



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

Женева, 21–25 сентября 2020 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1):**Стратегии, касающиеся уязвимых участников
дорожного движения (УУДД):****уделение особого внимания проблемам безопасности
дорожного движения в Юго-Восточной Азии****Предлагаемое приложение VIII к Сводной резолюции
о дорожном движении: 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 Италией, Институтом по изучению проблем
дорожного движения (ИРТЕ), Бирмингемским университетом
и Университетом Джона Хопкингса**

В настоящем документе содержится предлагаемое новое приложение, дополняющее существующий набор рекомендаций, изложенных в Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1). В этом приложении рассматриваются рекомендуемые стратегии для развивающихся стран в области выполнения 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.

В нем учтены итоги ряда конференций, состоявшихся в 2016 и 2017 годах в помещениях колледжа ИРТЕ в Дели. Это приложение, как предполагается, будет дополнено информацией об оптимальной практике на национальном уровне и содержит воспроизводимые ссылки и примеры для возможного применения во всем мире.



I. Контекст

1. В настоящем приложении 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 на транспортных средствах в школу и из школы, а также животных, в странах с переходной экономикой и стремительным ростом показателей автомобилизации, в частности в Юго-Восточной Азии (ЮВА), с целью разработки программного документа, связанного со Сводной резолюцией о дорожном движении. Его принципы задают общее направление и не носят предписывающего характера.

2. В настоящем приложении признается необходимость повышения безопасности уязвимых участников дорожного движения (УУПД) и содержатся руководящие указания по вопросам разработки соответствующих мер. Оно было составлено 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.

3. Изложенные в настоящем приложении выводы, стратегии и рекомендации основаны на результатах обзора практики в Южной и Юго-Восточной Азии и разработаны в консультации с представителями ключевых заинтересованных сторон. Предполагается, что описанные в нем 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.

4. Стремительный рост числа собственников транспортных средств, который наблюдается в последние годы в регионе Юго-Восточной Азии, обуславливает значительную нагрузку на сеть дорог и ее пользователей. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) представляют одну из основных проблем в регионе Южной и Юго-Восточной Азии. Особому риску подвергаются уязвимые участники дорожного движения (УУДД) как из-за их значительной численности, так и из-за отсутствия адекватных придорожных объектов. Речь идет в том числе о пешеходах (включая детей, а также пожилых лиц и инвалидов), велосипедистах и пользователей других транспортных средств без двигателя и двухколесных транспортных средств с двигателем. В Юго-Восточной Азии на долю УУДД приходится 85 % всех ДТП со смертельным исходом. Социально-экономические издержки ДТП составляют, как правило, 1–5 % ВВП соответствующих стран. Кроме того, число лиц, погибающих и получающих ранения на автодорогах, в будущем существенно возрастет из-за стремительного роста автомобилизации. Однако эта и без того тревожная ситуация должным образом не отражает влияние безопасности УУДД на общество и экономику региона, поскольку важная информация о ДТП либо вообще отсутствует, либо замалчивается, либо является ошибочной (ИРТЕ, 2017 год).

5. Кроме того, использование МДТС стало общераспространенным, популярным и набирающим масштабы явлением во всем мире. Расширение использования этих транспортных средств — мотоциклов, мотороллеров и мопедов — как в развивающихся, так и в развитых странах, обусловлено целым рядом факторов. Речь идет, в частности, об урбанизации и росте потребностей в мобильности и обеспечении доступа наряду с доступностью по цене и гибкостью в использовании этих транспортных средств. К числу факторов, стимулирующих это явление, относятся также низкокачественная инфраструктура для пешеходов и велосипедистов, ограниченные услуги общественного транспорта и увеличение автомобильных парков. Пользователи МДТС в особенности уязвимы перед

стремительно перемещающимися легковыми автомобилями, автобусами и грузовиками, в частности с учетом высокой скорости их перемещения по сравнению с уязвимыми пользователями дороги. МДТС менее заметны на дорогах, чем другие транспортные средства, и лишены физической защиты. На долю МДТС в Юго-Восточной Азии приходится около трети лиц, погибающих в ДТП.

6. Настоящие рекомендации могут быть эффективными только в том случае, если будут поддержаны мерами по наращиванию потенциала. Кроме того, основополагающую роль в деле достижения оптимальных результатов любой осуществляемой программы, а также обеспечения адекватных базовых институциональных структур, механизмов управления и финансирования играет целостный подход, учитывающий аспекты взаимодействия между участниками дорожного движения.

II. Общие рекомендации

7. Что касается стратегий по отношению к уязвимым участникам дорожного движения, то их следует определить как правительствам, так и органам государственного сектора, а также рассматривать с точки зрения потребностей в следующем:

- мобильности;
- экономическом росте и стабильности;
- процветании; и
- охране окружающей среды (например, с учетом зашумленности, выбросов вредных веществ).

8. Такими стратегиями следует обеспечивать возможности для здоровой жизни, придавать городам и поселениям открытый, безопасный и устойчивый характер и укреплять институциональную систему и сообщества.

9. Стратегии по отношению к УУДД в ЮВА должны быть инклюзивными и должны отвечать общественным и экономическим потребностям стран с переходной экономикой. В них следует четко признавать уязвимость определенных категорий участников дорожного движения и стратегически решать эту проблему по линии соответствующих мер и программ осуществления. Их следует нацелить на повышение степени осведомленности о существовании УУДД и их особые в своем роде потребности в защите, когда они оказываются в условиях дорожного движения. Следует обратить особое внимание на местные потребности, условия и контекст стран ЮВА, с тем чтобы меры по транспортному планированию всецело вписывались в деятельность в области здравоохранения, окружающей среды, образования, равных возможностей и гендерной проблематики.

10. В основу стратегий, касающихся УУДД, следует положить принципы безопасного системного подхода (ECE/TRANS/WP.1/2014/6).

III. Стратегии, посвященные уязвимым участникам дорожного движения

11. В рамках стратегий, касающихся УУДД следует:

- a) рассматривать вопросы, связанные как минимум с использованием шлема, недопустимостью управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, ограничениями скорости движения, использованием ремней безопасности, детских удерживающих устройств и созданием ведущих учреждений по обеспечению безопасности на дорогах;

- b) признавать и понимать местные условия;
- c) использовать в качестве основы данные надлежащего качества в адекватном объеме, касающиеся численности ДТП и степени их серьезности;
- d) учитывать то обстоятельство, что имеющиеся в настоящее время данные далеки от совершенства и что зачастую наилучшим источником информации служат данные, поступающие из полиции;
- e) добиваться принятия законодательства, соответствующего международным стандартам, надежного и устойчивого правоприменения, обеспечения послеаварийного ухода за пострадавшими и надлежащей профессиональной подготовки медицинского персонала;
- f) четко уточнить функции и задачи соответствующих органов, имеющих отношение к обеспечению безопасности дорожного движения, а также наладить координацию их деятельности;
- g) охватить такие технические аспекты, как отсутствие проверок на предмет определения степени безопасности дорожного движения, а также особенности инфраструктуры и структуры дорожного движения, вынуждающие УУДД пользоваться дорогами с быстро движущимся потоком транспорта, на которых они оказываются в опасных ситуациях;
- h) обеспечивать увязку действий с аспектами развития, включая стремительную автомобилизацию и урбанизацию, и признать, что плохие дороги являются нормой во многих странах, где риск смертности в результате ДТП наиболее высок, и зачастую строятся без достаточного планирования, призванного учитывать потребности в области безопасности УУДД и общин, через которые эти дороги проходят; для этого требуется определить устойчивые решения в соответствии с международными стандартами;
- i) признать такие социальные проблемы, как низкий уровень доходов и низкий уровень грамотности и образования населения;
- j) изучить такие инновационные механизмы финансирования, как фонды безопасности дорожного движения второго поколения («Evdorides et al., 2014»), облигации социального воздействия (ОСВ), а также такие аспекты, как налогообложение и ипотечный залог. Следует определить надлежащие финансовые и экономические модели для оказания поддержки в разработке новых механизмов финансирования. Эти модели должны надлежащим образом способствовать удовлетворению потребностей участников дорожного движения и всего общества в целом.

IV. Управление данными

12. Система данных и управление ими служат центральным элементом принятия решений на основе существующих потребностей. Данные должны содействовать процессу принятия решений по крайней мере в следующих отношениях: а) стратегическое планирование и б) реализация, эксплуатация и оценка.

13. При сборе и анализе данных о ДТП с участием УУДД следует учитывать по крайней мере следующее:

- категории УУДД применительно к местным условиям;
- численность погибающих и получающих ранения УУДД;
- места столкновений;
- время столкновений;
- издержки, связанные со смертностью и травматизмом УУДД.

А. Стандартизация данных о ДТП

14. Правительствам и государственным организациям, которые занимаются данными, касающимися безопасности МДТС, следует выявлять и последовательно использовать информацию, имеющую отношение к их основным обязанностям и потребностям.

15. Данные об УУДД следует собирать для:

- расследования ДТП (см. также <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-157e.pdf>) и
- выявления причинно-следственных связей в случае травматизма.

16. В идеале эти два набора данных должны быть полностью объединены. Это трудная задача, поэтому правительствам и государственным организациям, занимающимся вопросами безопасности МДТС, следует стремиться как минимум к стандартизации и согласованию режимов управления данными (roadsafety.piarc.org, по состоянию на 27 июня 2018 года)

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

В. Руководящие указания в контексте развития инфраструктуры

18. Инфраструктуру следует изучить с точки зрения упорядочения дорожного движения, технического обслуживания и ремонта дорог, а также управления спросом и его регулирования. Для регистрации и анализа дорожных условий, которые специфичны для ЮВА и которые следует учитывать для содействия 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.

19. Стратегии, нацеленные на решение проблем безопасности, следует строить на основе надежных фактов (данных). В целях сведения сопутствующих рисков к минимуму следует тщательно анализировать параметры движения и прогнозы. Что касается существующих сетей, то повышения их безопасности для УУДД следует добиваться при помощи реализации программ технического обслуживания, соответствующих надлежащим стандартам. Кроме того, ДТП с участием УУДД следует рассматривать на основе соответствующих вариантов нормативного регулирования в качестве составной части более широких стратегий управления спросом, имеющих целью регулировать спрос на автотранспорт посредством максимального использования уже существующей инфраструктуры. Дорожным службам следует стремиться к обеспечению соответствующих объектов для УУДД с учетом их стоимости, эффективности и устойчивости.

С. Технология

20. Правительствам, органам власти, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, промышленным кругам и заинтересованным сторонам следует поощрять разработку и применение соответствующей технологии на уровне транспортных средств и инфраструктуры в целях защиты УУДД. Такая технология может включать использование устойчивых цифровых технических средств, способствующих социальной интеграции; электронного оборудования; спецодежды и средств защиты с задействованием местных материалов. Следует находить, апробировать и последовательно использовать как дешевые, так и дорогостоящие решения. Местным университетам и другим

научно-исследовательским центрам следует участвовать в этом процессе для выработки жизнеспособных решений по тем вопросам, которые касаются транспорта в странах Юго-Восточной Азии.

D. Правоприменение: основные правила

21. Правоприменение имеет огромное значение для успеха любой краткосрочной или долгосрочной программы повышения безопасности. Его следует обеспечивать при помощи надлежащих мер. Дорожная полиция должна сыграть в этом смысле одну из основных ролей, и ей следует обеспечить профессиональную подготовку своих сотрудников в области упорядочения дорожного движения, просветительской работы в обществе и безопасности дорожного движения. Правоприменительным органам следует и впредь неизменно стремиться к улучшению данной ситуации и руководствоваться надлежащими подходами к организации служебной деятельности с целью повышения безопасности дорожного движения.

22. В рамках стратегий в отношении УУДД следует учитывать поведение участников дорожного движения, включая использование ими защитных шлемов и других защитных средств. Требования о защитных средствах для пользователей двухколесных транспортных средств (водителей и пассажиров на заднем сиденье) должны как минимум включать использование шлемов. К числу других защитных средств должны относиться перчатки и сапоги, а также куртки и брюки, изготовленные из материалов, имеющихся на местах. Правительствам следует обеспечивать соблюдение всемирно признанных стандартов и правил, а также их соответствие Правилам № 22 Организации Объединенных Наций (2002 года).

V. Стандарты профессиональной подготовки и испытаний

23. В дополнение к соответствующим стандартам безопасности транспортных средств в рамках данных стратегий от водителей автомобилей и мотоциклов следует требовать прохождения конкретной профессиональной подготовки с учетом тех типов транспортных средств, которыми им будет разрешено управлять. Выдачу водительских удостоверений следует производить на основе надлежащей профессиональной подготовки с указанием тех типов транспортных средств, которыми разрешается управлять, а также того времени и тех мест, когда и где это можно делать. В стратегиях следует уточнить:

- квалификационные требования и соответствующие стандарты, включающие поведение, знания, навыки и понимание того, что необходимо осторожному и ответственному водителю;
- 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;
- правила дорожного движения для всех групп участников дорожного движения (включая правила и оптимальные виды практики использования дорог).

VI. Стратегии распространения информации, учебные и просветительские программы

24. В распоряжение общества следует 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.

25. Транспортным органам следует разработать программы повышения осведомленности о безопасности дорожного движения в тесном сотрудничестве с другими ведомствами, организациями и специалистами из таких областей, как просвещение, здравоохранение, лицензирование транспортных средств и управление дорожным движением. Просвещение по вопросам безопасности дорожного движения следует ориентировать на школы, водителей немоторизованных транспортных средств, велорикш, пользователей повозок, запрягаемых животными, и ручных тележек. Образовательными программами следует охватить также должностных лиц и постоянных жителей местных общин и сел, находящихся на автомагистралях.

26. Важно исследовать безопасные модели перемещения УУДД в таких районах, представляющих особый интерес, как школы, автобусные и железнодорожные станции, торговые центры, местные рынки и сельские общины, а также изыскать устойчивые решения проблем безопасности, связанных с потоками УУДД. Кроме того, каждое ДТП, повлекшее за собой смертельный исход или серьезные травмы, следует подвергать аудиторской проверке безопасности, с тем чтобы понять причины ДТП и решить, какие меры следует принять для устранения или сведения к минимуму риска. Приверженность этому непрерывному процессу усовершенствования ситуации будет способствовать нахождению оптимальных решений, отвечающих потребностям и условиям стран Юго-Восточной Азии, и формированию новых методов получения знаний по вопросам безопасности.

VII. Комплексный подход

27. В рамках стратегий в области безопасности дорожного движения, связанных с УУДД, следует обеспечить комплексный подход и четкое информирование относительно следующих функций и обязанностей директивных и регулирующих органов на национальном и местном уровнях:

- права собственности на дороги;
- дорожная инфраструктура;
- выдача водительских удостоверений;
- регистрация и сертификация транспортных средств;
- контроль и регулирование транспортных средств;
- законодательство в отношении автомобилей;
- движение немеханических транспортных средств;
- обеспечение соблюдения правил.

28. Кроме того, в рамках стратегий обеспечения безопасности следует также делать ссылки на другие программные документы, например касающиеся секторов здравоохранения, образования и экономики.

29. 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. Им следует расширить участие как промышленных кругов, так и заинтересованных сторон, в процессах принятия решений, а также в осуществлении программ в интересах УУДД. Им следует четко определить обязанности и задачи тех лиц, которые отвечают за обеспечение безопасности УУДД. Для достижения необходимого уровня безопасности министерствам или департаментам транспорта (МТ) следует тесно сотрудничать с ведомствами, которые занимаются вопросами автомагистралей, дорожного движения, гражданственности и образования.

30. Правительствам и органам, связанным с обеспечением безопасности дорожного движения, следует сводить к минимуму риски для УУДД на основе решения проблем,

обусловленных превышением скорости, злоупотреблением алкоголем, недостаточно эффективным проектированием объектов инфраструктуры, недостаточным обзором, небезопасной манерой вождения, отвлечением внимания водителя и УУДД (например, в результате использования мобильного телефона), усталостью водителя и поведением УУДД (например, престарелых лиц, инвалидов, детей) и водителей. Директивным органам, работающим как на политических, так и на административных должностях, следует признать важное значение обеспечения безопасности УУДД и принять соответствующие стратегии. Органам местного самоуправления также следует признавать и осознавать 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, следует создавать специальные подразделения, занимающиеся вопросами инженерного обеспечения безопасности дорожного движения. Центральным и местным органам власти следует предпринимать усилия по проведению исследований и планированию в целях обеспечения эффективного управления и контроля за дорожным движением.
