транспортных средств, который наблюдается в последние годы в регионе Юго-Восточной Азии, связан со значительной нагрузкой на сеть дорог, водителей, пешеходов и других участников дорожного движения, использующих имеющиеся объекты инфраструктуры. Дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных проблем в регионе Южной и Юго-Восточной Азии (ЮВА). В силу значительного числа уязвимых участников дорожного движения (УУДД), в частности пешеходов, пользователей немеханических транспортных средств и мотоциклистов, и отсутствия предназначенных для них надлежащих сооружений они гораздо чаще становятся жертвами дорожно-транспортных происшествий в развивающихся, чем в развитых странах. Имеющиеся данные свидетельствуют также о том, что большая доля УУДД попадает в дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом. Исследования, проведенные в ряде стран, показывают, что социально-экономические издержки дорожно-транспортных происшествий составляют, как правило, 1–5% ВВП соответствующих стран. Таким образом, практически нет сомнений в том, что в будущем число людей, погибших или получивших травмы на дорогах, существенно возрастет и будет продолжать расти, если не будут незамедлительно приняты эффективные меры для решения этой серьезной проблемы, которая только усугубляется. Что касается ЮВА, то 85% всех случаев смертности в результате дорожно-транспортных происшествий связаны с УУДД. Тем не менее этот тревожный показатель не отражает должным образом влияние безопасности УУДД на общество и экономику региона, поскольку важная информация о дорожно-транспортных происшествиях отсутствует, замалчивается или является ошибочной (ИРТЕ, 2017 год).

Кроме того, использование механических двухколесных транспортных средств (МДТС) – общераспространенная, популярная и набирающая масштабы практика во всем мире. Более широкое использование этих транспортных средств – мотоциклов, мотороллеров и мопедов – в развивающихся и развитых странах обусловлено целым рядом факторов. Они включают урбанизацию и увеличение потребностей в мобильности и обеспечении доступа наряду с доступностью по цене и гибкостью в использовании. К числу факторов, которые способствуют этому явлению, относятся также такие из них, как низкокачественная инфраструктура для пешеходов и велосипедистов, ограниченные услуги общественного транспорта и расходы на автомобили. Кроме того, по мере повышения доходов приобретение мотороллера или мотоцикла становится первым реальным шагом на пути к обеспечению персональной мобильности. С учетом увеличения доли этого вида транспорта МДТС все чаще и чаще ассоциируются со смертельными и серьезными ранениями и представляют собой одну из крупнейших проблем в области безопасности дорожного движения со всеми вытекающими отсюда социальными, экономическими и персональными последствиями. Уязвимость пользователей МДТС обусловлена их взаимодействием с быстро движущимися автомобилями и грузовиками, относительно высокой скоростью, с которой они обычно двигаются по сравнению с другими уязвимыми участниками дорожного движения, и недостаточным уровнем как заметности, так и физической защиты.

Для того чтобы получить представление о масштабах проблемы безопасности МДТС в условиях дорожного движения в Юго-Восточной Азии, Статистический бюллетень Всемирной организации здравоохранения содержит данные, указывающие на то, что на 11 стран этого региона приходится самая высокая на глобальном уровне доля случаев ДТП со смертельным исходом – 30,4%. При этом 34% этих случаев смерти в Юго-Восточной Азии приходится именно на механические двухколесные транспортные средства. Кроме того, как представляется, показатель аварий с участием МДТС будет повышаться и впредь по мере быстрого расширения сети инфраструктуры и увеличения масштабов дорожного движения. В этой связи возникает необходимость в решении проблемы безопасности механических

двухколесных транспортных средств с помощью правовых инструментов и надлежащей практики применительно к местным условиям.

В данном документе признается, что в целях повышения безопасности на дорогах можно сделать много различных предложений. Вместе с тем эти предложения могут обрести форму практически применимых и целенаправленных стратегий, если в них будут приняты во внимание культурные и социальные условия, существующие в странах, затронутых этой проблемой, и если они будут «разработаны с учетом конкретного контекста в каждой стране». Не менее важными факторами, которые необходимо учитывать, – это те, которые служат своего рода фоном, сказывающемся так или иначе на безопасности дорожного движения, а именно качество дорог, поведение водителей и общая культура безопасности в различных странах.

1.2 Передача и тиражирование соответствующих принципов

Настоящий программный документ призван служить отправной точкой в деле разработки дальнейших нормативных документов на национальном/государственном уровне. Его следует рассматривать также в качестве справочного материала в случае разработки последовательных мер по созданию потенциала, имеющих первостепенное значение не только для Юго-Восточной Азии, но и для остальных регионов мира. Фактически он рекомендуется как весьма полезный документ для всех стран – в частности для того, чтобы они могли соблюдать надлежащую последовательность шагов на пути к осуществлению директивных принципов, изложенных ниже. Кроме того, странам жизненно необходимо продолжать участвовать в диалоге по вопросам политики на региональном уровне и содействовать принятию всесторонних мер по обеспечению безопасной мобильности УУДД.

1.3 Определения

Участники дорожного движения могут определяться как **уязвимые участники дорожного движения (УУДД) в зависимости от «степени защиты в условиях дорожного движения (например, пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты) или степени способности решать взятые на себя задачи (например, инвалиды, молодежь и пожилые люди)»** (swov.nl, 2017 год; ec.europa.eu, 2018 год).

Для целей настоящего программного документа в качестве уязвимых участников дорожного движения были выделены следующие группы:

- a) МДТС (механические двухколесные транспортные средства);
- b) велосипедисты, водители педальных, немеханических транспортных средств;
- c) пешеходы;
- d) дети;
- e) пожилые люди;
- f) инвалиды;
- g) ученики и неопытные водители;
- h) дорожные рабочие;
- i) всадники на лошадях и других животных;
- j) транспортные средства на человеческой тяге;
- k) животные.

Настоящий документ ориентирован главным образом на пользователей механических двухколесных транспортных средств (МДТС), пешеходов, перевозку школьников, а также на пожилых людей, инвалидов и в меньшей степени на животных. Предполагается, что в том случае, если предлагаемые ниже стратегии будут

распространены и на остальные группы УУДД, указанные выше, то тогда можно будет разработать более всеобъемлющую политику.

1.4 Ключевые темы

Безопасность МДТС, как и любой другой вопрос безопасности дорожного движения, следует рассматривать с учетом трех основных компонентов, из которых она состоит (roadsafety.piarc.org, 2018 год):

1. участники дорожного движения;
2. инфраструктура;
3. транспортные средства.



Таким образом, в приведенных ниже рекомендациях признается, что вышеуказанные целостные взаимоотношения имеют основополагающее значение для достижения хороших результатов любой программы осуществления. Тем не менее вместе с вышеупомянутыми отношениями необходимо рассматривать также базовые институциональные структуры, управление и финансирование.

2. Вопросы политики

2.1 Политика в области безопасности дорожного движения

Для уточнения степени причастности и ответственности нужна хорошо систематизированная политика, при том что задачи должны быть прозрачными и соразмерными и точно отражать потребности участников дорожного движения. Такая политика должна учитывать варианты, приоритеты и устойчивость (экономическую, социальную и экологическую). Политика, касающаяся УУДД, должна быть четко ориентирована на безопасность дорожного движения и признавать ее в качестве основной цели. Она должна также являться одним из компонентов цельной концепции безопасности дорожного движения и предусматривать участие в ее осуществлении всех заинтересованных субъектов государственного и частного секторов. Политика в отношении УУДД должна определяться соответствующими органами на уровне как государства, так и частного сектора. В число инструментов политики необходимо включать законодательство, регулирование и налогообложение. Политика, касающаяся УУДД, должна включать в себя концепцию и задачи, которые ставятся перед всеми соответствующими организациями, цели, которые доводятся до сведения других сторон, и подробные стандарты. Политика в области безопасности УУДД должна отвечать нуждам участников дорожного движения и отражать местный контекст, связанный с окружающими условиями (безопасность и шум) и потребностями общества (доступ и мобильность), а также культурные и религиозные характеристики. Политика, касающаяся УУДД, должна рассматриваться с точки зрения:

- мобильности;
- экономического роста и стабильности;
- процветания;
- окружающей среды (например, шум, выбросы).

Она должна обеспечивать условия для здоровой жизни, придавать городам и поселениям открытый, безопасный и устойчивый характер и укреплять институциональную систему и сообщества. Политика в области безопасности УУДД должна – в рамках более широкой политики в области безопасности дорожного движения – способствовать созданию соответствующих институциональных структур (например, национального совета по безопасности дорожного движения, исполнительного агентства по безопасности дорожного движения и т. п.).

2.2 Основные принципы

Правительствам следует разрабатывать стратегические реформы для решения проблем УУДД и привлекать общественность к программам планирования и осуществления политики, касающейся УУДД. Политика в области транспорта, автомобильных дорог и связанных с ними вопросов должна быть социально инклюзивной и отвечать общественным и экономическим потребностям стран с переходной экономикой. В ней необходимо четко признавать уязвимость определенных категорий участников дорожного движения и стратегически решать эту проблему по линии соответствующих мер и программ осуществления. Она должна быть нацелена на повышение степени осведомленности о существовании и потребностях этих УУДД, а также о необходимости защищать их, когда они оказываются в условиях дорожного движения. Политика, касающаяся УУДД, должна быть устойчивой в экономическом, социальном и экологическом плане. В этой связи необходимо обратить особое внимание на местные потребности, условия и контекст стран ЮВА, с тем чтобы меры по планированию всецело вписывались в деятельность в области здравоохранения, окружающей среды, образования, равных возможностей и гендерной проблематики.

Политика, касающаяся УУДД, должна строиться на принципах безопасного системного подхода (ECE/TRANS/WP.1/2014/6). В ней должны находить отражение основные вопросы, которые необходимо решить в целях защиты УУДД. В настоящее время в мире накоплен значительный объем знаний по данной теме, однако это касается в первую очередь развитых стран. С точки зрения понятий и принципов такие знания должны служить основой любой политики. Поэтому в случае некоторых регионов мира жизненно важно собирать актуальную информацию, касающуюся следующих параметров:

1. Недостаток или отсутствие
 - a) понимания и признания местных условий;
 - b) надлежащего количества качественных данных о числе и тяжести дорожно-транспортных происшествий, что на данный момент далеко от идеала, и что лучшим источником информации зачастую являются данные полиции;
 - c) законодательства, которое может содействовать улучшению поведения участников дорожного движения и является необходимым условием сокращения числа дорожных аварий, травм и смертей;
 - d) решительной и устойчивой правоприменительной практики, которая позволит общественности понять соображения, лежащие в основе законодательства, и последствия его несоблюдения;
 - e) помощи после аварии и квалифицированного медицинского персонала;

- f) четко определенных функций и обязанностей органов, связанных с безопасностью дорожного движения, а также координации их работы.

2. Такие технические аспекты, как инфраструктура и особенности ее конструкции, схема дорожного движения, которая вынуждает УУДД делить дорогу с быстро движущимися транспортными средствами, в результате чего возникают опасные ситуации, а также отсутствие проверок безопасности дорожного движения.

3. Вопросы развития, включая быструю автомобилизацию и урбанизацию, в результате чего плохие дороги становятся нормой во многих странах, в которых риск смертности в результате дорожно-транспортных происшествий является наиболее высоким, и зачастую строятся без достаточного планирования, призванного учесть потребности в области безопасности УУДД и общин, по которым проходят эти дороги. Для этого необходимы надежные решения, которые должны быть определены в соответствии с международными стандартами.

4. Социальные вопросы, такие как низкий уровень доходов и низкий уровень грамотности и образования населения.

2.3 Политика и финансирование

Политика, касающаяся УУДД, должна разрабатываться при том понимании, что жизнь человека бесценна, и рассматриваться именно с этой точки зрения. При принятии решений необходимо учитывать экономические и финансовые издержки аварий и, как следствие, основываться на систематическом использовании надлежащих моделей оценки.

Как и любая другая политика в области безопасности дорожного движения, политика, касающаяся УУДД, должна увязываться с политикой в области здравоохранения. Для того чтобы ее можно было провести в жизнь, она должна быть обеспечена устойчивыми и надежными финансовыми ресурсами по линии государственного и частного секторов. Определенную роль в этом контексте могли бы играть новаторские механизмы финансирования, например второе поколение фондов для безопасности дорожного движения (Evdorides et al., 2014), социальные облигации (СО), а также такие механизмы, как налогообложение и ипотека. Кроме того, следует развивать сотрудничество между государствами, частным сектором, промышленностью, участниками дорожного движения и более широкими слоями общества. Для поддержки разработки новых механизмов финансирования следует определить надлежащие финансовые и экономические модели. Эти модели должны давать возможность удовлетворительным образом выявлять потребности участников дорожного движения и всего общества в целом.

2.4 Распространение информации о политике

В распоряжение общества необходимо предоставлять – по официальным государственным каналам распространения информации – соответствующую документацию по вопросам этой политики. Эти программные документы следует доводить до сведения должностных лиц государственных и других органов, работающих в этой области.

3. Вопросы, связанные с данными

3.1 Управление данными

Система данных и управление ими – это центральный элемент принятия решений на основе потребностей. По этой причине правительства и государственные организации, которые занимаются данными, касающимися безопасности МДТС, должны выявлять и последовательно использовать данные, имеющие отношение к их

основным обязанностям и потребностям. Данные должны давать возможность принимать решения как минимум по следующим двум функциям: а) стратегическое планирование и б) осуществление, операции и оценка.

Данные об УУДД следует собирать для: а) расследования дорожно-транспортных происшествий (см. также <http://www.unecede.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-157e.pdf>) и б) выяснения причинно-следственных связей в случае травматизма. В идеальном случае эти два набора данных должны быть полностью объединены. Это трудная задача, поэтому правительства и государственные организации, занимающиеся вопросами безопасности МДТС, должны как минимум стремиться обеспечивать стандартизацию и согласование режимов управления данными (roadsafety.piarc.org, по состоянию на 27 июня 2018 года).

Система данных и управления ими должна носить устойчивый характер. Выбор данных следует производить на основе: а) их уместности в связи с соблюдением основных обязанностей, потребностей и приоритетов соответствующей организации; б) соответствия текущим потребностям и ресурсам; в) достоверности; и d) доступности.

Анализ данных должен давать возможность разработки показателей эффективности в интересах УУДД, которые позволят количественно определять, контролировать и оценивать связанные с ними политику и планы в области безопасности дорожного движения (ЭСКАТО, 2017 год; ИМП 2016 год).

3.2 Политика с опорой на факты

Данные, касающиеся столкновений с участием УУДД, следует собирать для разработки конкретных стратегий, адаптированных к потребностям Юго-Восточной Азии и других стран с аналогичными транспортными, экономическими и социальными особенностями. Как минимум, сбор и анализ данных должны быть направлены на определение:

1. числа погибших и получивших травмы УУДД;
2. издержек в связи со смертностью и травматизмом УУДД;
3. места столкновений;
4. времени столкновений;
5. категорий УУДД с учетом местных условий.

3.3 Стандартизация данных о дорожно-транспортных происшествиях

Данные о дорожно-транспортных происшествиях должны дать возможность понять, где происходят такие происшествия, характер этих происшествий и обстоятельства, в которых они произошли. С помощью таких данных можно обобщить и проанализировать характеристики, причинно-следственные связи, особенности участков дороги повышенной опасности, смягчающие факторы и другие важные вопросы, связанные с авариями, для того чтобы понимать их и проводить работу по предупреждению похожих случаев. Сбор достоверных и надежных данных по каждому дорожно-транспортному происшествию должен обеспечить четкую и истинную картину распределения и деталей аварийных ситуаций на дорожной сети той или иной страны. Данные следует собирать на последовательной и надежной основе, а анализом базы данных должны заниматься подготовленные сотрудники, которые понимают оттенки смысла многочисленных аспектов статистики дорожно-транспортных происшествий.

3.4 Базы данных о дорожно-транспортных происшествиях

Важно обеспечить, чтобы в рамках одной и той же базы данных статистика по одним авариям была сопоставима со статистикой по другим авариям. Это можно сделать посредством налаживания совместной работы соответствующих органов (полиции, учреждений здравоохранения, местных и национальных органов и научно-исследовательских кругов) с целью согласования характера и содержания соответствующих формуляров сбора данных, которые будут использоваться в случае каждой аварии, будь то со смертельным исходом или с серьезным либо незначительным ранением хотя бы одного причастного к ней человека. Для того чтобы обеспечить заполнение таких формуляров в течение соответствующего временного интервала (скажем, в течение 24 часов) после аварии, необходимо ввести в действие соответствующее законодательство. В качестве еще одного обязательного аспекта процесса сбора данных следует создать соответствующий механизм проверки точности данных в каждом формуляре.

В связи со стандартизацией собранных данных нужны надежные системы хранения и запроса полученной информации. Необходимо создать базы данных на основе ГИС, которые позволяли бы анализировать данные на различных уровнях понимания, например на уровне конкретного географического района, в пределах указанного участка дорожной сети или в районе заранее определенного типа перекрестка в какой-либо установленной зоне. Эти данные должны также извлекаться по запросу, позволяющему группировать их по авариям с конкретными характеристиками и по тем из них, которые резко выделяются на фоне других аварий, для которых характерны общие особенности. Обилие данных для анализа, которые можно извлечь из таких баз данных, не следует недооценивать в качестве одного из ключевых факторов разработки решений в области безопасности дорожного движения.

3.5 Данные о дорожном движении

Исключительно важно собирать и соответствующим образом использовать нужное количество высококачественных данных о дорожном движении, которые позволяли бы разрабатывать модели дорожного движения и перевозок, актуальных для условий стран ЮВА. В этой связи следует проводить надлежащие полномасштабные полевые испытания, с тем чтобы обеспечить научное понимание условий дорожного движения, которые нетипичны для развитых стран.

4. Устойчивая безопасность УУДД

Концепция устойчивой безопасности УУДД должна систематически рассматриваться в соответствующих программных документах с точки зрения:

- экономической и финансовой устойчивости;
- экологической устойчивости;
- социальной устойчивости.

Экономическую и финансовую устойчивость следует рассматривать с точки зрения повышения эффективности и результативности в рамках комплексного директивного подхода и привлечения соответствующих заинтересованных сторон, промышленности и участников дорожного движения к стратегическому планированию безопасности УУДД. Экологическая устойчивость должна быть ориентирована на рассмотрение тех аспектов безопасности УУДД, которые создают угрозу для здоровья людей, на связанные с ней выгоды и затраты, на использование местных знаний и местных технологий и на последствия климатических условий для безопасности дорожного движения. Социальную устойчивость следует увязывать с гендерными предубеждениями против включения потребностей женщин в процесс разработки политики и планирования дорог, с поддержкой эффективных с точки

зрения затрат методов реализации политики в области безопасности дорожного движения применительно к УУДД и с участием общественности в процессе принятия решений.

4.1 Анализ затрат и выгод

Любой вариант повышения безопасности УУДД следует рассматривать на основе фактических данных, подтверждающих его эффективность в плане максимального повышения соотношения «затраты–выгоды». При необходимости, наряду с такими надлежащими экономическими методами в области транспорта, как анализ затрат и выгод и анализ экономического воздействия, следует использовать высококачественные экономические и финансовые данные.

4.2 Исследования и разработки

Для того чтобы реализация политики, касающейся УУДД, носила устойчивый характер, она должна строиться на местном опыте и знаниях, накопленных по линии соответствующих программ в области научных исследований и разработок. Научно-исследовательские организации, университеты и отрасль должны создавать соответствующие схемы сотрудничества и налаживать международные связи как в пределах региона Южной и Юго-Восточной Азии, так и вне его в целях изучения истинных причин дорожно-транспортных происшествий и разработки методологий, конструктивных особенностей и материалов, которые следует адаптировать к специфике конкретных стран и которые должны соответствовать международным стандартам и дополнять их. Правительства должны поддерживать такие программы в финансовом отношении и в натуральной форме и поощрять сотрудничество с частным сектором и дорожной отраслью.

5. Инфраструктура

5.1 Общая информация

Инфраструктура автомобильного транспорта – центральный фактор безопасности УУДД (ИМР, 2016 год). Директивные органы должны обеспечивать, чтобы она поддерживалась в хорошем состоянии, чтобы на нее выделялись необходимые средства и чтобы она была удобной для УУДД.

В частности, механические двухколесные транспортные средства относительно неустойчивы и к тому же уязвимы в случае аварий, вызванных ошибкой водителя и недостатками инфраструктуры. Этот двойной источник риска предполагает, что дороги следует строить с учетом потребностей МДТС и что элементы, имеющие отношение к безопасности, должны быть такими, чтобы снизить риск для пользователей МДТС за счет программ технического обслуживания и модернизации. В этой связи важно сделать так, чтобы соображения, касающиеся параметров инфраструктуры с точки зрения безопасности МДТС, были ориентированы на выявление причин дорожно-транспортных происшествий и вариантов их устранения на основе надежных инженерных принципов и удовлетворения потребностей автомобильного транспорта, расставленных в порядке их приоритетности.

5.2 Проектирование дорог

Для пользователей МДТС и других УУДД необходимо разработать соответствующие стандарты проектирования безопасных дорог на основе предсказуемой геометрии дороги, надлежащих условий видимости, поворотов с большим и постоянным радиусом закругления и принципов создания беспрепятственных зон. Одним из компонентов проектирования должно быть

оборудование надлежащих и безопасных стоянок для МДТС. Кроме того, все новые мероприятия по проектированию и техническому обслуживанию должны предусматривать аудиторские проверки безопасности дорожного движения, что предполагает должный учет воздействия на МДТС.

В целях повышения безопасности МДТС можно было бы рассмотреть несколько вариантов проектирования дорог. Хотя установки защитных барьеров следует избегать, все же в случае их использования они должны быть адаптированы к потребностям МДТС. Должное внимание следует уделять тенденции создания МДТС аварийных ситуаций в районе Т-образных и У-образных пересечений. Углы въезда на перекрестки с круговым движением должны составлять в пределах 30–40°. Искусственных неровностей следует избегать или делать их такими, чтобы их воздействие было предсказуемым и слабым. Полосы для мотоциклов следует обустроить с учетом параметров движения и скоростей МДТС.

5.3 Организация движения

Для регистрации и анализа дорожных условий, которые в Юго-Восточной Азии несут свою специфику, которую необходимо учитывать при разработке устойчивых решений, важно использовать установленные принципы и методы организации дорожного движения. Рабочая практика на основе эмпирических знаний местных условий должна подкрепляться аналитическими (т. е. теоретическими) концепциями и связанными с ними подходами. Любой вариант решения встретившихся проблем следует строить на основе надежных фактов (данных). В целях сведения сопутствующих рисков до минимума необходимо тщательно анализировать параметры движения и прогнозы.

5.4 Техническое обслуживание дорог

Для того чтобы сделать дороги более безопасными для УУДД, важно обрабатывать поверхность дороги, на которой могут быть рытвины, наплывы разметки, грязь, глина, вода и другие источники опасности для участников дорожного движения. Программы технического обслуживания дорог и соответствующие стандарты должны предусматривать решение проблем заноса, текстуры поверхности и выбора материалов. Одним из компонентов технического обслуживания должно быть устранение участков дороги повышенной опасности для МДТС. Дороги, которые оснащены дорожными информационными указателями и придорожным оборудованием и профиль которых в большей степени подходит для водителей более крупногабаритных транспортных средств, способных создавать опасность для водителей МДТС, следует подвергать ревизии и принимать соответствующие меры, позволяющие повысить безопасность. Необходимо устранять те дефекты дороги, которые создают на поверхности неровности, а также ремонтировать поврежденную систему дренажа и сливов. Исключительно важное значение имеет светоотражающая дорожная разметка в сельских районах.

5.5 Регулирование и управление спросом в области автотранспорта

Проблема увеличения числа дорожно-транспортных происшествий с участием УУДД также нуждается в решении за счет соответствующих вариантов нормативного регулирования в качестве более широких стратегий управления спросом, имеющих целью регулировать спрос на автотранспорт посредством максимального использования существующей инфраструктуры. Дорожные службы должны стремиться обеспечивать сооружение соответствующих объектов для УУДД, учитывая их стоимость, эффективность и устойчивость.

Вставка 3

Меры в области инфраструктуры, характерные для МДТС

- полосы, предусмотренные только для мотоциклов;
 - вынесенные вперед линии/зоны «стоп»;
- 1) распределение потока по рядности с использованием нанесенной дорожной разметки;
- регулирование продольной и поперечной дистанций;
 - регулирование скорости (посредством обеспечения соблюдения правил, а также информирования о надлежащих ограничениях скорости и их применения (например, 30 км/ч));
 - обустройство отдельных полос движения, которые могут включать в себя пересечения на разных уровнях и общие полосы движения с дополнительным пространством на внешней стороне дороги;
 - отдельный дополнительный знак специально для МДТС

Вставка 4

Меры в области инфраструктуры для УУДД

- обочины дорог;
- островки безопасности;
- широкие разделительные полосы с плоской поверхностью;
- пункты безопасного пересечения дороги;
- небольшие расстояния между пунктами пересечения дороги;
- тротуары вдоль городских дорог;
- пешеходные дорожки вдоль дорог в сельских районах;
- велосипедные дорожки.

6. Осуществление

6.1 Интеграция с другими мерами в области безопасности дорожного движения

В рамках всеобъемлющей политики должны рассматриваться все проблемы безопасности дорожного движения, в том числе вопросы, касающиеся

1. функций и обязанностей органов власти;
2. права собственности на дороги;
3. дорожной инфраструктуры;
4. выдачи водительских удостоверений;
5. регистрации и сертификации транспортных средств;
6. контроля и регулирования транспортных средств;
7. законодательства в отношении автомобилей;
8. движения немеханических транспортных средств;
9. обеспечения соблюдения правил.

Кроме того, что перечисленные выше меры должны содержать указания на другие программные документы, например касающиеся секторов здравоохранения, образования и экономики.

Правительствам, как на национальном, так и на местном уровне, следует адаптировать, а затем принять соответствующие резолюции для УУДД с использованием местных знаний и опыта, не упуская при этом из виду каких-либо основополагающих концепций безопасности дорожного движения. Они должны расширить участие промышленных кругов и заинтересованных субъектов в процессах принятия решений в интересах УУДД, а также в осуществлении программ. Им следует четко определить обязанности и задачи тех лиц, которые отвечают за обеспечение безопасности УУДД. Для достижения необходимого уровня безопасности министерства или департаменты транспорта (МТ) должны тесно сотрудничать с ведомствами, которые занимаются вопросами автомагистралей, дорожного движения, гражданственности и образования.

6.2 Риски, связанные с УУДД

Правительствам и органам власти, занимающимся вопросами безопасности дорожного движения, следует свести к минимуму риски для УУДД путем решения следующих проблем:

- скорость;
- употребление спиртных напитков;
- конструктивные особенности инфраструктуры;
- видимость;
- опасная практика вождения, отвлекающие водителей и УУДД факторы (например, мобильные телефоны), утомление водителя;
- манера поведения УУДД (например, пожилых людей, инвалидов, детей) и водителей.

Директивным органам, работающим как на политических, так и на административных должностях, следует признать уязвимость пешеходов и принять соответствующие стратегические меры. Органы местного самоуправления также должны признавать и понимать свою ответственность за обеспечение безопасной и эффективной инфраструктуры дорожного движения, как это определяется и рекомендуется в соответствующих стандартах. Им следует поощрять проведение общественных консультаций в процессе принятия решений. В рамках органов местного самоуправления и ведомств, в ведении которых находятся автомагистрали, должны создаваться специальные подразделения, занимающиеся вопросами инженерного обеспечения безопасности дорожного движения. Центральные и местные органы власти должны принимать меры по исследованию и планированию в целях обеспечения эффективного управления и контроля за движением.

6.3 Меры

Органам власти, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, следует признать взаимосвязь между УУДД и инфраструктурой и усовершенствовать систему проектирования, строительства, технического обслуживания и эксплуатации дорожных сетей. Инфраструктура должна быть удобной и обеспечивать защиту УУДД, несмотря на их манеру поведения, ошибки и слабости. В этой связи необходимо определить надлежащие стратегии, связанные с УУДД (АВР, 1996 год; ВОЗ, 2015 год) и охватывающие как краткосрочные, так и долгосрочные меры (см. вставку 1).

Вставка 1

Примеры стратегий, связанных с УУДД

- 1) краткосрочные:
 - a) сосредоточение работы на известных проблемных областях, связанных с УУДД, и принятие во внимание ключевой роли обеспечения соблюдения правил;
 - b) возможность введения на основных дорогах запрещения поворотов для немоторизованных транспортных средств с использованием привлекательных вариантов управления дорожным движением;
 - c) аудиторские проверки безопасности;
 - d) принятие мер, как в городских, так и в сельских районах, по уменьшению интенсивности дорожного движения;
 - e) проведение кампаний с уделением особого внимания потребностям пешеходов и повышению осведомленности об их нуждах;
- 2) долгосрочные:
 - a) физическое отделение УУДД от быстро движущихся механических транспортных средств;
 - b) необходимость включения соображений, связанных с УУДД, в процесс рассмотрения на этапе дорожного планирования;
 - c) предоставление УУДД приоритета на дорогах более низкой категории;
 - d) необходимость увеличения финансирования дорог, на которых преобладают поездки и потоки УУДД, для создания соответствующих условий передвижения УУДД;
 - e) необходимость укрепления правоприменительной практики и информационно-просветительских мероприятий, которые должны своевременно дополнять инженерно-технические меры и быть направлены на изменение поведения участников дорожного движения.

Вставка 2

Меры, которые могут повышать осведомленность об УУДД, в том числе

- 1) кампании в средствах массовой информации, освещающие проблему таким образом и в той мере, в какой это позволило бы сдвинуть с места застоявшуюся практику;
- 2) передача данного вопроса, вызывающего беспокойство среди общественности, в целях его обсуждения на уровне общественных форумов различного уровня, НПО, школ, колледжей и местных коллективов;
- 3) информационно-пропагандистская работа, нацеленная на политические круги, с целью убедить их в необходимости поднимать эти проблемы на политическом форуме;
- 4) при необходимости, вариант, предполагающий судебное разбирательство гражданского дела о защите общественных интересов.

Важно изучать и находить устойчивые решения, связанные с характером потоков УУДД, в областях, представляющих особый интерес, таких как школы, автобусные и железнодорожные станции, торговые центры, местные рынки и сельские общины. Кроме того, каждое дорожно-транспортное происшествие, повлекшее за собой смертельный исход или серьезные травмы, должно подвергаться аудиторской проверке безопасности, с целью выяснить, почему происходят такие дорожно-транспортные происшествия и какие меры необходимо принять для того, чтобы свести

их к минимуму или даже не допустить их повторения. Такие действия будут способствовать выявлению оптимальных решений, разработанных с учетом потребностей и условий стран ЮВА, и, как следствие, накоплению новых знаний и ноу-хау.

6.4 Технология

Правительствам, органам власти, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, промышленности и заинтересованным субъектам следует поощрять разработку и применение соответствующей технологии на уровне транспортных средств и инфраструктуры в целях защиты УУДД. Технология может касаться:

1. одежды;
2. электронного оборудования;
3. защитного снаряжения с использованием местных материалов.

Необходимо выявлять, испытывать и последовательно использовать как дешевые, так и дорогостоящие решения. Местные университеты и другие научно-исследовательские центры должны активно участвовать в этом процессе в целях выработки жизнеспособных решений тех вопросов, которые могут вставать в транспортном секторе стран Юго-Восточной Азии.

6.5 Правоприменение

Правоприменительная практика имеет огромное значение для успеха любой краткосрочной и долгосрочной программы повышения безопасности. Жизненно важно, чтобы правоприменительная практика получила существенное укрепление с помощью соответствующих мер. Дорожная полиция призвана играть в этом отношении главную роль и должна обеспечивать подготовку своих сотрудников по вопросам, связанным с инженерным делом, просвещением и обучением водителей. Вместе с тем все правоохранительные органы должны стремиться к достижению лучших результатов, в связи с чем необходимо внедрять более эффективные подходы к организации служебной деятельности, направленные на повышение безопасности дорожного движения.

7. Механические двухколесные транспортные средства

В рамках всесторонней политики, регламентирующей безопасность МДТС, необходимо учитывать следующее:

1. параметры инфраструктуры;
2. участников дорожного движения:
 - a) обучение водителей;
 - b) водительские удостоверения (полноправные, временные/с испытательным сроком) и разрешения;
 - c) страхование;
 - d) защитное снаряжение;
 - e) правила использования защитных шлемов;
3. подход к безопасности МДТС с точки зрения здравоохранения;
4. послеаварийные меры;
5. стандарты на транспортные средства.

Политика, касающаяся МДТС, должна предусматривать повышение осведомленности о МДТС в качестве законного транспортного средства. Она должна признавать преимущества использования МДТС в странах Южной и Юго-Восточной Азии и увязывать их с учетом конкретного увеличения потребностей этого региона и его транспортных проблем. Следует признавать также роль, которую могут играть МДТС в городской и сельской системе транспорта, равно как и их уязвимость и специфические потребности в области безопасности.

Эти составляющие можно более детально раскрыть следующим образом.

7.1 Поведенческие вопросы

Воздействие на поведение – это ключевой момент государственной политики. Поведенческие аспекты безопасности МДТС следует рассматривать с двух точек зрения: с точки зрения водителя и с точки зрения других участников дорожного движения. Зачастую акцент ставится на поведении водителя, хотя поведение других участников дорожного движения также имеет самое прямое отношение к последствиям с точки зрения безопасности МДТС. В этой связи весьма важно, чтобы политика, касающаяся МДТС, была в обязательном порядке нацелена на формирование у всех участников дорожного движения всесторонних навыков и знаний, которые воздействуют на их поведение в условиях дорожного движения. Именно в этой связи до сознания водителей следует доводить тот факт, что в качестве пользователей МДТС они уязвимы и что им необходимо должным и эффективным образом действовать и реагировать на угрожающие им факторы в целях обеспечения и повышения своей безопасности (и безопасности других пользователей).

7.1.1 Водитель

Как считается, основной причиной аварий с МДТС является ошибка водителя. Личное поведение водителя МДТС зависит от поведения других водителей, что может привести к формированию опасных привычек, которые приобретают обычный характер, становятся привычной культурной практикой в той или иной стране или в том или ином конкретном городе. В этой связи необходимо решать такие проблемы, как заезд на автобусную полосу, скопление двухколесных транспортных средств впереди на линии остановки «стоп» перед перекрестком, чрезмерная перегрузка транспортного средства товарами или пассажирами и снисходительность по отношению к тем, кто отвлекается, пользуясь мобильным телефоном во время управления транспортным средством, с помощью кампаний, посвященных безопасности дорожного движения, последовательного обеспечения соблюдения правил и других мер. Факты свидетельствуют о том, что улучшение заметности водителей МДТС способствует повышению их безопасности, однако основным направлением работы по повышению заметности МДТС является отношение к защитному снаряжению и использованию фар. Вместе с тем следует уделять должное внимание и решению проблем, возникающих вследствие определенных подходов, которые трудно реализовать с финансовой точки зрения, таких как установка на МДТС системы АБС и защитное снаряжение для водителей, такое как куртки или шлемы.

7.1.2 Профессиональные услуги

Профессиональные услуги (например, таксомоторные перевозки, водители, которые развозят товары) с использованием двухколесных транспортных средств следует регулировать и выдавать на них лицензии, при том понимании, что навыки и характер водителей должны быть достойными.

7.1.3 Другие участники дорожного движения

Для поощрения изменения стиля поведения других участников дорожного движения по отношению к МДТС – признавая при этом, что такое изменение обеспечить трудно, – нужно использовать соответствующие правовые инструменты. В них также должен признаваться тот факт, что другие пользователи, например

пешеходы и велосипедисты, вполне могут оказаться более уязвимыми в случае столкновения с МДТС. Общая осведомленность о безопасности дорожного движения, наряду с подспудным чувством того, что человек не бессмертен, могла бы помочь этим пользователям вести себя в сложных условиях дорожного движения так, чтобы предохранить себя. Вместе с тем важно также относиться с полным реализмом к любым предлагаемым контрмерам. На поведение могут воздействовать также социальные, религиозные и другие факторы, которые могут указывать на необходимость дальнейшего обучения в плане изменения стиля поведения по отношению к МДТС. Пытаться изменить поведение людей в больших масштабах трудно. Одним из решений, как об этом свидетельствует работа группы по анализу стиля поведения из Соединенного Королевства (www.behaviouralinsights.co.uk), могло бы явиться использование более ограниченных действий и мер.

Водители более крупногабаритных автотранспортных средств должны быть объектом проводимых на регулярной основе адресных информационных кампаний, посвященных безопасности дорожного движения, которые обращали бы внимание на: а) признанный факт незаметности МДТС, в особенности в районе перекрестков; б) дисциплину на полосе движения; и с) важную роль пользователей МДТС, которую они играют в социально-экономическом развитии на уровне сообщества и страны.

7.2 Вопросы, касающиеся транспортных средств

МДТС или любые иные модификации должны удовлетворять минимальным стандартам безопасности, причем этот момент приобретает все бóльшую важность по мере их старения. В этой связи необходимо предусмотреть соответствующие правила, которые были бы ориентированы на обеспечение максимальной безопасности для водителей и пассажиров. Кроме того, необходимо предусмотреть дополнительные директивные меры и соответствующую практику, которые обеспечивали бы соблюдение этих правил (МАЗМ, 2010 год).

7.2.1 Стандарты и правила в области безопасности

Директивные документы и правила безопасности должны разрабатываться с учетом местных особенностей. Эти стандарты и правила должны строиться на основе международной передовой практики, учитывать местные обстоятельства и затем адаптироваться с учетом социальных, экономических, экологических и поведенческих воздействий на безопасность МДТС. Соблюдение стандартов должно обеспечиваться на законодательном уровне.

7.2.2 Улучшение конструктивных особенностей МДТС

Для того чтобы конструктивные особенности МДТС можно было видоизменять в целях отражения самых последних достижений, которые позволяли бы исключать элементы, сопряженные с риском для безопасности, необходимо наладить сотрудничество между изготовителями, специалистами-практиками, директивными органами и исследователями. Новаторские конструктивные особенности, которые учитывают проблемы мобильности в странах Южной и Юго-Восточной Азии, следует поощрять при условии, что они соответствуют нормам безопасности. Такие конструктивные особенности должны распространяться на транспортировку как людей, так и грузов.

7.3 Снижение уровня смертности и травматизма, обусловленного использованием МДТС

Смертность и травматизм, связанный с механическими двухколесными транспортными средствами, можно ассоциировать с разноплановыми причинами, такими как поведение, конструктивные особенности и воспринимаемый риск. Вместе с тем основным моментом в процессе анализа способов предупреждения аварий и

дополнительного смягчения их последствий является использование соответствующих средств безопасности и послеаварийной медицинской помощи.

7.3.1 Стандарты на защитные шлемы и другие защитные средства

Защитные средства для пользователей двухколесных транспортных средств (водителей и пассажиров на заднем сиденье) должны как минимум включать шлемы. Другие защитные средства должны включать перчатки и сапоги, а также куртки и брюки, изготовленные из материалов, имеющихся на местах.

Стандарты на шлемы должны быть обязательными.

Широко распространенные различия в правилах, стандартах и других директивных документах следует согласовывать с помощью соответствующих мер по стандартизации и гармонизации. Эта работа должна производиться с учетом местных традиций и религиозных взглядов. Впоследствии важно предусмотреть, чтобы отдельные страны разработали соответствующие планы в целях принятия необходимых стандартов и правил.

7.3.2 Медицинская помощь на месте аварии

Исключительно важное значение имеет оказание оперативной и эффективной помощи лицам, пострадавшим в авариях с МДТС. Быстрое медицинское вмешательство и доставка в подходящее медицинское учреждение – необходимый фактор восстановления здоровья и снижения вероятности летального исхода для человека, серьезно пострадавшего в аварии.

7.3.3 Оказание медицинской помощи и последующие меры

Для того чтобы можно было глубже проанализировать процесс восстановления здоровья пациента с момента аварии, каждый травматологический центр, в который поступают раненые, должен вести специальный журнал регистрации пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий с участием МДТС с указанием ранений и исхода лечения. Этот журнал должен быть стандартным для всех подобных медико-санитарных учреждений. Кроме того, полученную таким образом информацию необходимо направлять в центральную базу данных для анализа в целях выявления характера, особенностей и более глубокого понимания медицинских факторов, которые могли бы способствовать разработке соответствующей политики в области здравоохранения.

7.4 Соображения, касающиеся обучения

Разумная система обучения участников дорожного движения – непреложный фактор создания соответствующей базы для развития навыков, которые содействуют повышению безопасности для всех. Важно иметь в виду, что навыки развиваются и доводятся до совершенства за счет практики. Поэтому до проверки на выдачу водительского удостоверения нужен достаточный период обучения.

Следует признать, что обучение и проверка – это всего лишь один из элементов системы выдачи разрешения для водителя и что для строгого соблюдения стандартов требуется надлежащая система обеспечения соблюдения правил.

Стандарты на обучение и проверку должны охватывать следующее:

- транспортные средства, которые могут использоваться для вождения;
- лиц, которые могут управлять ими;
- время и место, когда и где их можно использовать;
- процессы, необходимые для того, чтобы выполнить то, что указано выше.

Хотя следует признать, что в этой связи можно использовать различные подходы, все же надлежащая практика предполагает, что система обучения и проверки должна включать следующие ключевые компоненты:

- реалистичная классификация транспортных средств по группам;
- административные элементы, необходимые для этой системы (срок действия, возобновление срока действия, повторная проверка, определение соответствующих этапов и т. д.);
- минимальный возраст получения водительских прав;
- квалификационные требования, включающие поведение, знания, навыки и понимание того, что нужно осторожному и ответственному водителю;
- соответствующий набор стандартов с учетом этих квалификационных требований, касающихся:
 - характеристик осторожного и ответственного водителя и пассажира;
 - содержания обучения;
 - инструкторов, которые его проводят;
- рабочие процедуры и стандарты, охватывающие содержание, место и продолжительность проверок на умение управлять транспортным средством и набор, подготовку, квалификацию, надзор, контроль и повышение квалификации лиц, которые проводят экзамены на вождение;
- что происходит после проверки: санкции, последующая проверка или дополнительное обучение для устранения ошибок, ограничения.

Проверка на умение управлять транспортным средством должна как минимум содержать:

- теоретическую проверку на основе правил дорожного движения и учебных материалов с использованием большого набора официально утвержденных вопросов, который не является общедоступным;
- проверку на умение управлять мотоциклом с соблюдением правил безопасности, которая должна включать в себя проверку правил безопасности, экстренное торможение, аккуратное контролируемое торможение, управление на поворотах, езду по «восьмерке», езду зигзагами и т. д.;
- проверку на дороге в некоторых реальных условиях дороги и дорожного движения в течение не менее 25 минут. Содержание этих проверок следует уточнить.

Следует разработать учебные материалы, которые должны включать в себя:

- правила дорожного движения для всех групп участников дорожного движения (включая правила и оптимальные виды практики использования дорог);
- образовательные материалы (учебники, DVD-диски, приложения, онлайн-материалы) в качестве вспомогательных материалов для тех, кто учится управлять транспортным средством, и справочных материалов для тех, у кого уже есть водительское удостоверение;
- подборку вопросов для теоретической проверки (кроме тех, которые будут в ходе проверки, и кроме ответов).

В тех странах, где таких стандартов нет, в идеале необходимо провести исследования в целях разработки набора соответствующих стандартов (требований к компетенции) на основе фактологических данных, охватывающих:

- поведение, знания и понимание того, что нужно осторожному и ответственному водителю;
- проведение обучения;

- инструкторов;
- экзаменаторов;
- проверку на умение управлять транспортным средством.

Следует обратить внимание на включение в ходе обучения и проверки соответствующих факторов опасности.

Ученики, обучающиеся вождению мотоцикла, должны носить защитную одежду (в дополнение к шлему), хорошо заметную куртку, иметь на своей машине соответствующий знак, указывающий на то, что они ученики, и сопровождаться квалифицированным инструктором по вождению мотоцикла, который всегда должен быть на радиосвязи. У одного инструктора должно быть не более двух учеников.

Кроме того, поддержка и стимулирование в обучении вождению должна оказываться отраслью и страховыми компаниями. В связи с тем, что центральное место в эффективности подготовки занимает качество обучения, квалификация инструктора должна регламентироваться в качестве одного из компонентов всей системы обучения в целом.

7.4.1 Водитель

В случае МДТС обучение на этапе до получения водительского удостоверения должно включать в себя технические навыки вождения, такие как маневры и соответствующие действия в порядке реагирования на изменяющиеся условия дорожного движения, а также важность использования защитной одежды и снаряжения. В то же время обучение должно проводиться с акцентом на подходы к безопасности, осторожности во время вождения и восприятию опасности.

Кроме того, необходимо предусмотреть дополнительное обучение, которое можно легко провести после получения водительских прав и которое должно быть сосредоточено на выявлении любых действий, которые могут войти в привычку и отрицательно сказаться на безопасности, а также на восстановлении осведомленности о наличии рисков и необходимости осторожного вождения.

7.4.2 Другие участники дорожного движения

Все другие участники дорожного движения несут ответственность за свою собственную безопасность и за безопасность других пользователей дороги. Во время обучения на этапе до получения водительских прав те пользователи, которые не водят МДТС, должны быть осведомлены об уязвимости пользователей МДТС, лучше понимать, где и когда могут случаться аварии с пользователями МДТС, и приобретать надежные знания о рисках и навыки восприятия опасности.

8. Безопасность пешеходов

Правительствам следует признать важную роль пешеходов в сфере современного транспорта и обеспечить дорожную инфраструктуру для безопасного и удобного перемещения пешеходов. Они должны разрабатывать руководящие принципы и правила для предоставления пешеходам надлежащего пространства на дорогах и поощрять внедрение испытанных и проверенных технологий, особенно тех, которые просты и недороги. Необходимо проводить исследования для практической разработки различных типов пешеходных дорожек, подходящих для различных условий с точки зрения характера местности и климатических условий (Baluja 2018; IRTE 2009; IRTE, 2010).

Вставка 5

Стратегии повышения безопасности пешеходов

- перераспределение дорожного пространства с учетом УУДД и других потоков движения;
- по возможности, внедрение более широких тротуаров;
- внедрение схем пешеходных тропинок.

8.1 Строительство, техническое обслуживание и финансирование

Конструкция пешеходных дорожек должна соответствовать классу дороги и зависеть от эстетики, истории, культуры, типа и активности деятельности. Кроме того, конструкция и размещение устройств регулирования движения, таких как сигналы, дорожные знаки и дорожная разметка, включая пешеходные переходы, должны соответствовать надлежащим руководящим принципам и стандартам. Для того чтобы обеспечить долговечность пешеходных дорожек, властям следует обеспечивать соответствие материалов, используемых для их строительства, установленным стандартам, подходящим для конкретного применения и района строительства. Тротуары и пешеходные дорожки не должны быть перегружены или перегорожены, в том числе неудовлетворительно сконструированным или выбранным оборудованием улиц. Поскольку шум и загрязнение атмосферы наносят пешеходам прямой вред, необходимо рассматривать возможность планирования пешеходных дорожек вне проезжей части и высадки деревьев вдоль них. В регулярном техническом обслуживании (например, обеспечении чистоты) пешеходных дорожек и тропинок по возможности должна принимать участие широкая общественность. Во время дорожных работ и ремонта дорог необходимо устанавливать эффективные и надлежащие дорожные знаки и сигналы для защиты, предупреждения и направления всех участников дорожного движения. Кроме того, в принципе можно было бы выделять финансовые средства объединениям жильцов, а также рыночным и промышленным органам по линии их налоговых структур, с тем чтобы они брали на себя ответственность за регулярное техническое обслуживание.

8.2 Безопасность пешеходов по роду деятельности

Следует признать необходимость обеспечения безопасности пешеходов по роду деятельности, работающих на строительстве и техническом обслуживании дорог. Например, сотрудники служб по обеспечению безопасности дорожного движения должны обучаться предохранять себя при исполнении служебных обязанностей на дороге. Сотрудникам служб по обеспечению безопасности дорожного движения должна предоставляться яркая и светоотражающая одежда. Кроме того, ограждения должны иметь хорошо заметные сигналы предупреждения об опасности.

8.3 Конструкция транспортных средств и защита пешеходов

Тяжесть травм пешеходов, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, можно уменьшить, если изменить характеристики транспортных средств, в частности переднюю конструкцию бампера. Следует поощрять проведение исследований в целях выявления возможностей совершенствования транспортных средств, которые имеются в Юго-Восточной Азии и других аналогичных регионах, в сотрудничестве с автомобильной отраслью, университетами и исследовательскими центрами.

8.4 Просвещение и повышение осведомленности широкой общественности

Пешеходы должны быть осведомлены об опасностях, с которыми они сталкиваются, поскольку такие знания помогут им чувствовать себя более безопасно в условиях дорожного движения. Таким образом, осведомленность может касаться следующих вопросов:

- a) плохая видимость в темное время суток и в экстремальных погодных условиях;
- b) беспечность и неоправданные риски;
- c) состояние алкогольного и наркотического опьянения;
- d) правила дорожного движения;
- e) растерянность сельского жителя в условиях незнакомой городской среды;
- f) халатность со стороны других участников дорожного движения.

Транспортным органам следует разработать программы по повышению осведомленности о безопасности дорожного движения в тесном сотрудничестве с другими ведомствами, организациями и специалистами, в число которых необходимо включить сотрудников по вопросам просвещения, здравоохранения, лицензирования транспортных средств и дорожной полиции.

Обучение правилам безопасности дорожного движения должно быть распространено на школы, водителей немеханических транспортных средств, велорикшей, водителей гужевого транспорта, владельцев ручных тележек, местные общины и жителей деревень, расположенных на автомагистралях.

Такие просветительские мероприятия нуждаются в финансировании и поддержке посредством печатных и визуальных средств массовой информации и радиопрограмм в условиях поощрения корпоративной поддержки.

8.5 Определение прав и обязанностей пешеходов

Следует ввести законодательство, в котором признается, что пешеход является важным субъектом дорожного движения, и определяются права и обязанности пешеходов как участников дорожного движения в связи с системой классификации дорог, провозглашенной в дорожном законодательстве.

Пешеходы, которые тянут за собой или толкают транспортные средства для целей любой работы, в том числе владельцы тележек с ремесленными изделиями, продавцы еды с тележек, рикши и другие подобные лица на дороге, где регулярно происходит движение (помимо их собственного передвижения), должны иметь соответствующее разрешение. Кроме того, такое разрешение должно выдаваться только после того, как лицо посетит занятие по основным правилам дорожного движения и соответствующему законодательству.

8.6 Обеспечение соблюдения правил для борьбы с нарушениями

Нарушение всех установленных стандартов и правил является обычным делом в странах ЮВА, поэтому эту проблему необходимо решать эффективным и действенным образом. Тем не менее ее глубинные причины касаются более широких социальных вопросов и должны рассматриваться в комплексе. Обеспечение соблюдения правил является очевидным способом устранения нарушений на дорогах, поэтому дорожная полиция и транспортные службы должны осуществлять эффективную координацию. Обеспечение соблюдения правил дорожного движения должно касаться таких нарушений, как:

превышение скорости.

1. Безрассудное и небрежное вождение.
2. Управление транспортными средствами в состоянии алкогольного и наркотического опьянения.
3. Нарушение предписаний дорожных знаков и сигналов.
4. Управление автобусом, не обращая внимания на входящих или выходящих пассажиров.
5. Езда на подножке.
6. Разрешение пассажирам автобуса входить и выходить на незапланированных остановках, таких как перекрестки, знаки «стоп» и т. д.
7. Разрешение пассажирам входить и выходить, когда автобус находится в движении.
8. Езда по пешеходным зонам.
9. Стоянка на пешеходных дорожках.
10. Управление транспортными средствами в возрасте младше допустимого.
11. Некачественная конструкция транспортных средств и их неудовлетворительное техническое обслуживание.
12. Серьезные посягательства на пешеходные объекты должны рассматриваться как правонарушение.
13. Все права пешеходов.

9. Пожилые люди, малолетние дети и инвалиды

- **Пожилые люди:** любой подход, ориентированный на пожилых людей, должен строиться с учетом их потребностей и трудностей. К их числу можно отнести маргинализацию, снисходительное отношение и отсутствие уважения.
- **Инвалиды:** правительствам следует признать, что инвалиды составляют значительную долю участников дорожного движения, и обеспечить, чтобы инвалидам, включая лиц с нарушениями зрения, оказывалась определенная поддержка как участникам дорожного движения. Они должны сотрудничать со всеми заинтересованными субъектами в сфере строительства дорог и организации дорожного движения, разработки конструкции транспортных средств, профессиональной подготовки и обеспечения осведомленности в целях удовлетворения потребностей пожилых людей.
- **Малолетние дети:** ассоциации социального вспомоществования, объединения родителей и учителей, НПО и деревенские благотворительные организации должны привлекаться к принятию решений и к последующим действиям. Кроме того, несопровождаемые малолетние дети, которые ходят в школу и обратно, являются категорией очень высокого риска. Лица, совершающие утренние прогулки, члены объединений жильцов и пенсионеры могли бы объединяться в группы и помогать детям переходить дорогу и садиться в автобусы на остановках. Их участие в обеспечении безопасности УУДД должно официально признаваться и поддерживаться.

10. Перевозка школьников

Перевозка детей в школу и из школы для учебной деятельности должна организовываться с учетом областей, о которых говорится в нижеследующих разделах. Кроме того, следует разработать соответствующий кодекс практики, который

необходимо принять всем лицам, связанным с перевозкой школьников, в целях повышения стандартов безопасности.

10.1 Подготовка водителей

Следует регулярно проверять документы водителей в целях обеспечения их надлежащей квалификации. Для всех водителей школьных автобусов необходимо ввести обязательную профессиональную подготовку, которая должна включать в себя некоторые знания о поведении детей. Надлежащее медицинское освидетельствование должно быть одним из элементов процедур, предшествующих выдаче соответствующего допуска будущим водителям школьных автобусов. Те же требования необходимы для водителей других транспортных средств, в частности такси, фургонных и автотрициклов, которые перевозят школьников.

10.2 Подготовка наблюдателей

Надзор необходим на всех этапах – и в ходе поездки на автобусе, и прежде всего при посадке и высадке. В число наблюдателей могут входить следующие лица: водитель автобуса, учителя, более старшие ученики и родители. Родителей следует особенно поощрять к участию в надзоре. Родители также должны быть осведомлены о рисках, связанных с перевозкой их детей на собственных транспортных средствах, а также на всех других государственных и частных транспортных средствах. Учебная подготовка для всех должна проводиться на регулярной основе. Наблюдателям следует предлагать различные льготы: например, для всех наблюдателей можно ввести систему бесплатного проезда. Школьники должны иметь возможность участвовать в обзорах своей доставки в школу и из школы, хотя их мнения следует рассматривать с осторожностью. Каждый ребенок, пользующийся государственным или контрактным транспортом, должен знать имеющиеся у него возможности защитить себя, в том числе как заполнять бланк жалобы и сообщать о халатности водителей и неисправных транспортных средствах.

10.3 Характеристики транспортных средств

Транспортные органы должны быть особенно осмотрительными при сертификации школьных транспортных средств. Необходимо проводить регулярные инспекции, особенно в ранние утренние часы, с тем чтобы выявлять поврежденные транспортные средства, шины, отсутствующие гайки крепления колес, перегрузки и чрезмерные выбросы и проверять документы водителей. Дорожным ведомствам и органам лицензирования транспортных средств следует разработать для всех транспортных средств, в том числе для любых модифицированных транспортных средств, правила, связанные с минимальным набором стандартов безопасности для всех транспортных средств, используемых для перевозки школьников, и неукоснительно обеспечивать их соблюдение. Они также должны обеспечить ограничение скорости для транспортных средств, используемых в целях перевозки школьников; например, предельная скорость движения автобусов в городских районах должна быть ограничена 50 км/ч.

Необходимо соблюдать ряд стандартов, конкретно касающихся транспортных средств, в том числе максимального количества посадочных мест. Всем корпорациям и школам следует составить реалистичный график поездок, который должен регулярно проверяться и пересматриваться.

Вставка 6

Пример рекомендаций по конкретным транспортным средствам (для Индии)

- 1) Автобусы: лобовое стекло должно быть чистым, и на нем не должно быть никаких дополнительных элементов (например, наклеек, украшений и т. д.);
- 2) Авторикши: к изготовителям авторикш следует обратиться с просьбой разработать некоторые специальные дополнительные элементы сидений для перевозки школьников. Впоследствии подобная грузоподъемность может быть разрешена в Правилах в области механических транспортных средств.
- 3) Рикши:
 - a) использование рикш для школьного транспорта также должно регулироваться соответствующим законодательством;
 - b) рикши должны проходить соответствующую подготовку, так как они в основном необразованны и не знают правил дорожного движения и дорожных знаков, поэтому игнорируют все нормы безопасности;
 - c) рикши должны оставаться в специально отведенных местах, и не допускаться к движению по главным дорогам.

10.4 Дороги и их условия

Школам, в консультации с органами регулирования дорожного движения и муниципальными властями, следует определить места стоянок. Необходимо обеспечить места стоянки школьных автобусов для посадки и высадки, соответствующие действующим стандартам. Следует поощрять систему школьных патрулей.

10.5 Транспортные услуги

Следует разработать и соблюдать надлежащий свод стандартов для поставщиков транспортных услуг и транспортных средств в целях обеспечения соблюдения следующих условий:

- все транспортные средства должны быть в удовлетворительном состоянии, уровень их выбросов должен соответствовать установленным стандартам, они должны быть чистыми и полностью пригодными для эксплуатации на дорогах согласно опубликованным стандартам на транспортные средства;
- страховое покрытие должно гарантировать возмещение ущерба пассажирам и клиентам;
- наниматься на работу должны только полностью подготовленные водители;
- документы на транспортное средство должны быть в полном порядке;
- все транспортные средства должны быть оснащены огнетушителем и медицинской аптечкой.

Вставка 7

Пример конкретных минимальных ожидаемых требований, предъявляемым к транспортным средствам, предназначенным для перевозки школьников (из Индии)

Более безопасная конструкция школьного автобуса

- 1) По возможности, следует понизить высоту расположения автобусного шасси для того, чтобы даже маленьким детям было легче подниматься и спускаться. Если это невозможно, то для данной цели следует добавить хотя бы одну ступеньку.

- 2) Автобус должен иметь широкие исправные двери. По возможности, для упрощения контроля в нем должна быть лишь одна дверь для входа/выхода со стороны водителя, а также аварийные выходы.
- 3) Он должен иметь ограничитель скорости для ограничения максимальной скорости до адекватного уровня, например до 50 км/ч.
- 4) Снаружи автобус должен быть покрашен в подходящий цвет для повышения заметности.
- 5) Снаружи автобус должен иметь достаточное число светоотражателей.
- 6) Он должен быть оснащен как минимум четырьмя сигнальными огнями: двумя спереди и двумя сзади на уровне глаз (например, на высоте 2 м). Они должны включаться каждый раз, когда автобус останавливается на остановках по маршруту следования. Это позволит предупредить других пользователей транспортных средств и заставит их проявлять большую осторожность.
- 7) Планировка мест в автобусе и конструкция сидений должны основываться на экономических соображениях и соображениях безопасности. Использование ремней безопасности должно поощряться или, что предпочтительнее, носить обязательный характер.
- 8) На всех бортах автобуса должно присутствовать цветное панно, указывающее на то, что это школьный автобус.

Более безопасная конструкция авторикши

- 1) Для увеличения количества сидячих мест корпус следует расширить по бокам. Можно добавить дополнительные откидные сиденья.
- 2) Она не должна перевозить большее число детей, чем то, которое в ней может удобно разместиться.
- 3) Следует обеспечить надлежащую систему хранения школьных ранцев за счет более эффективной конструкции.
- 4) Снаружи авторикша должна быть покрашена в подходящий цвет для повышения ее заметности. Если это не представляется возможным в случае авторикш двойного назначения (общего пользования и для перевозки школьников), то как минимум сзади должно быть установлено цветное панно, указывающее на то, что данное транспортное средство перевозит школьников.
- 5) Она должна быть оснащена достаточным числом светоотражателей со всех сторон, как упоминается в разделе, посвященном более безопасной конструкции автобуса.
- 6) Исследования показывают, что в случае лобового столкновения сидения, обращенные назад, могут быть безопаснее, чем сидения, обращенные вперед. Таким образом, этот принцип можно использовать для создания авторикш, используемых исключительно для перевозки школьников.

Более безопасная конструкция велорикши

- 1) Снаружи она должна быть покрашена в заметный цвет.
- 2) Со всех возможных сторон должны устанавливаться панно с указанием того, что она перевозит школьников.
- 3) Со всех сторон должно быть установлено достаточное количество светоотражателей.
- 4) Конструкцию следует изменить, с тем чтобы увеличить количество посадочных мест и повысить вместимость рикши.
- 5) Необходимо установить надежную систему торможения.

Более безопасные велосипеды

- 1) Родители должны выбрать тот велосипед для своих детей, который для них подходит. Высота велосипеда должна быть такой, чтобы ноги ребенка свободно касались земли в нормальном сидячем положении. Для этого, если требуется, следует скорректировать высоту сиденья.
- 2) Для повышения заметности велосипед должен быть окрашен в соответствующий цвет (например, желтый или оранжевый), видимый как в дневное, так и в ночное время.
- 3) Он должен быть оснащен светоотражателями белого цвета спереди, красного цвета сзади и желтого цвета по бокам.
- 4) Родители должны убедиться в том, что велосипед оснащен исправным звонком.

Невзирая на стандартные правила и положения, касающиеся безопасной перевозки школьников в школу и из школы, любое транспортное средство, используемое для подобных целей, должно проверяться на предмет пригодности согласно следующим критериям:

- a) экономическая целесообразность школьного транспорта по сравнению с ценностью жизни;
- b) удобство обслуживания на фоне обязанностей водителя транспортного средства, имеющего соответствующее разрешение;
- c) недоступность общественного транспорта;
- d) отсутствие конкуренции между транспортными операторами с точки зрения показателей безопасности их работы.

Родители, школы и их объединения должны быть ознакомлены с приведенной выше информацией и осведомлены об имеющихся у них возможностях влиять – как прямо, так и косвенно – на принятие решений и мер, направленных на повышение безопасности перевозки школьников. В консультации со школами, объединениями родителей, автомобильной ассоциацией, дорожной полицией и НПО и при их участии необходимо разработать соответствующие планы действий по обеспечению безопасной перевозки школьников. Следует четко определить ответственность администрации школ, операторов автобусных перевозок, водителей и любых других сторон, причастных к перевозке школьников. Органы лицензирования транспортных средств и водителей должны быть осведомлены о своих обязанностях.

11. Животные

Необходимо найти решения в области инфраструктуры, которые помогут обеспечить безопасное передвижение животных за пределами дороги. Такие решения должны быть направлены на то, чтобы оказывать воздействие на поведение диких животных, физически отделить животных от проезжей части, оказывать влияние на поведение водителей, сокращать размеры популяции животных и изменять проектирование и планирование дорог. В число приемлемых решений могут входить следующие: снижение скорости движения транспортных средств, увеличение ширины разделительной полосы, удаление растительности, установка предупреждающих знаков, прокладка альтернативного маршрута или закрытие дороги, установка ограждений, обустройство подземных и надземных переходов, укладка булыжников, преграждающих путь, улавливающие тупики и временное закрытие дорог. Для поиска решений, основанных на соответствующих технологиях, местных знаниях и опыте, требуется проведение исследований по конкретным странам.

12. Выражение признательности

Авторы хотели бы выразить признательность ряду лиц и организаций, которые поддерживали составление этой публикации, в том числе д-ру Джеффу Майклу (НАБДД, США), г-же Лучиане Иорио (Председатель WP.1, Италия), г-ну Полу Биллингсли (Фонд ФИА, Соединенное Королевство), г-ну Тревору Уэджу (Соединенное Королевство), г-ну Эдвину Бастиенсену (МАЗМ), Институту просвещения по вопросам дорожного движения (Индия), Бирмингемскому университету (Соединенное Королевство) и правительству Индии. Кроме того, авторы признательны секретариату WP.1 за всю оказанную им помощь.

13. Литература

1. ADB, Asian Development Bank. 1996. Vulnerable Road Users in the Asian and Pacific Region. © Asian Development Bank. <http://hdl.handle.net/11540/3007>. License: CC BY 3.0 IGO;
2. Baluja Rohit, Powered Two-Wheeler Safety in the South East Asian-Region, <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp1/ECE-TRANS-WP1-73-Presentation-7e.pdf>, Accessed 12/03/2018;
3. ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_and_vulnerable_road_users_en;
4. ESCAP, 2017, Assessment of Urban Transport Systems, Monograph Series on Sustainable and Inclusive Transport, United Nations Publication, pp 45;
5. Evdorides H and Md Z Eusofe, (2014) Options for road safety funding in Malaysia, 9th Malaysian road conference 2014 and PIARC international seminar on slopes, road foundation drainage and storm water management - Selangor, Petaling Jaya, Malaysia, 10 - 12 Nov 2014;
6. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-157e.pdf>, Accessed 25/06/2018;
7. <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/safe-system-approach>, accessed 25 June 2018;
8. <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/safety-data>, accessed 27 June 2018;
9. Institute of Road Traffic Education, Conference Safety of Vulnerable Road Users, (2017), Report to Sponsors, New Delhi, India;
10. International Motorcycle Manufacturers Association (2010), Motorcycles safety: IMMA's contribution to the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, <http://immamotorcycles.org/sites/all/themes/business/media/IMMA%20Book%20web.pdf?pdf=Imma-Publications>, accessed 25 March 2018;
11. IRTE, Institute of Road Traffic Education, Pedestrian Safety, (2009) Internal Report, New Delhi, India;
12. IRTE, Institute of Road Traffic Education, School Children Transportation, (2010) Internal Report, New Delhi, India;
13. roadsafety.piarc.org, accessed 25 June 2018;
14. UNESCAP, http://www.unescap.org/sites/default/files/3b.1_RoadSafety_TRasamit.pdf, Accessed 12/03/2018;
15. Vulnerable road users; SWOV Fact sheet, July 2009, swov.nl, accessed 3 July 2018;
16. WHO, ROAD SAFETY IN THE SOUTH-EAST ASIA REGION 2015, http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Road_Safety_SEAR_3_for_web.pdf, Accessed 12/03/2018;

17. WRI (2016). Cities safer by Design. Guidance and Examples to Promote Traffic Safety through Urban and Street Design. VERSION 1.0. World Resources Institute, Washington DC.
