



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Восемьдесят вторая сессия

Женева, 8–12 марта 2021 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

Предлагаемое приложение VIII к Сводной резолюции о дорожном движении: Руководящие указания по вопросам разработки политики в интересах уязвимых участников дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода

**Представлено Италией, Институтом просвещения по вопросам
дорожного движения (Индия), Бирмингемским университетом
и Университетом Джона Хопкингса (Соединенные Штаты
Америки)**

Резюме

1. В настоящем приложении к Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1) рассматриваются рекомендованные стратегии, настоятельно необходимые для оказания помощи странам с низким и средним уровнем дохода в достижении связанных с транспортом и безопасностью дорожного движения целей в области устойчивого развития, в том числе задач 3.6 и 11.2 Повестки дня на период до 2030 года.
2. В приложении учтены итоги совещания за круглым столом по вопросам использования механических двухколесных транспортных средств, проведенного Глобальным форумом по безопасности дорожного движения в 2015 году, и нескольких конференций, проведенных в Дели, Индия, в Институте просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ) в 2016 и 2017 годах.



I. Контекст

1. В настоящем приложении к СР.1 излагаются основные потребности в обеспечении безопасности дорожного движения для пользователей механических двухколесных транспортных средств (МДТС), пешеходов, пожилых людей, инвалидов, малолетних детей, перевозимых школьников и других уязвимых участников дорожного движения (УУДД). Его принципы задают общее направление и не носят предписывающего характера.
2. В настоящем приложении принимаются во внимание значительные масштабы ДТП в Юго-Восточной Азии и социально-экономические условия данного региона, признается необходимость повышения безопасности УУДД в Юго-Восточной Азии и даются руководящие указания по разработке устойчивых действий. Оно было составлено в консультации с членами Глобального форума по безопасности дорожного движения при том понимании, что виды политики и связанные с ней стратегии осуществления могут быть 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 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, другим странам, которые сталкиваются с аналогичными нуждами в области транспорта, 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. ДТП представляют одну из основных проблем, при этом УУДД подвергаются особому риску в силу своей многочисленности из-за отсутствия адекватных дорожных сооружений и низком уровне осведомленности о дорожных рисках. К УУДД относятся пешеходы (включая детей, а также пожилых лиц и инвалидов), велосипедисты и пользователи других немоторизированных транспортных средств и механических двухколесных транспортных средств. В Юго-Восточной Азии на долю УУДД приходится 85 % всех ДТП со смертельным исходом. Социально-экономические издержки ДТП составляют, как правило, 1–5 % ВВП стран. Кроме того, число лиц, погибающих и получающих ранения на автодорогах, в будущем скорее всего 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 информация о ДТП, как известно, либо вообще отсутствует, либо замалчивается, либо является ошибочной (ИРТЕ, 2017 год).
5. Кроме того, использование механических двухколесных транспортных средств уже является общераспространенной практикой, набирающей масштабы во всем мире. Расширение использования этих транспортных средств — мотоциклов, мотороллеров и мопедов — в странах с низким, средним и высоким уровнем дохода обусловлено целым рядом факторов, в том числе урбанизацией и возросшей потребностью в мобильности и доступности, а также относительной ценовой и эксплуатационной гибкостью этих транспортных средств. К числу факторов, которые способствуют этому явлению, относятся также низкокачественная инфраструктура для пешеходов и велосипедистов, ограниченные услуги общественного транспорта и рост экономики. Пользователи механических двухколесных транспортных средств особенно уязвимы перед стремительно перемещающимися легковыми автомобилями, автобусами и грузовиками из-за отсутствия защиты от столкновений, присущей этому типу транспортных средств. Механические двухколесные транспортные средства также менее заметны на дороге, чем другие транспортные средства. На долю механических двухколесных средств 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 в области безопасности, 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 УУДД, то их следует определить как правительствам, так и органам государственного сектора, а также рассматривать с точки зрения потребностей в следующем:

- a) безопасная, устойчивая и инклюзивная мобильность;
- b) экономический рост и стабильность;
- c) процветание и социальное управление;
- d) охрана окружающей среды в городах и сельской местности (например, шум, выбросы).

8. Такие стратегии должны способствовать созданию возможностей для здорового образа жизни, придавать городам и поселениям открытый, безопасный и устойчивый характер и укреплять институциональную систему и сообщества.

9. Стратегии по отношению к УУДД должны быть инклюзивными и должны отвечать общественным и экономическим потребностям стран, в которых они осуществляются. 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 особых в своем роде потребностей в защите в условиях дорожного движения. Следует обратить особое внимание на местные потребности, условия и контекст, 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 УУДД

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) включать законодательство, в котором непосредственно освещаются вопросы немоторизованного дорожного движения и которое соответствует международным стандартам, обеспечивать надежное и устойчивое правоприменение,

послеаварийный уход за пострадавшими и надлежащую профессиональную подготовку 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 проблемы, 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 что дороги 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 недостаточные уровни доходов и грамотности и отсутствие возможностей для просвещения 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. Временные и пространственные данные должны собираться и использоваться последовательно и систематически. Данные должны содействовать процессу принятия решений по крайней мере в следующих отношениях:

- a) стратегическое планирование;
- b) реализация;
- c) эксплуатация;
- d) оценка.

13. При сборе и анализе данных о ДТП с участием УУДД следует принимать во внимание категории УУДД с учетом местных условий и включать по крайней мере следующее:

- a) численность погибающих и получающих ранения УУДД;
- b) места ДТП;
- c) время ДТП;
- d) издержки, связанные со смертностью и травматизмом УУДД, в сравнении со стоимостью программ по безопасности дорожного движения.

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

15. Данные об УУДД следует собирать для:

- a) расследования ДТП (см. также <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-157r.pdf>);
- b) 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 УУДД, 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 позволят количественно определять, контролировать и оценивать связанные с ними стратегии и планы в области безопасности дорожного движения (ЭСКАТО, 2017 год; ИМП 2016 год).

V. 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 рассматриваемой страны или региона 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.

20. Кроме того, каждое ДТП, повлекшее за собой смертельный исход или серьезные травмы, следует подвергать аудиторской проверке безопасности, с тем чтобы изучить причины ДТП и решить, какие меры следует принять для устранения или сведения к минимуму связанного с ними риска. Приверженность этому непрерывному процессу совершенствования ситуации будет способствовать нахождению оптимальных решений, отвечающих потребностям и условиям стран, и формированию новых методов получения знаний по вопросам безопасности.

VI. Технология

21. Правительствам, органам власти, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, промышленным кругам и заинтересованным сторонам следует поощрять разработку и применение соответствующей технологии обеспечения безопасности на уровне транспортных средств и инфраструктуры в целях защиты УУДД. Такая технология может включать использование устойчивых цифровых технических средств, способствующих социальной интеграции, электронного оборудования, одежды 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 рассматриваемом регионе или стране.

VII. Правоприменение: основные правила

22. Правоприменение имеет огромное значение для успеха любой краткосрочной или долгосрочной программы повышения безопасности. Эффективное и справедливое правоприменение должно обеспечиваться посредством надлежащих мер. Дорожная полиция должна сыграть одну из основных ролей в плане осуществления программ обеспечения безопасности, и ей следует наладить 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.

23. В рамках стратегий в отношении УУДД следует рассматривать поведение участников дорожного движения, включая использование ими защитных шлемов и других защитных средств. Требования о защитных средствах для пользователей механических двухколесных транспортных средств (водителей и пассажиров на заднем сиденье) должны как минимум включать использование шлемов. К числу других защитных средств, которые следует рассмотреть, относятся перчатки и сапоги, а также куртки и брюки, изготовленные из материалов, имеющихся на местах. Правительствам следует обеспечить соблюдение международных стандартов и правил, включая Правила № 22 Организации Объединенных Наций (2002 год).

VIII. Стандарты профессиональной подготовки и испытаний

24. 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:

а) квалификационные требования и соответствующие стандарты, включающие поведение, знания, навыки и понимание того, что необходимо осторожному и ответственному водителю;

б) 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;

в) правила дорожного движения для всех групп участников дорожного движения (включая правила и передовые виды практики использования дорог).

IX. Стратегии распространения информации, учебные и просветительские программы

25. 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.

26. 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 должно быть ориентировано на всех участников дорожного движения, включая водителей механических транспортных средств всех типов, а также на водителей немоторизованных транспортных средств, таких как велосипедисты, велорикши, пользователи транспортных средств, запрягаемых животными, и ручных тележек. В центре внимания просветительских программ по безопасности должны быть школьники. Образовательными программами следует охватить также должностных лиц и постоянных жителей местных общин и сел, особенно тех из них, которые находятся на автомагистралях или вблизи них. 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.

X. 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:

- a) права собственности на дороги;
- b) дорожная инфраструктура;
- c) выдача водительских удостоверений;
- d) регистрация и сертификация транспортных средств;
- e) контроль и регулирование транспортных средств;
- f) законодательство в отношении автомобилей;
- g) движение немоторизованных транспортных средств;
- h) 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 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.
