



# С пасти ЖИЗНЬ

Пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения



Всемирная организация здравоохранения



# **С**пасти **ЖИЗНЬ**

**Пакет технической  
документации  
по вопросам  
безопасности  
дорожного  
движения**



**Всемирная организация  
здравоохранения**

Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения

ISBN 978-92-4-451170-1

© Всемирная организация здравоохранения, 2017 г.

Некоторые права защищены. Данная работа распространяется на условиях лицензии Creative Commons «С указанием авторства – На некоммерческих условиях – Распространение на тех же условиях» 3.0 IGO (CC BY-NC-SA 3.0 IGO; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo>).

По условиям данной лицензии разрешается копирование, распространение и адаптация работы в некоммерческих целях при условии надлежащего цитирования в указанном ниже порядке. В случае какого-либо использования этой работы не должно подразумеваться, что ВОЗ одобряет какую-либо организацию, товар или услугу. Использование эмблемы ВОЗ не разрешается. Результат адаптации работы должен распространяться на условиях такой же или аналогичной лицензии Creative Commons. Переводы настоящего материала на другие языки должны сопровождаться следующим предупреждением и библиографической ссылкой: «Данный перевод не был выполнен Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), и ВОЗ не несет ответственности за его содержание или точность. Аутентичным и подлинным изданием является оригинальное издание на английском языке».

Урегулирование споров, возникающих в связи с лицензией, должно осуществляться в соответствии с правилами по урегулированию споров Всемирной организации интеллектуальной собственности.

**Пример оформления библиографической ссылки для цитирования.** Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения. Женева: Всемирная организация здравоохранения; 2017 г. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

**Данные каталогизации перед публикацией (CIP).** Данные CIP доступны по ссылке: <http://apps.who.int/iris>.

**Приобретение, вопросы авторских прав и лицензирование.** Для приобретения публикаций ВОЗ, перейдите по ссылке: <http://apps.who.int/bookorders>. Чтобы направить запрос для получения разрешения на коммерческое использование или задать вопрос об авторских правах и лицензировании, перейдите по ссылке: <http://www.who.int/about/licensing>.

**Материалы третьих лиц.** Если вы хотите использовать содержащиеся в данной работе материалы, правообладателем которых является третье лицо, вам надлежит самостоятельно выяснить, требуется ли для этого разрешение правообладателя, и, при необходимости, получить у него такое разрешение. Риски возникновения претензий вследствие нарушения авторских прав третьих лиц, материалы которых содержатся в настоящей работе, несет исключительно пользователь.

**Оговорки общего характера.** Обозначения, используемые в настоящей публикации, и приводимые в ней материалы не отражают какого-либо мнения ВОЗ относительно юридического статуса какой-либо страны, территории, города или района или их органов власти, либо относительно делимитации их границ. Пунктирные линии на географических картах обозначают приблизительные границы, в отношении которых пока еще может быть не достигнуто полное согласие.

Упоминание конкретных компаний или продукции некоторых изготовителей, патентованной или нет, не означает, что ВОЗ поддерживает или рекомендует их, отдавая им предпочтение по сравнению с другими компаниями или продуктами аналогичного характера, не упомянутыми в тексте. За исключением случаев, когда имеют место ошибки и пропуски, названия патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

ВОЗ были приняты все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без какой-либо четко выраженной или подразумеваемой гарантии. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. ВОЗ ни в коем случае не несет ответственности за ущерб, связанный с использованием этих материалов.

Отпечатано в Швейцарии

# Содержание

<b>Предисловие</b>	4
<b>Выражение признательности</b>	6
<b>Обзор пакета документации «Спасти ЖИЗНЬ»</b>	7
<b>1 Введение</b>	8
Условия реализации политики по вопросам безопасности дорожного движения	8
Перспективы	10
Оценка фактических данных	12
<b>2 Приоритетные компоненты и мероприятия пакета «Спасти ЖИЗНЬ»</b>	14
Регулирование скорости	15
Руководство деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения	19
Проектирование и совершенствование инфраструктуры	23
Стандарты безопасности транспортных средств	28
Обеспечение соблюдения законодательства о дорожном движении	31
Выживание после аварии	35
<b>3 Обеспечение эффективного применения пакета документации</b>	40
Понимание того, на каком этапе вы находитесь	41
Определение целей на ближайшие пять лет и последующий период времени	41
Определение способов достижения поставленной цели	45
Принятие практических мер по осуществлению намеченных целей	45
Мониторинг и оценка реализации вашей стратегии	46
<b>4 Заключение</b>	47
<b>Справочные материалы</b>	48
<b>Приложение</b>	50

# Предисловие

Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. включает амбициозную цель сократить на 50% число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 г. Я надеюсь, что эта цель создаст новый импульс для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. В рамках Десятилетия действий правительствам удалось добиться значительного прогресса в деле принятия и контроля за соблюдением новых законов по вопросам безопасности дорожного движения в отношении рисков, таких как превышение скорости, реконструкции дорог с созданием защитной инфраструктуры, такой как пешеходные дорожки, и обеспечения применения технологических решений, позволяющих сохранить человеку жизнь, при производстве транспортных средств; однако они должны незамедлительно активизировать свои усилия для выполнения задачи 3.6, сформулированной в связи с Целями в области устойчивого развития.

Действия в этом направлении будут подразумевать выполнение правительствами обязательств, которые они неоднократно брали на себя при составлении различных программных документов, и преодоление трудностей, с которыми им пришлось столкнуться, включая, в частности, фатализм – неверное представление, в соответствии с которым дорожно-транспортные происшествия носят случайный характер и не могут быть предотвращены. Это также будет подразумевать решение проблем отсутствия приоритетов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в целом и акцентирования внимания на мероприятиях, которые не всегда являются наиболее эффективными.

В настоящем документе «Спаси ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения» представлены подробные сведения о важнейших мерах, принимаемых на основе фактических данных, необходимость которых отмечают многие ведущие мировые эксперты по вопросам безопасности дорожного движения и их учреждения, поскольку такие меры способны оказать наибольшее влияние на число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий в кратко- и долгосрочной перспективе. Эти меры касаются регулирования скорости, проектирования инфраструктуры, безопасности транспортных средств, законов и контроля за их соблюдением, оказания экстренной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и руководства.

В настоящее время в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно гибнут около 1,25 миллиона человек и получают травмы миллионы людей; причина этого заключается в том, что политики – особенно в странах с низким и средним уровнем доходов – по-прежнему считают указанные решения невыполнимыми. Данный документ призван показать, что это не так, определив меры, параллельное применение которых в последние десятилетия позволило спасти сотни тысяч жизней во многих европейских странах с высоким уровнем доходов, а также в Австралии, Израиле, Канаде, Новой Зеландии, Японии и других странах.

Стратегическое применение данного пакета мер послужит серьезным подтверждением того, что случаи смерти и травматизма на дорогах не должны быть неизбежным побочным результатом создания обществ, отличающихся высокой мобильностью, и что вместе мы действительно можем построить будущее, в котором получит широкое распространение культура безопасности дорожного движения.

Dr Etienne Krug

Директор

Департамент предупреждения неинфекционных заболеваний,  
инвалидности, насилия и травматизма

Всемирная организация здравоохранения



**С** пасти **ЖИЗНЬ**

# Выражение признательности

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) выражает признательность и благодарность всем лицам, оказавшим содействие в подготовке настоящего пакета технической документации. Особой благодарности заслуживают следующие лица, которые помогли завершить работу по подготовке данного документа.

Координатором проекта выступила Margie Peden (Департамент предупреждения неинфекционных заболеваний, инвалидности, насилия и травматизма Всемирной организации здравоохранения). Основные материалы были подготовлены Joëlle Auert, Meleckidzedeck Khayesi, Margie Peden, Teri Reynolds и Tamitza Toroyan совместно с Claudia Adriazola-Steil (Институт мировых ресурсов), Matts-Ake Belin (*Trafikverket*, Швеция), Saul Billingsley (Фонд ФИА), Ian Cameron (Управление по вопросам безопасности дорожного движения в Западной Австралии, Австралия), Gilles Delecourt (организация «Handicap International»), Gayle di Pietro (Глобальное партнерство дорожной безопасности), Kelly Henning (Благотворительный фонд Блумберга), Christian Friis Bach (ЕЭК ООН), Priti Gautam (ЕЭК ООН), Adnan A. Hyder (Университет Джонса Хопкинса), Soames Job (Всемирный банк), Rob McInerney (МПОСД), Eva Molnar (ЕЭК ООН), Stephen Perkins (ОЭСР), Maria Seguí-Gomez (*Dirección General de Tráfico*, Испания), Avi Silverman (ЮНИСЕФ), Jean Todt (Специальный посланник Генерального секретаря ООН), Peter van der Knaap (Институт исследований по вопросам безопасности дорожного движения (SWOV), Нидерланды), David Ward (Глобальная программа НКАП), Barry Watson (Глобальное партнерство дорожной безопасности) и Jeffrey Witte (благотворительная организация «AMEND»), которые вошли в состав консультативной группы экспертов. Дополнительные замечания и предложения были получены от следующих сотрудников ВОЗ: Elena Altieri, Kritsiam Arayawongchai, Dan Fang, Alison Harvey, Mary Theophil Kessi, Kacem Iaych, Evelyn Murphy, Jayasuriya Kumari Navaratne, Patanjali Dev Nayar, Sebastiana Nkomo, Nam Phuong Nguyen, Jonathon Passmore, Hala Sakr, Sabine Rakotomalala, Eugenia Rodrigues, Dinesh Sethi, Laura Sminkey и Yon Yongjie. Kamala Sangam оказала помощь в проведении исследований в рамках своей стажировки во Всемирной организации здравоохранения.

Полезная информация в форме указания литературных источников, примеров и замечаний по результатам обзора была получена от следующих экспертов по вопросам безопасности дорожного движения: Henry Bantu (Национальный совет по вопросам безопасности дорожного движения, Объединенная Республика Танзания), Eduardo Biavati (GRSP), David Bishai (JHU), Dipan Bose (Всемирный банк), Dave Cliff (GRSP), Dave Elseroad (GRSP), Rebecca Ivers (TGI), Kelly Larson (Благотворительный фонд Блумберга), Adam Karpati (организация «Vital Strategies»), Emma MacLennan (EASST), Martha Hajar (Министерство здравоохранения Мексики), Thanarong Jinvong (Фонд по реализации политики в области безопасности дорожного движения, Таиланд), Tran Huu Minh (Национальный комитет по безопасности дорожного движения, Вьетнам), Robert Nowak (ЕЭК ООН), Ricardo Pérez Nuñez (Министерство здравоохранения Мексики), Raoul Powlowski (GRSP), Tim Schwanen (Оксфордский университет), David Sleet (ЦКПЗ, США), Jessica Truong (Глобальная программа НКАП), Wim Wijnen (W2Economics, Нидерланды) и Susanna Zammataro (МДФ).

Организация также выражает признательность участникам программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и лицам, присутствовавшим на презентации пакета технической документации в рамках состоявшейся в Финляндии двенадцатой Всемирной конференции по предотвращению травматизма и укреплению безопасности, за их устные замечания.

Редакторская помощь была предоставлена Jonathan Gibbons; помощь в публикации документа и административную поддержку оказали Pascale Lanvers и Angelita Dee; корректуру документа осуществляла Linda Northrup.

Публикация настоящего документа стала возможной благодаря финансированию, предоставленному Благотворительным фондом Блумберга и Центрами по контролю и профилактике заболеваний США.

# Обзор пакета документации «Спасти ЖИЗНЬ»

Задачи 3.6 и 11.2, предусмотренные Целями в области устойчивого развития (ЦУР) и предполагающие сокращение вдвое числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 г. и обеспечение всем лицам к 2030 г. возможности пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, служат мощным ориентиром, побуждающим правительства и международное сообщество предпринимать шаги по осуществлению политики, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения. Необходимо воспользоваться этой возможностью и значительно расширить применение мер, обеспечивающих дорожную безопасность. В связи с этим был разработан пакет технической документации «Спасти ЖИЗНЬ», призванный оказать руководителям и специалистам по вопросам безопасности дорожного движения поддержку в их усилиях по значительному сокращению числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в их странах.

Пакет «Спасти ЖИЗНЬ» содержит основанный на фактах перечень приоритетных мероприятий, которые необходимо провести для выполнения задач ЦУР. Основными компонентами пакета «Спасти ЖИЗНЬ» являются регулирование скорости (**Speed management**), руководство (**Leadership**), проектирование и совершенствование инфраструктуры (**Infrastructure design and improvement**), безопасность транспортных средств (**Vehicle safety**), обеспечение соблюдения законодательства о дорожном движении (**Enforcement of traffic laws**) и выживание после аварии (**post-crash Survival**). Эти компоненты взаимосвязаны и должны быть реализованы в комплексе в соответствии с безопасным системным подходом для эффективного решения проблемы смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Проведение мероприятий, представленных в данном пакете технической документации, поможет сократить число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и связанные с ними социально-экономические издержки; усовершенствовать материально-техническую базу и улучшить условия для пешеходного и велосипедного движения; укрепить институциональную и законодательную основу для осуществления политики по обеспечению безопасности дорожного движения; и решить более общие вопросы, касающиеся социальной сферы и управления, которые влияют на реализацию этой политики.

Для сокращения числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий необходимо одновременное принятие мер на национальном и местном уровнях в основных областях, указанных в пакете технической документации «Спасти ЖИЗНЬ». Учитывая несовпадение реальных условий осуществления политики по вопросам безопасности дорожного движения в различных странах, данный пакет следует рассматривать не в качестве универсального способа действий, а скорее в качестве руководства, помогающего принимать решения относительно приоритетных мероприятий по расширению политических мер, обеспечивающих безопасность дорожного движения, для выполнения задач 3.6 и 11.2 ЦУР.

# 1

## Введение

### Условия реализации политики по вопросам безопасности дорожного движения

Дорожно-транспортные аварии, которые, согласно оценкам, в настоящее время занимают девятое место среди основных причин смерти для всех возрастных групп на мировом уровне, ежегодно уносят свыше 1,2 миллиона жизней и приводят к травмам без смертельного исхода, которые получают до 50 миллионов человек во всем мире. Около половины (49%) лиц, погибающих на дорогах мира, составляют пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. Дорожно-транспортные аварии являются главной причиной смерти лиц в возрасте от 15 до 29 лет.

Дорожно-транспортные аварии не только причиняют горе и страдания, но и являются важной проблемой здравоохранения и развития, сопряженной со значительными расходами на оказание медицинской помощи и социально-экономическими издержками (1). Серьезные экономические потери несут не только пострадавшие и их семьи, но и страны в целом: дорожные аварии обходятся большинству стран в 1–3% валового национального продукта. Свыше 90% случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий происходят в странах с низким и средним уровнем доходов, однако на эти страны приходится лишь 54% зарегистрированных во всем мире транспортных средств.

Дорожно-транспортные аварии могут быть обычным явлением, однако они не только предсказуемы, но и предотвратимы, о чем свидетельствует большое количество данных об основных факторах риска и эффективных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения, которые применяются на практике (2–5).

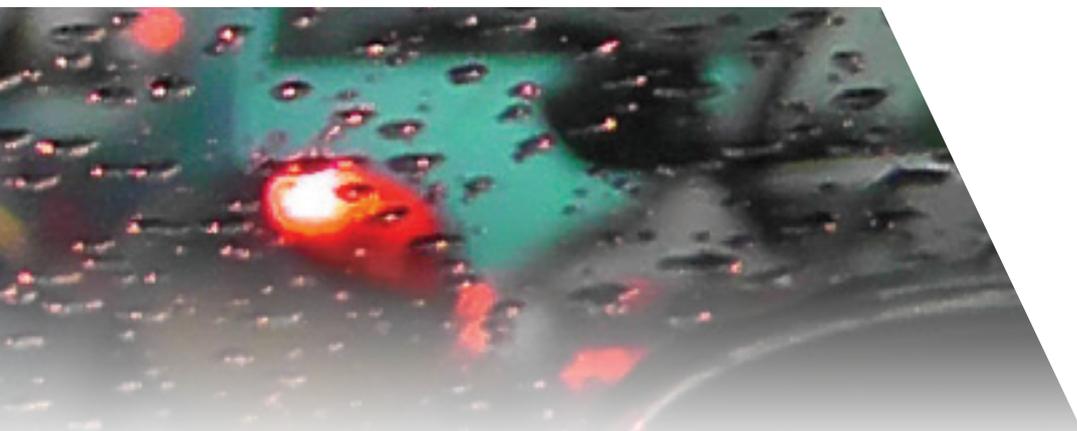
Безопасный системный подход (рисунок 1.1) обеспечивает устойчивую основу для всестороннего изучения факторов риска дорожно-транспортного травматизма и соответствующих мероприятий. Он опирается на разработанную Швецией стратегию «Vision Zero» («Нулевой уровень смертности на дорогах»), которая ориентирована на достижение в долгосрочной перспективе цели, предполагающей полное отсутствие серьезных травм или травм со смертельным исходом в рамках транспортной

системы (3, 6–8). Цель данного подхода состоит в обеспечении информации и ориентиров для создания безопасной дорожной системы, позволяющей предотвращать аварии, а также гарантий того, что в случае аварии силы удара будут недостаточно для причинения серьезной травмы или смерти, что пострадавшие будут спасены и что им будет оказана надлежащая травматологическая помощь (6–8).

**Рисунок 1.1**  
Безопасный системный подход



Источник: воспроизводится с разрешения авторов справочного материала (6).



Ключевую роль в создании безопасной системы играют четыре руководящих принципа (3, 6–8):

- люди совершают ошибки, которые могут становиться причиной дорожно-транспортных аварий;
- известно, что человеческое тело обладает ограниченными физическими возможностями для обеспечения устойчивости к воздействию сил, которым оно подвергается в момент столкновения, без получения травм;
- физические лица обязаны проявлять осторожность и действовать в соответствии с законодательством о дорожном движении, однако наряду с этим лица, проектирующие и строящие дороги и транспортные средства, и лица, управляющие и пользующиеся ими, несут совместную ответственность за предотвращение аварий, приводящих к серьезным травмам или смерти, и оказание помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; и
- следует одновременно укреплять все компоненты данной системы в целях повышения их воздействия и обеспечения защиты участников дорожного движения, в случае если один из этих компонентов окажется неэффективным.

Безопасная система требует понимания и регулирования сложного и динамичного взаимодействия между скоростью движения, транспортными средствами, дорожной инфраструктурой и поведением участников дорожного движения на основе комплексного и интегрированного подхода. В результате сочетание отдельных компонентов системы повышает общую эффективность и, если один из них выходит из строя, другие компоненты позволяют предотвратить причинение серьезного ущерба. Единого пути принятия, создания и внедрения безопасной системы не существует – переход к ней представляет собой процесс обучения на практике, который лучше всего можно описать как путешествие, открывающее возможности и сопряженное с рисками и проблемами (8). Опыт стран, положивших начало деятельности в этой области, таких как Нидерланды и Швеция, показывает, что каждая страна проходит свой путь, определяемый культурными, временными и местными условиями, руководствуясь четырьмя основополагающими принципами. В случае применения указанного подхода отправной точкой становится не понимание способов достижения поэтапного прогресса в деле обеспечения безопасности дорожного движения, а постановка цели по недопущению смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, после чего принимаются меры по планомерной и последовательной реализации этой цели.

## Перспективы

Страны принимают меры по обеспечению безопасности дорожного движения на протяжении ряда лет. Это не только позволило получить ценные сведения об эффективных мерах, но и обеспечило примеры, на которых могут учиться другие страны.

Кроме того, политика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения все чаще становится предметом внимания международного сообщества. Например, в 2010 г. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 64/255 (9), провозгласившую 2011–2020 гг. Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Участниками программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» также был разработан Глобальный план на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения в целях определения общей основы для практических действий (10). Этот План способствует применению апробированных и экономически эффективных решений для повышения безопасности дорожного движения, включая решения, касающиеся: i) организации дорожного движения и повышения его безопасности; ii) повышения безопасности на дорогах и мобильности населения; iii) повышения безопасности автотранспортных средств; iv) повышения безопасности участников дорожного движения; и v) повышения качества оказания первой и стационарной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (рисунок 1.2).

Несмотря на вышеуказанные события, с 2007 г. число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий оставалось практически неизменным. Тот факт, что к настоящему времени не удалось добиться существенного сокращения числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире (1), подчеркивает необходимость поиска способов обеспечения более активного проведения действенных мероприятий.

В сентябре 2015 г. Организация Объединенных Наций утвердила Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. – рамочную программу развития, заменяющую Цели развития тысячелетия и опирающуюся на результаты, достигнутые в процессе их осуществления (11). Цели развития тысячелетия не предусматривали действий по обеспечению безопасности дорожного движения, однако соответствующие задачи были включены

**Рисунок 1.2**

Основные блоки Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг.



Источник: воспроизводится с разрешения авторов справочного материала (10).

в новую Повестку дня на период до 2030 г. Семнадцать Целей в области устойчивого развития (ЦУР) и предусмотренные ими 169 задач призваны сбалансировать экономический, социальный и экологический компоненты устойчивого развития и стимулировать в ближайшие 15 лет деятельность в этих важнейших областях. Они включают две задачи, касающиеся обеспечения безопасности дорожного движения, одна из которых связана с целью 3 (здравоохранение), а вторая – с целью 11 (создание устойчивых транспортных систем в городах и населенных пунктах) (вставка 1.1).

Задачи ЦУР, касающиеся безопасности дорожного движения, обеспечивают возможность для реализации соответствующей политики следующим образом.

- Задача 3.6 ЦУР требует приложения гораздо больших усилий, нежели цель на 2020 г., намеченная в связи с Десятилетием действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения (в отношении «стабилизации и сокращения» уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 г.).
- Указанные задачи заставили вновь обратить внимание на политику в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Они также свидетельствуют о признании значимости данного вопроса в более широком контексте глобального здравоохранения и развития и необходимости в том, чтобы страны и международное сообщество определили порядок проведения мероприятий для достижения результатов еще до завершения периода реализации ЦУР. Кроме того, принятие этих задач означает признание наличия мощной базы научных данных об эффективных практических мерах, действенность которых подтверждают успехи ряда стран в сокращении бремени, связанного со случаями смерти в результате дорожно-транспортных происшествий.

**Вставка 1.1**

**Цели и задачи в области устойчивого развития, касающиеся обеспечения безопасности дорожного движения**



**ЦУР 3: Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте**

Задача 3.6: К 2020 г. вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий



**ЦУР 11: Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов**

Задача 11.2: К 2030 г. обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц

Источник: на основе справочного материала (11).

В связи с вышеизложенным был разработан пакет технической документации «Спасти ЖИЗНЬ», призванный оказать руководителям и специалистам по вопросам безопасности дорожного движения поддержку в их усилиях по значительному сокращению числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в их странах. Пакет технической документации определяется как отобранная группа взаимосвязанных мероприятий, которые в своей совокупности позволят достичь существенных, устойчивых и в ряде случаев синергических улучшений, касающихся конкретного фактора риска или исхода заболевания (12). Пакет технической документации включает ограниченное количество контролируемых действий, обеспечивающих достижение высоких результатов, которые были отобраны из широкого спектра возможных мер, и, таким образом, позволяет руководителям ознакомиться с информацией о заведомо эффективных мероприятиях по решению конкретных задач (12).

Пакет «Спасти ЖИЗНЬ» содержит основанный на фактах перечень приоритетных мероприятий, которые должны провести руководители и специалисты по вопросам безопасности дорожного движения для выполнения задач 3.6 и 11.2 ЦУР, касающихся безопасности на дорогах и населенных пунктах. Импульс, создаваемый этими задачами, побуждает страны строить более безопасные дороги и обеспечивать более широкое проведение приоритетных мероприятий во всем мире в целях сокращения вдвое числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 г. и в последующий период времени и повышения безопасности дорожного движения за счет обеспечения всем лицам к 2030 г. возможности пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами.

В случае эффективного решения проблемы безопасности дорожного движения положительные результаты, достигнутые благодаря сокращению экономических и социальных издержек, могут быть использованы, например, в рамках проектов в области развития и деятельности в других проблемных областях. Если же никаких существенных мер не будет принято, к 2030 г. случаи смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, согласно прогнозам, станут седьмым по значимости фактором, определяющим глобальное бремя болезней (13).

Основными компонентами пакета технической документации «Спасти ЖИЗНЬ» являются регулирование скорости (**S**peed management), руководство (**L**eadership), проектирование и совершенствование инфраструктуры (**I**nfrastructure design and improvement), безопасность транспортных

средств (**V**ehicle safety), обеспечение соблюдения законодательства о дорожном движении (**E**nforcement of traffic laws) и выживание после аварии (post-crash **S**urvival) (рисунок 1.3). Каждый компонент пакета «Спасти ЖИЗНЬ» связан с приоритетными мероприятиями, которые помогут руководителям и специалистам, занимающимся вопросами безопасности дорожного движения, добиться ощутимого и устойчивого прогресса в деле сокращения дорожно-транспортного травматизма в ближайшие пять лет и в последующий период времени. Основой компонентов пакета «Спасти ЖИЗНЬ» служат блоки Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения и другие существующие документы, такие как *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма* (3).

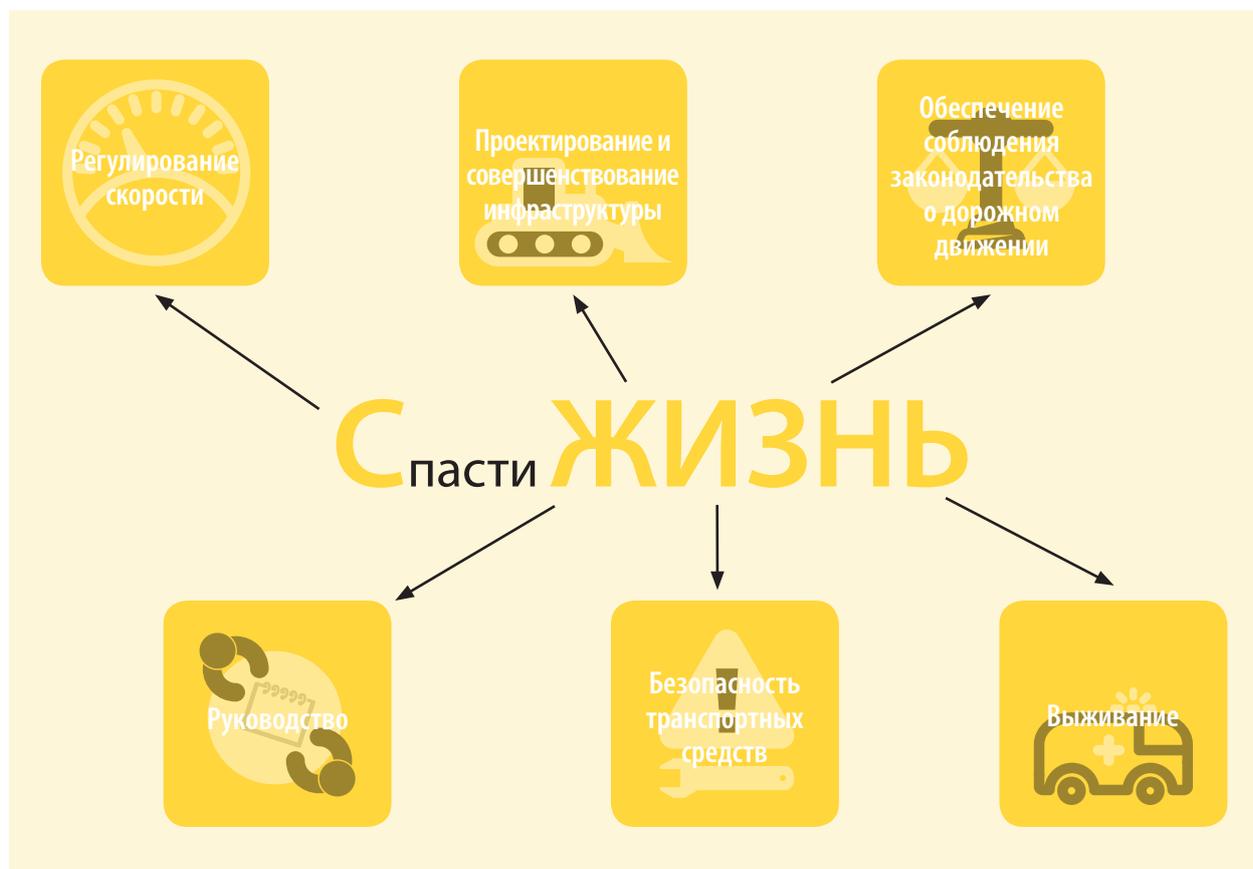
Пакет технической документации «Спасти ЖИЗНЬ» может способствовать:

- сокращению на 50% числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире к 2020 г. и в последующий период времени; и
- обеспечению к 2030 г. всем лицам возможности пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами и повышения безопасности, в частности посредством расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении.

## Оценка фактических данных

Меры по обеспечению безопасности дорожного движения, применявшиеся и подвергавшиеся оценке в различных странах на протяжении многих лет, позволили сформировать комплекс знаний о решениях, основанных на фактических данных, которые могут быть адаптированы и усовершенствованы в других условиях. В этот комплекс знаний продолжают вноситься уточнения в связи с переоценкой существующих мер, апробированием новых мероприятий и проведением дополнительных исследований по изучению факторов риска (2–5, 14). Эффективность конкретных мероприятий оценивается по их вкладу в сокращение числа смертей и травм, а также в изменение поведения, установок и знаний.

**Рисунок 1.3**  
Пакет технической документации «Спасти ЖИЗНЬ»



Эффективность каждого мероприятия оценивается следующим образом:

- **доказанная эффективность:** данные надежных исследований, таких как рандомизированные контролируемые испытания, систематические обзоры или исследования «случай–контроль», свидетельствуют о том, что эти мероприятия способствуют сокращению числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий либо желаемым изменениям поведения;
- **вероятная эффективность:** данные надежных исследований показывают, что эти мероприятия принесли определенные преимущества в плане обеспечения безопасности дорожного движения, однако необходимо провести их дополнительную оценку в других условиях, проявляя осторожность при их осуществлении;
- **недостаточная эффективность:** при проведении оценки мероприятия не удалось сделать однозначный вывод относительно его эффективности по причине отсутствия фактических данных.

## Приоритетные компоненты и мероприятия пакета «Спасти ЖИЗНЬ»

В данном разделе представлены подробные сведения о ключевых мерах, которые должны приниматься в рамках каждого основного компонента пакета «Спасти ЖИЗНЬ» (таблица 2.1). Эти меры взаимосвязаны и будут способствовать созданию более безопасных дорог во всем мире. Здесь, в частности, приведена информация о характере данной проблемы, решениях, которые можно применить на практике, и преимуществах осуществления ключевых мер в рамках каждого компонента.

**Таблица 2.1**  
«Спасти ЖИЗНЬ»: шесть компонентов и 22 мероприятия

Акроним	Компонент	Мероприятия
Р	Регулирование скорости	Принятие и обеспечение соблюдения законов о скоростных ограничениях в масштабах страны, на местном уровне и в городах Строительство или реконструкция дорог с целью замедлить движение транспорта, например за счет создания участков с круговым движением, сужения дороги, искусственных неровностей («лежащих полицейских»), боковых выступов и рифленых звуковых полос
	Руководство деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения	Обращение к автопроизводителям с требованием внедрять новые технологии, такие как программируемая система выбора адекватной скорости, с целью помочь водителям придерживаться скоростных ограничений Создание учреждения, руководящего деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения Разработка и финансирование стратегии обеспечения безопасности дорожного движения Оценка эффективности стратегий обеспечения безопасности дорожного движения Мониторинг безопасности дорожного движения на основе укрепления систем сбора и обработки данных Повышение осведомленности и общественной поддержки посредством организации обучения и проведения кампаний
П	Проектирование и совершенствование инфраструктуры	Обеспечение безопасной инфраструктуры для всех участников дорожного движения, в том числе тротуаров, безопасных пешеходных переходов, островков безопасности и надземных и подземных переходов Создание полос для велосипедистов и мотоциклистов
		Повышение безопасности придорожных полос за счет использования открытых зон, гибких отбойников или барьеров Проектирование более безопасных перекрестков Отделение подъездных дорог от автомагистралей
		Акцентирование внимания на людях посредством создания зон без транспортных средств Ограничение движения транспорта и скорости в жилых и торговых зонах и на территориях, прилегающих к школам Обеспечение более удобных и безопасных маршрутов общественного транспорта
С	Стандарты транспортных средств	Принятие и обеспечение соблюдения положений о правилах техники безопасности при эксплуатации автотранспортных средств, касающихся следующих тем: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ремни безопасности;</li> <li>• электронный контроль устойчивости;</li> <li>• крепления ремней безопасности;</li> <li>• защита пешеходов; и</li> <li>• лобовой удар;</li> <li>• точки крепления детских удерживающих устройств ISOFIX</li> <li>• боковой удар;</li> </ul>
	Обеспечение соблюдения законодательства о дорожном движении	Принятие и обеспечение соблюдения положений, касающихся антиблокировочной тормозной системы и дневных ходовых огней на мотоциклах Принятие и обеспечение соблюдения на национальном, местном и городском уровнях законов по следующим вопросам: <ul style="list-style-type: none"> <li>• вождение в нетрезвом виде;</li> <li>• ремни безопасности; и</li> <li>• мотоциклетные шлемы;</li> <li>• детские удерживающие устройства</li> </ul>
В	Выживание после аварии	Создание организованных систем комплексного оказания экстренной догоспитальной и стационарной медицинской помощи Обучение лиц, работающих на месте аварии, базовым навыкам оказания экстренной помощи Содействие обучению лиц, принимающих меры неотложного реагирования, на уровне общин

## Регулирование скорости

Превышение скорости является одним из основных факторов риска дорожно-транспортного травматизма; оно не только увеличивает риск аварии, но и усугубляет ее последствия (3, 4, 15–18). С увеличением средней скорости движения транспорта возрастает вероятность аварии (15). Например, увеличение средней скорости транспортного средства на 1 км/ч влечет за собой увеличение на 3% частотности аварий, приводящих к травмам, и увеличение на 4–5% частотности аварий со смертельным исходом (3). Чем выше скорость, тем длиннее тормозной путь, в связи с чем возрастает риск дорожно-транспортной аварии. Как показано на рисунке 2.1, при скорости 80 км/ч на сухой дороге водитель, реагирующий на то или иное событие, проезжает примерно 22 м (расстояние при времени реакции, составляющем примерно 1 с), тогда как для полной остановки ему требуется проехать в общей сложности 57 м. К превышению скорости в большей степени склонны мужчины и молодые водители; к числу других факторов, которые могут влиять на скорость, относятся алкоголь, трасса дороги, плотность движения и погодные условия.

Эффективные меры по регулированию скорости, такие как принятие и обеспечение соблюдения законов о скоростных ограничениях, проектирование дорог и внедрение автомобильных технологий, применялись в разных условиях. Тем не менее для многих стран применение подобных мер по-прежнему является сложной задачей. Например, по данным Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 г., в 97 из 180 стран-участниц законодательство о скоростных ограничениях предусматривает для городских районов скорость не выше 50 км/ч, в то время как лишь 27 стран (15%) дали хорошую оценку контролю за соблюдением их законов о скоростных ограничениях (8 и более баллов по шкале от 0 до 10) (1).

### Решения

Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что основные решения в сфере регулирования скоростного режима предусматривают принятие и обеспечение соблюдения законов о скоростных ограничениях, строительство или реконструкцию дорог с целью замедлить движение транспорта и обращение к автопроизводителям с требованием внедрять новые технологии с целью помочь водителям придерживаться скоростных ограничений.

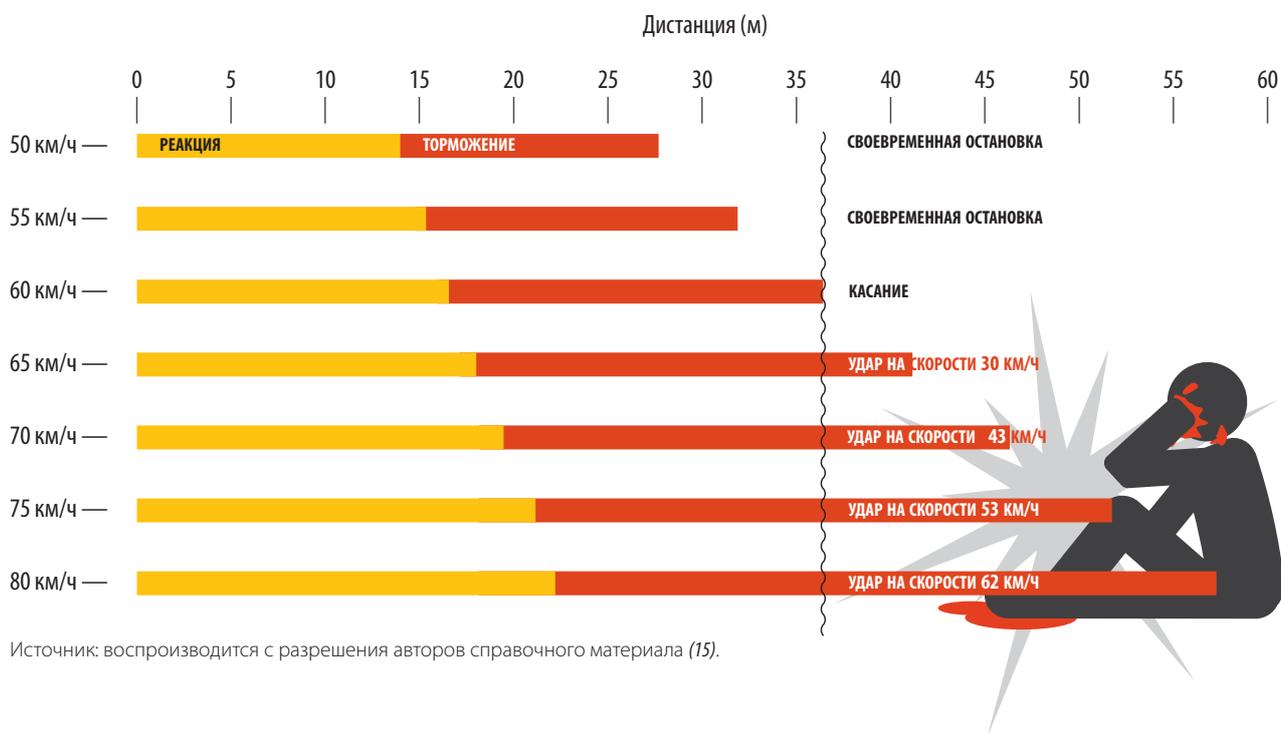
Результатом снижения средней скорости на 5% может стать сокращение на **30%** числа дорожно-транспортных аварий со смертельным исходом.



© M. Missikim

**Рисунок 2.1**

Тормозной путь при различных скоростях (включая время реакции, равное примерно 1 с)



Источник: воспроизводится с разрешения авторов справочного материала (15).

### Принятие и обеспечение соблюдения законов о скоростных ограничениях в масштабах страны, на местном уровне и в городах

Данное решение подразумевает определение соответствующих скоростных ограничений и контроль за их соблюдением на дорогах национального, городского и местного уровней. В соответствии с существующей практикой скорость транспортных средств обычно ограничивается 50 км/ч на городских дорогах и 30 км/ч в жилых районах и местах интенсивного движения пешеходов, велосипедистов и автотранспортных средств (вставка 2.1). При этом необходимо регулярно пересматривать скоростные ограничения с целью удостовериться в том, что они обеспечивают безопасность. Кроме того, важно не только устанавливать скоростные ограничения, но и информировать об этом водителей, указывая определенные законом ограничения скорости и обеспечивая их соблюдение.

При введении ограничений скорости для транспортных средств необходимо учитывать следующие факторы (8):

- тип и состав участников дорожного движения;
- качество инфраструктуры в плане обеспечения безопасности, прежде всего ее потенциал, позволяющий оставить без последствий прогнозируемые ошибки со стороны человека и таким образом создать условия низкого риска для всех участников дорожного движения;

- ударопрочность транспортных средств и имеющийся у них потенциал для предотвращения столкновений; и
- различия в функциональном назначении дорог и структуре транспортных потоков.

Последствия нарушения скоростных ограничений должны быть четко оговорены в законодательстве и/или нормативных положениях. В них, в частности, могут быть предусмотрены финансовые санкции, начисление штрафных баллов и временное лишение водительских прав.

Важно гарантировать контроль за соблюдением законодательства о скоростных ограничениях и применение соответствующих наказаний в отношении водителей, которые их нарушают. В разных условиях контроль принимает разные формы, предусматривая физическое присутствие либо использование автоматических методов. Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что автоматические методы контроля наиболее эффективны для сокращения скорости движения. Такие методы предполагают использование ручных и стационарных камер наряду с мобильными камерами, которые устанавливаются на полицейских машинах без опознавательных знаков. Законодательство не должно включать положения, ограничивающие возможности для использования этих эффективных правоприменительных мер, которыми располагают сотрудники полиции.

## Вставка 2.1

# Ограничение скорости вблизи школ в Кении

В период 2011–2014 гг. в 20 начальных школах подокругов Найваша и Тика был реализован проект по обеспечению безопасности в школах. Данная программа, главная цель которой заключалась в обеспечении безопасности детей, идущих на занятия и возвращающихся домой, охватила более 20 000 уязвимых школьников, 49% из которых составляли девочки. По данным исходной оценки за период с января 2008 г. по июль 2011 г., вблизи школ было получено 266 травм, в результате которых погибли 38 школьников. При этом для разных школ был отмечен разный уровень риска, связанного с получением травм и смертью в результате дорожно-транспортных происшествий;

школы, находящиеся вблизи автодорог и магистралей с оживленным движением, представляли больший риск для уязвимых детей. В целях отбора школ, в большей степени подверженных указанным рискам, были применены надежные критерии. С учетом этих критериев были отобраны 20 начальных школ (10 в Найваше и 10 в Тике) для участия в данном проекте, в рамках которого были организованы высокоэффективные мероприятия по снижению риска дорожно-транспортных происшествий с участием детей, идущих на занятия или возвращающихся из школы. Эти мероприятия включали контроль скорости на территориях, прилегающих к школам, повышение видимости детей и перекрестков, изменение окружающей среды, перевод учащихся через дорогу и распространение соответствующей информации среди детей, учителей и родителей. За четыре года реализации данного проекта были достигнуты положительные результаты и получены важные уроки. Наиболее заметным результатом стало устойчивое сокращение числа дорожно-транспортных аварий и смертей вблизи отобранных школ; так, число аварий в Тике снизилось на 37%, а в Найваше – на 49% по сравнению с исходными показателями, которые были зарегистрированы четырьмя годами ранее. Аналогичным образом число смертей в Найваше сократилось на 83%, а в Тике – на 60%.

Источник: на основе справочного материала (19).



© Bloomberg Philanthropies/K. Takahashi

## Строительство или реконструкция дорог с целью замедлить движение транспорта

Создание не требующих пояснений схем дорожной сети, которые побуждают придерживаться заданной скорости на определенном участке и обеспечивают соответствующие стимулы, играет важную роль в обеспечении соблюдения установленных требований. В городских районах конкретные проекты строительства дорог или связанные с ними инженерные решения в числе прочего включают участки с круговым движением, сужение дороги, замедление движения транспорта, искусственные неровности, боковые выступы и рифленые звуковые полосы (20–23). Наряду с этим зачастую вводятся ограничения скорости до 30 км/ч, хотя указанные меры могут быть направлены на обеспечение разных скоростных режимов. Каждая из этих мер может быть реализована в качестве отдельного мероприятия, однако обычно они осуществляются параллельно в рамках схем для отдельных районов или коридоров. Меры по замедлению движения транспорта могут варьировать от нескольких незначительных изменений и реконструкции улиц местного значения до изменений и серьезных работ по модернизации на уровне районов (24). На сельских и городских автомагистралях движение с более высокой скоростью может быть разрешено только

при условии безопасности придорожных полос, наличия разделительной полосы, соответствующей организации перекрестков и разделения участников дорожного движения, движущихся с разной скоростью, имеющих разную массу и следующих в разных направлениях.

## Обращение к автопроизводителям с требованием внедрять новые технологии

Технологии создания программируемых систем выбора адекватной скорости (ISA) обеспечивают получение транспортным средством информации о скоростном режиме с целью оказания водителю помощи в принятии решений по поводу соответствующего ограничения скорости (25). Стандартная система предполагает использование встроенной цифровой дорожной карты с закодированными скоростными ограничениями в сочетании со спутниковой системой местоопределения (3). Система может подключаться к контролю скорости перемещения транспортного средства на одном из следующих уровней:

- информирование: водителю предоставляется информация о скоростном режиме и превышении скорости;

- рекомендуемые действия: система связана с механизмами управления транспортным средством, однако водитель может принимать решения о необходимости перехода на ручное управление и ситуациях, когда это следует делать;
- обязательные действия: переход на ручное управление невозможен.

## Преимущества решений, касающихся регулирования скорости

Эффективное регулирование скорости позволяет добиться следующих результатов:

- сокращение числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними социально-экономических издержек;

- усовершенствования в других областях транспортной и экологической политики, таких как загрязнение воздуха, потребление топлива и шумовое загрязнение окружающей среды;
- улучшение материальной базы и качества среды для передвижения пешком и на велосипеде, способствующее созданию благоприятных условий жизни в общинах; и
- улучшение ситуации в сфере борьбы с неинфекционными заболеваниями в результате увеличения физических нагрузок и сокращения уровней загрязнения.



# Руководство деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения

Под руководством понимается способность оказывать влияние на людей или побуждать их к достижению определенной цели (26). Одна из обязанностей руководителей заключается в представлении концепции возможного развития событий и мобилизации усилий по достижению намеченных результатов. Хорошим примером в этом смысле может служить Швеция, которая в 1997 г. приняла стратегию «Vision Zero» и на протяжении целого ряда лет обеспечивала мобилизацию усилий и применение эффективных мер (7), что привело к значительному сокращению числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Рядом других стран также были приняты цели в отношении числа несчастных случаев со смертельным исходом, сформулированные в стратегиях «Vision Zero» и «Towards Zero», что свидетельствует о том, что единственной приемлемой целью является недопущение смертей или серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий (8).

В случае если речь идет о безопасности дорожного движения, мобилизация усилий для практической реализации концепции является особенно сложной задачей, учитывая межотраслевой аспект данной проблемы и многообразие участников соответствующей деятельности (включая работников здравоохранения, транспортного и финансового секторов, образования, органов внутренних дел и/или полиции) (27). Наряду с проблемами координации действий, связанными с участием различных заинтересованных сторон, расхождения во мнениях по поводу надлежащих стратегий обеспечения безопасности дорожного движения могут создавать задержки или, в худшем случае, препятствия для проведения мероприятий. К числу других проблем руководящей деятельности относятся несогласованность осуществления стратегий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, плохая координация действий и отсутствие лиц, активно поддерживающих изменения в политике (28, 29). В связи с этим качество руководства является одним из факторов, способствующих либо препятствующих осуществлению мер по обеспечению безопасности на дорогах (27, 29, 30).



© WHO/M. Peden

Ответственное и подотчетное  
**руководство  
деятельностью**  
по обеспечению безопасности  
дорожного движения  
на уровне страны, штата,  
провинции и города имеет  
решающее значение  
для достижения успеха.

Руководство деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения необходимо не только на самом высоком национальном политическом уровне, но и на других уровнях общества и политики по вопросам безопасности дорожного движения и играет важную роль в обеспечении понимания безотлагательной необходимости перемен, повышении осведомленности и создании спроса среди заинтересованных сторон (8).

## Решения

Имеющийся опыт свидетельствует о том, что основные руководящие роли связаны с оказанием воздействия на перечисленные ниже функции и мероприятия и/или управлением ими.

### Создание учреждения, руководящего деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения

Координация усилий различных секторов и заинтересованных сторон в сфере обеспечения безопасности дорожного движения имеет решающее значение для достижения успеха (1). Во многих странах эту роль выполняет ведущее учреждение, которое в идеале должно обладать полномочиями и ресурсами, необходимыми для координации осуществления национальной стратегии. В одних странах вопросами координации занимается отдельное учреждение, за которым закреплены соответствующие полномочия, в то время как в других странах ведущее учреждение входит в состав министерства (вставка 2.2).

Ведущие учреждения или координационные механизмы необходимы, однако их наличие само по себе не приводит к улучшению ситуации в сфере безопасности дорожного движения в той или иной стране. Они должны выполнять свои обязанности, получая финансирование, сопоставимое с масштабом проблемы безопасности дорожного движения и имеющимися у них возможностями для уменьшения связанного с ней бремени. Руководство вопросами безопасности дорожного движения, будь то на национальном или на местном уровне, предполагает изучение способов создания основы для действий по обеспечению безопасности в этой области, например за счет подписания важнейших соглашений и конвенций ООН, касающихся безопасности дорожного движения (31, 32). Руководство, осуществляемое на местном уровне в партнерстве с общинами, также может служить эффективным способом достижения результатов. Важную роль также играют руководство мероприятиями по обеспечению безопасности парка транспортных средств и управление лицами, которые зарабатывают вождением. По сути эффективное руководство деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения предполагает создание и использование многочисленных возможностей на местном, национальном и международном уровнях для продвижения вперед в деле реализации политики по обеспечению дорожной безопасности.

### Вставка 2.2

## Примеры организационной структуры ведущих учреждений по вопросам безопасности дорожного движения

Норвежская администрация дорог общего пользования (НАДОП) представляет собой самостоятельный орган, который координирует безопасность дорожного движения в Норвегии в различных секторах и на разных уровнях управления и участвует в пересмотре законодательства и в сборе и распространении данных. Национальный комитет по безопасности дорожного движения Вьетнама входит в состав Министерства транспорта и координирует политику по вопросам безопасности дорожного движения в рамках различных правительственных учреждений под общим руководством заместителя премьер-министра, который также является председателем данного Комитета.

Источник: на основе справочного материала (1).



### **Разработка и финансирование стратегии обеспечения безопасности дорожного движения**

Стратегия предусматривает детальный план действий, определяющий, в каком направлении хотела бы двигаться та или иная страна. Как и учреждения, отдельно взятая стратегия не обеспечивает практической реализации решений; ее следует осуществлять и поддерживать, выделяя финансовые и людские ресурсы на цели проведения запланированных мероприятий.

### **Оценка эффективности стратегий обеспечения безопасности дорожного движения**

Анализ и оценка осуществления программ по вопросам безопасности дорожного движения играют важную роль в проверке достижения ожидаемых результатов и определении областей, требующих внесения корректировок. Наряду с этим может возникнуть необходимость в проведении специальных оценок, таких как оценки новых автомобилей, проверки и/или осмотры автодорог на предмет их безопасности, составление рейтингов безопасности дорог, пересмотр стандартов проектирования дорог, пересмотр уровней инвестиций в деятельность дорожных управлений и оценка национальной системы оказания экстренной помощи.

### **Мониторинг безопасности дорожного движения на основе укрепления систем сбора и обработки данных**

Важность данных о числе смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий для мониторинга тенденций на уровне конкретных стран, адаптации профилактических мероприятий, оценки прогресса и сопоставления числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий с показателями смертности по другим причинам невозможно переоценить (1). Тем не менее во многих странах данные о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом не отличаются надежностью. Странам необходимо приложить усилия для повышения согласованности и качества данных о дорожном движении, касающихся следующих аспектов:

- принятие стандартного определения смерти в результате дорожно-транспортного происшествия, которое будет использоваться в базах данных полиции;
- установление связи между источниками данных (т. е. между данными системы записи актов гражданского состояния, скорой помощи, полиции, стационарных медицинских учреждений, системы страхования и т. д.) в целях повышения качества официальных оценок смертности в результате дорожно-транспортных происшествий;

- организация подготовки сотрудников полиции по вопросам точного определения степени тяжести травм и причин аварии с учетом всех аспектов, касающихся конкретной дороги, участника дорожного движения и типа транспортного средства;
- решение проблемы занижения сведений о дорожно-транспортных авариях;
- распространение данных среди заинтересованных сторон;
- использование имеющихся данных при планировании мероприятий; и
- применение новой технологии в целях обеспечения сбора и анализа данных при наличии соответствующих возможностей.

### **Повышение осведомленности и общественной поддержки посредством организации обучения и проведения кампаний**

Для реализации данной стратегии необходимо проведение двух конкретных мероприятий:

- первое мероприятие предполагает информирование и просвещение лиц, определяющих политику, специалистов-практиков и общественности о значимости решения проблемы дорожно-транспортного травматизма; и
- второе мероприятие связано с повышением осведомленности о факторах риска для безопасности дорожного движения и профилактических мерах и проведением социально-маркетинговых кампаний, направленных на изменение поведения и установок.

Безопасное поведение участников дорожного движения и сокращение числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом зависят не только от знаний и навыков, но и от общественной поддержки, понимания уязвимости и риска, социальных норм и моделей, инженерных мер безопасности и правоприменительной деятельности. В связи с этим важно помнить, что повышение осведомленности о факторах риска для безопасности дорожного движения и профилактических мерах посредством организации обучения и социально-маркетинговых кампаний скорее дополняет другие меры, нежели является отдельным решением (вставка 2.3).

### Вставка 2.3

## Социально-маркетинговая кампания в Российской Федерации

В период 2010–2014 гг. в рамках проекта по обеспечению безопасности дорожного движения в Липецкой и Ивановской областях Российской Федерации были разработаны и проведены четыре крупные кампании с использованием теле- и радиотрансляции. Эти кампании, в ходе которых основное внимание уделялось использованию ремней безопасности, превышению скорости и применению детских удерживающих устройств, сопровождались мероприятиями по обеспечению соблюдения соответствующих требований. Проведенная оценка показала устойчивое сокращение доли транспортных средств, превышающих установленную скорость: с 54,7% (2012 г.) до 40,1% (2013 г.) в Ивановской области и с 47,0% (2011 г.) до 26,1% (2013 г.) в Липецкой области. Общие показатели распространенности использования ремней безопасности возросли с 52,4% (2010 г.) до 73,5% (2013 г.) среди всех жителей Липецкой области и с 47,5% (2011 г.) до 88,8% (2013 г.) в Ивановской области.

Источник: на основе справочных материалов (24, 33).



© Master Media/P. Polvratov

## Преимущества решений, касающихся руководства

Оптимизация руководства деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения позволяет добиться следующих результатов:

- создание структуры управления, служащей основой для проведения конкретных мероприятий;
- решение более общих вопросов управления и общественной жизни, таких как охрана правопорядка, которые влияют на политику в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- побуждение к действию и мобилизация заинтересованных сторон;
- улучшение координации политики, касающейся безопасности дорожного движения, и обеспечение эффективного проведения работы в различных учреждениях;
- обеспечение рамочных основ и подотчетности с целью гарантировать проведение конкретных мероприятий и достижение намеченных результатов осуществления политики, касающейся безопасности дорожного движения;
- выделение финансовых и людских ресурсов на цели реализации политики, касающейся безопасности дорожного движения; и
- повышение осведомленности о факторах риска для безопасности дорожного движения и профилактических мерах, благодаря которому возрастает число лиц, поддерживающих деятельность по контролю за соблюдением установленных требований и другие мероприятия по обеспечению безопасности на дорогах.

## Проектирование и совершенствование инфраструктуры

Дорожная инфраструктура традиционно ориентирована на автотранспорт и обеспечение экономической эффективности в ущерб безопасности, прежде всего безопасности пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов (34–36). В Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 г. (1) указано, что в 92 странах (49% из которых составляют страны с высоким уровнем доходов) осуществляются стратегии поощрения пешеходного и велосипедного движения. Вместе с тем исследования показывают, что эти стратегии не сопровождаются другими мерами, такими как эффективное регулирование скорости и обеспечение безопасной инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов, что создает риски дорожно-транспортного травматизма (37).

В ходе недавней оценки более 250 000 км дорог в 60 странах были отмечены недостатки дорожного проектирования, которые вносят весьма существенный вклад в глобальное бремя дорожно-транспортного травматизма (рисунок 2.2). Более 50% дорог, подвергнутых оценке, не имели базовой инфраструктуры для безопасного передвижения пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов и пассажиров автомобилей. Повышение качества дорог, входящих в первые 10% по уровню риска, в каждой стране в течение 20 лет за счет создания пешеходных дорожек, защитных барьеров, велодорожек и заасфальтированных обочин может предотвратить около 3,6 миллиона смертей и 40 миллионов серьезных травм (22).

Смешанное движение, существующее во многих странах, означает, что пешеходы и велосипедисты используют те же дороги, что и двигающиеся с большими скоростями транспортные средства, где им приходится приспосабливаться к опасным ситуациям и быстрому движению (1). Отсутствие на многих дорогах базовых объектов, таких как пешеходные и велосипедные дорожки, полосы для мотоциклистов и регулируемые переходы с безопасным скоростным режимом, повышает уровень риска для всех участников дорожного движения.

Повышение качества дорог, входящих в первые

10%

по уровню риска, в каждой стране в течение

20 лет

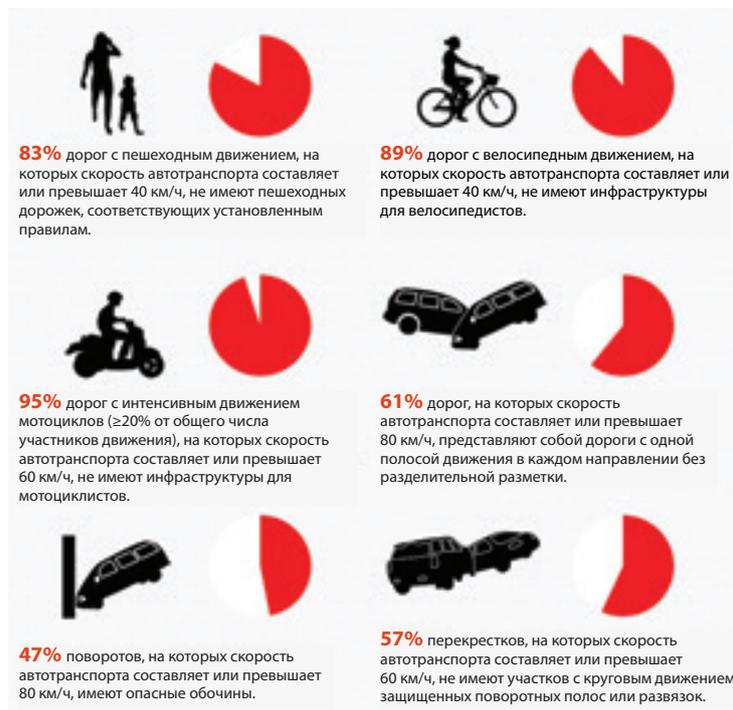
может предотвратить миллионы смертей и серьезных травм.



© РАО

## Рисунок 2.2

### Подверженность риску, обусловленному дорожной инфраструктурой



Источник: на основе справочных материалов (8, 22).

## Решения

Существующие публикации и имеющийся опыт указывают на то, что обеспечение безопасности является основным принципом, который следует учитывать при планировании, проектировании и управлении работой дорожной сети (3, 4, 8, 19, 20). Важно гарантировать соответствие всех существующих и новых дорог и систем общественного транспорта высоким стандартам безопасности для всех участников дорожного движения. На данный момент первоочередная задача состоит в модернизации стандартов проектирования дорог с целью устранить недочеты, имевшие место в прошлом, и гарантировать, что на новых дорогах не будут происходить несчастные случаи со смертельным исходом сразу же после их ввода в действие. Необходимо усовершенствовать действующую инфраструктуру, установив надлежащие стандарты безопасности для всех участников дорожного движения. Краткие сведения о конкретных решениях, позволяющих обеспечить безопасность дорожной сети для всех участников дорожного движения, представлены ниже.

### Обеспечение безопасной инфраструктуры для всех участников дорожного движения

Тротуары отделяют пешеходов от моторизованных транспортных средств и велосипедов. Они обеспечивают пространство для прогулок, ходьбы, бега, игр, встреч и разговоров различных пешеходов. Чтобы максимально способствовать обеспечению безопасности пешеходов, тротуары должны быть частью каждой новой или существующей дороги, где уже есть или может возникнуть потребность в их наличии, включая, в соответствующих случаях, сельские дороги. Кроме того, в случае когда это необходимо, тротуары должны быть построены на обеих сторонах дороги, быть непрерывными и доступными для всех пешеходов, поддерживаться в надлежащем состоянии, иметь достаточную ширину, иметь пологие съезды и другие приспособления для удовлетворения потребностей лиц, передвигающихся в инвалидных колясках, и пешеходов с ограниченной подвижностью и нарушениями зрения и не иметь препятствий, таких как фонарные столбы и дорожные знаки.

Безопасные обозначенные пешеходные переходы отделяют пешеходов от транспортных средств на короткое время, пока они пересекают улицу. Обозначенные переходы служат для указания пешеходам мест, где у них есть право прохода, и информируют водителей о необходимости уступать дорогу пешеходам в соответствующих местах. Обозначенные переходы обычно создаются на регулируемых перекрестках, а также на других участках с интенсивным движением пешеходов, например вблизи школ и торговых центров. При этом параллельно с устройством переходов следует создавать другие объекты, оптимизирующие дорожную инфраструктуру, которые способствуют переходу улицы и/или снижению скорости транспортных средств (например, приподнятые пешеходные переходы и объекты, замедляющие движение транспорта).

Расширение приподнятых дорожных бордюров и создание островков безопасности и разделительных полос представляют собой еще одну стратегию ограничения контактов пешеходов с автотранспортными средствами и обеспечивают пешеходам более безопасные места для остановки при переходе улицы.

Надземные и подземные пешеходные переходы – это эстакады и туннели, обеспечивающие непрерывный поток пешеходов, которые отделены от движущихся транспортных средств. Эта мера используется главным образом в местах с большим числом пешеходов либо местах с интенсивным движением транспорта, перемещающегося с высокой скоростью (например, на скоростных автомагистралях). С целью гарантировать пользование надземными и подземными переходами необходимо обеспечить их доступность и безопасность. Наряду с этим следует принять меры по созданию в сельских районах безопасных условий для перехода скота и движения транспортных средств сельскохозяйственного назначения.

#### **Создание полос для велосипедистов и мотоциклистов**

Полосы для велосипедистов и мотоциклистов отделяют их от автомобилей, позволяя им двигаться в более безопасных условиях, нежели на основной проезжей части. Необходимо планировать и создавать на сетевом уровне объекты, обеспечивающие сохранение качества и безопасности, и регулировать в соответствии с принципом безопасности любое взаимодействие с другими видами транспорта (например, на перекрестках или в местах слияния транспортных потоков). Дорожные и внедорожные объекты способны повысить уровень безопасности в случае следования принципам безопасного проектирования, гарантирующим соответствие

ширины, пропускной способности, разделения участников движения и типа покрытия скоростному режиму и функционированию конкретного объекта.

#### **Повышение безопасности придорожных полос**

Столкновения транспортных средств с объектами на обочине дороги приводят к очень серьезным травмам (3). Мероприятия по оптимизации инфраструктуры обычно направлены на то, чтобы помочь водителям остаться на трассе (например, повышение качества дорожного покрытия, линейная маркировка и размещение предупреждений об изгибах дороги и степени их опасности), подать им сигнал о том, что они находятся у края дороги (например, с помощью предохранительных полос), повысить шансы на восстановление контроля над транспортным средством, если оно все же уходит с трассы (например, за счет улучшения состояния обочин), либо уменьшить связанные с этим последствия (например, посредством создания открытых зон, хрупких столбов освещения и аварийных ограждений).

#### **Проектирование более безопасных перекрестков**

Для перекрестков характерны высокие показатели числа столкновений и травм, поскольку на них имеется множество точек, в которых возникают конфликтные ситуации между пешеходами, велосипедистами, мотоциклистами и водителями автомобилей (37). При проектировании более безопасных перекрестков основное внимание обычно уделяется уменьшению влияния скорости и потенциальных конфликтов. Одним из наиболее эффективных способов сокращения смертности и травматизма является создание надлежащим образом спроектированных участков с круговым движением, которые уменьшают скорость приближения и угол возможного удара при боковом столкновении по касательной или наезде сзади, которые приводят к менее серьезным последствиям.

Создание надземных и подземных переходов (разноуровневых развязок) является экономически эффективным решением при необходимости обеспечить управление интенсивным транзитным движением и наличии надлежащим образом спроектированных полос слияния транспортных потоков.

Регулируемые перекрестки предназначены для разделения транспортных средств и потенциальных конфликтов за счет их разнесения во времени, однако они требуют соблюдения определенных требований и принятия решений участниками дорожного движения в зависимости от деталей проекта, реализованного на конкретном участке.

В случае нерегулируемых перекрестков риски для всех участников дорожного движения остаются высокими; в целях снижения риска на этих чрезвычайно опасных участках дорожной сети следует рассмотреть возможность использования более бюджетных мер по замедлению движения транспорта и применению инженерно-технических решений (например, создание приподнятых перекрестков и поворотных полос, регулирование очередности движения, установка предупреждающих знаков, включающихся при движении транспортных средств, и ограничение скорости).

### **Отделение подъездных дорог от автомагистралей**

Планирование дорожного пространства, позволяющее отделить основной транзитный поток и потребности в перевозке грузов от кратковременных приоритетов, необходимости в поездках в близлежащие районы и торговые центры, дает значительные преимущества в сфере обеспечения безопасности, а также в экономической и социальной сферах.

### **Акцентирование внимания на людях посредством создания зон без транспортных средств**

Учитывая, что прежде пешеходам и велосипедистам, как правило, не уделялось должного внимания при планировании и проектировании дорог и городской застройки, необходимо устранить эти упущения посредством разработки новых проектов и перепланировки. Для повышения безопасности пешеходов и велосипедистов необходимы стратегии поддержки, которые могут быть специально ориентированы на два соответствующих вида передвижения либо являться частью общих стратегий, касающихся транспорта и землепользования. Руководства, определяющие стандарты проектирования объектов для пешеходов и велосипедистов, помогают обеспечить безопасность наиболее уязвимых лиц на новых дорогах и добиться аналогичного результата посредством исправления недостатков на дорогах, которые уже существуют (19, 20). Различные руководства, такие как *High capacity manual* (5) и *Complete streets* (38), могут быть адаптированы к местным условиям.

В целом стратегии и руководства по вопросам безопасности пешеходов и велосипедистов должны признавать пешеходов и велосипедистов полноправными участниками дорожного движения и обеспечивать признание их статуса разработчиками проектов, инженерами и специалистами по планированию и управлению дорожно-транспортной системой; вводить законы о дорожном движении, гарантирующие безопасность пешеходов и велосипедистов, и обеспечивать контроль за

их соблюдением; содействовать применению инклюзивного подхода при планировании новых и/или реконструкции существующих дорог; и учитывать особые потребности инвалидов, детей и пожилых людей. Одним из способов достижения этих целей является вовлечение групп участников дорожного движения, местных общин и важных заинтересованных сторон (таких, как спасательные службы) в процесс планирования.

### **Ограничение движения транспорта и скорости в жилых и торговых зонах и на территориях, прилегающих к школам**

Создание в жилых районах и на территориях, прилегающих к школам, низкоскоростной среды обеспечивает безопасность населения таких районов и почти или совсем не влияет на транспортную эффективность, поскольку речь, как правило, идет о перемещениях на небольшие расстояния. Выживаемость пешеходов в случае аварии резко сокращается при скоростях, превышающих 30 км/ч (20 миль в час), в связи с чем создание улиц местного значения, которые не требуют установки поясняющих знаков и спроектированы таким образом, чтобы обеспечивать соблюдение безопасного скоростного режима и стимулы к его соблюдению, является для этих районов одной из первоочередных задач. Соответствующие решения обычно внедряются в рамках проектирования дорог (замедление движения транспорта, сужение дороги, боковые выступы, приподнятые платформы и искусственные неровности), применения технологий (переносные дорожные знаки, предупреждающие об ограничении скорости), охраны порядка и обеспечения соблюдения законодательства о дорожном движении (камеры фиксации нарушений скоростного режима и полицейские патрули).

### **Обеспечение более удобных и безопасных маршрутов общественного транспорта**

Безопасность пешеходов входит в число основных вопросов, подлежащих анализу при проектировании любой системы массовых перевозок, в том числе маршрутов и остановок. Рассмотрение в приоритетном порядке вариантов создания безопасного и эффективного общественного транспорта является одним из способов содействия отказу от поездок на личном автомобиле в пользу перемещения на общественном транспорте или велосипеде и ходьбы пешком. Благодаря параллельному применению других вариантов планирования землепользования и управления спросом на поездки, таких как предоставление услуг на более близком расстоянии от жилых районов, планирование маршрутов массовых перевозок и обеспечение эффективного общественного транспорта, можно сократить

необходимость в поездках и их продолжительность. В некоторых странах системы массовых перевозок могут сами по себе представлять опасность по причине переполненности и опасности транспортных средств, а также отсутствия у водителей надлежащей квалификации и их переутомления. В подобных ситуациях сократить число несчастных случаев на дорогах и обеспечить стимулы к более активному использованию общественного транспорта позволяет надлежащее управление безопасностью парка транспортных средств.

## Преимущества решений, касающихся совершенствования инфраструктуры

Совершенствование дорожной инфраструктуры позволяет добиться следующих результатов:

- сокращение числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними социально-экономических издержек;

- сокращение выбросов при включении инициатив по регулированию скорости в число мер по совершенствованию инфраструктуры;
- поощрение ходьбы и езды на велосипеде в качестве дополнения к другим глобальным мероприятиям по борьбе с ожирением, уменьшению распространенности неинфекционных заболеваний, таких как сердечно-сосудистые заболевания и диабет, и улучшению качества воздуха и жизни в городе; и
- содействие переходу от поездок на личном автомобиле к использованию общественного транспорта и сокращению количества ненужных поездок за счет обеспечения более безопасных вариантов организации общественного транспорта и планирования массовых перевозок и их оптимизации в сочетании с другими вариантами планирования землепользования.





© GNCAP

Применение основными странами Латинской Америки разработанных ООН базовых положений в отношении транспортных средств до 2030 г. позволит предотвратить более

**440 000**

смертей и серьезных травм и сэкономить до

**143** млрд. долл. США.

## Стандарты безопасности транспортных средств

К 2030 г. количество автотранспортных средств во всем мире, которое в настоящее время превышает 1 миллиард, может по меньшей мере удвоиться. При этом между регионами мира отмечаются значительные различия в применении положений о безопасности транспортных средств, которое в одних странах и регионах обеспечивается надлежащим образом, а в других не соответствует установленным требованиям либо не практикуется (1).

В последние несколько десятилетий благодаря регулированию и потребительскому спросу безопасность автомашин в странах/регионах с высоким уровнем доходов постоянно возрастала. Многие конструктивные особенности, которые изначально представляли собой довольно дорогие дополнительные элементы защиты в транспортных средствах высшего ценового сегмента, стали гораздо доступнее и в настоящее время рассматриваются в качестве базовых требований для всех транспортных средств в отдельных странах/регионах. Быстрая моторизация в странах/регионах с низким и средним уровнем доходов, для которых характерны наивысший риск дорожно-транспортных аварий и расширение масштабов производства автомобилей наряду с ростом экономики, свидетельствует о необходимости срочного ввода в действие указанных базовых требований во всем мире.

Важно гарантировать соблюдение признанных стандартов безопасности при проектировании транспортных средств; в отсутствие таких стандартов автомобильные компании могут продавать устаревшие модели, использование которых с некоторых пор является незаконным в странах, где указанные вопросы регулируются надлежащим образом. Кроме того, автомобильные компании нередко осуществляют «деспецификацию» технологических решений, позволяющих сохранить человеку жизнь, в более новых моделях, продаваемых в странах, где регулирование не соответствует установленным требованиям или вообще отсутствует.

Всемирный форум Организации Объединенных Наций для согласования правил в области транспортных средств является основным глобальным органом, ответственным за разработку международных стандартов безопасности автотранспорта; сформулированные им положения обеспечивают

правовые рамки для государств – членов ООН, применяемые ими на добровольной основе. Благодаря Всемирному форуму стало возможным получение международных разрешений на использование автотранспортных средств без проведения дополнительных испытаний при условии их соответствия нормативным положениям ООН в этой области, включая положения относительно ударопрочности (обеспечения защиты в случае чрезвычайного происшествия) и предотвращения столкновений (недопущения аварии). К числу наиболее важных стандартов в отношении транспортных средств, пропагандируемых Всемирным форумом, относятся семь положений, касающихся: ремней безопасности; креплений ремней безопасности; лобового удара; бокового удара; электронного контроля устойчивости; защиты пешеходов; и точек крепления детских удерживающих устройств ISOFIX (39) (рисунок 2.3).

В новом докладе, подготовленном по поручению Глобальной программы НКАП и Межамериканского банка развития (МБР), было указано, что в случае

применения четырьмя основными странами Латинской Америки разработанных ООН положений о безопасности транспортных средств к 2030 г. можно будет спасти 40 000 жизней и предотвратить 400 000 серьезных травм (40). По данным экономической оценки, такое сокращение количества несчастных случаев позволило бы сэкономить до 143 млрд. долл. США за период 2016–2030 гг.

## Решения

Имеющийся опыт свидетельствует о том, что транспортные средства, которые отвечают требованиям важнейших стандартов ООН в сфере безопасности либо обладают характеристиками, превышающими такие требования, вносят значительный вклад в предотвращение дорожно-транспортных происшествий и уменьшение вероятности серьезных травм при аварии. Тем не менее в настоящее время лишь 40 стран выполняют все семь положений о безопасности, имеющих первостепенное значение и касающихся ремней безопасности, креплений ремней безопасности,

### Рисунок 2.3

Дорожная карта Глобальной программы НКАП по повышению безопасности транспортных средств на период до 2020 г.

	Дорожная карта по повышению безопасности транспортных средств на период до 2020 г. / положения ООН* в отношении:	Все произведенные или импортированные новые модели транспортных средств	Все транспортные средства, произведенные и импортированные
	Лобовой удар (№ 94) Боковой удар (№ 95)	2018	2020
	Ремень безопасности и его крепления (№ 16 и 14)	2018	2020
	Электронный контроль устойчивости № 140 (ГТП 8)	2018	2020
	Защита пешеходов № 127 (ГТП 9)	2018	2020
	Антиблокировочная тормозная система мотоцикла № 78 (ГТП 3)	2018	2020
	Автономные системы экстренного торможения	Настоятельно рекомендуется	Настоятельно рекомендуется

\* или аналогичные эксплуатационные стандарты, предполагающие соблюдение процедур соответствия производства

Источник: на основе справочного материала (39).

лобового удара, бокового удара, электронного контроля устойчивости, защиты пешеходов и точек крепления детских удерживающих устройств ISOFIX (1). В тех странах, где уже применяются стандарты ООН, следует продолжать деятельность в этой области; в странах, которым еще предстоит разработать соответствующие положения, необходимо в срочном порядке сделать это и обеспечить соблюдение этих положений. Краткие сведения об основных способах повышения безопасности транспортных средств представлены ниже.

### Принятие и обеспечение соблюдения положений о правилах техники безопасности при эксплуатации автотранспортных средств

Семь международных стандартов, которые все чаще принимаются в качестве базовых минимальных стандартов производства/сборки транспортных средств, включают нижеперечисленное.

- **Положения о стандартах в отношении лобового и бокового ударов** защищают пассажиров и гарантируют, что автомобили выдержат удар при лобовом и боковом столкновении в случае проведения испытаний при определенных скоростях.
- **Электронный контроль устойчивости** предотвращает заносы и потерю управления в случаях избыточного или недостаточного поворачивания. Электронный контроль устойчивости помогает уменьшать количество аварий и спасать человеческие жизни.
- **Защита пешеходов** предусматривает использование более мягких бамперов и модификацию передней части автомобилей (например, снятие чрезмерно жестких конструкций) с целью уменьшить силу удара при наезде на пешехода.
- **Положения о ремнях безопасности и их креплениях** обеспечивают установку ремней безопасности в процессе производства и сборки транспортных средств и гарантируют, что их крепления смогут выдержать удар при аварии, с тем чтобы минимизировать риск выскальзывания ремней безопасности и обеспечить безопасное извлечение пассажиров в случае аварии.

- **Положения о детских удерживающих устройствах** гарантируют, что вместо ремня безопасности для взрослых, используемого с целью закрепить детское кресло, в автомобиле будут предусмотрены точки крепления детских удерживающих устройств ISOFIX, благодаря которым такие устройства крепятся прямо к раме транспортного средства.

### Принятие и обеспечение соблюдения положений, касающихся антиблокировочной тормозной системы и дневных ходовых огней на мотоциклах

Эти устройства препятствуют блокировке колес во время торможения. Они помогают мотоциклистам сохранять устойчивость и контроль над рулевым управлением при резком торможении, позволяя колесам двухколесного мотоцикла сохранить сцепление с дорожной поверхностью. В некоторых чрезвычайных ситуациях антиблокировочные тормозные системы помогают сократить тормозной путь.

Фары, горящие в дневное время, повышают заметность мотоциклов для других участников дорожного движения, уменьшая количество аварий, обусловленных недостатком видимости. Производители могут играть важную роль в деле содействия использованию дневных ходовых огней, устанавливая на мотоциклы автоматические огни. Данная стратегия гарантирует включение фары при включении зажигания.

### Преимущества решений, касающихся обеспечения безопасности транспортных средств

Соблюдение надлежащих стандартов в отношении транспортных средств позволяет добиться следующих результатов:

- сокращение числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними социально-экономических издержек; и
- применение растущего числа технологических решений в целях обеспечения безопасности транспортных средств, которое открывает дополнительные возможности, выходящие за рамки традиционных действий, ориентированных на инфраструктуру, законодательство и охрану правопорядка.

## Обеспечение соблюдения законодательства о дорожном движении

Основными поведенческими факторами риска, связанного с дорожно-транспортным травматизмом, являются вождение в состоянии алкогольного опьянения, поездки без шлема, отказ от использования ремней безопасности или детских удерживающих устройств и превышение скорости. Превышение скорости и вождение в состоянии алкогольного опьянения значительно увеличивают риск стать участником аварии, в то время как неиспользование ремней безопасности, шлемов и детских удерживающих устройств оказывает существенное влияние на тяжесть ее последствий. Принятие и обеспечение соблюдения законов по устранению этих факторов риска являются эффективным способом сокращения числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий (4).

Хотя во многих странах приняты законы, касающиеся вождения в состоянии алкогольного опьянения, превышения скорости, ремней безопасности, детских удерживающих устройств, ношения шлемов и использования мобильных телефонов, эти законы не всегда отвечают требованиям наилучшей практики и последовательно проводятся в жизнь. Более чем в половине стран действуют удовлетворительно разработанные законы, касающиеся использования ремней безопасности, однако аналогичные законы относительно использования детских удерживающих устройств, превышения скорости в городских районах и ношения стандартных мотоциклетных шлемов имеются лишь примерно в четверти стран; при этом лишь в пятой части стран приняты удовлетворительные законы, касающиеся вождения в состоянии алкогольного опьянения (1). Еще одной выявленной проблемой является ненадлежащий контроль либо отсутствие контроля за соблюдением законодательства о дорожном движении в связи с действием таких факторов, как отсутствие политической воли, ограниченность финансовых и людских ресурсов, конкуренция приоритетов на национальном уровне и коррупция (1, 41, 42).

Принятие законов о дорожном движении является крайне важной мерой, однако одних законов недостаточно, для того чтобы добиться ожидаемого сокращения дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Необходимо обеспечить контроль за соблюдением законов и применение соответствующих наказаний с целью удержать

Решительные и последовательные действия по контролю за соблюдением законов о безопасности дорожного движения в сочетании с просвещением общественности положительным образом влияют на поведение участников дорожного движения и, следовательно, имеют потенциал для спасения миллионов жизней.



© ПАО/Аry Silva

водителей и других участников дорожного движения от нарушения или повторного нарушения правил дорожного движения и повысить имеющийся у законодательства потенциал для спасения жизней (3).

## Решения

Проведенные исследования показывают, что законы о дорожном движении, принятые на основе фактических данных, улучшают поведение участников дорожного движения в случае эффективного внедрения и контроля за соблюдением этих законов. Краткое описание основного способа действий по принятию и обеспечению соблюдения законодательства о дорожном движении представлено ниже.

### Принятие и обеспечение соблюдения законов на национальном, местном и городском уровнях

При разработке новых законов или внесении поправок в действующее законодательство по устранению основных поведенческих факторов риска,

связанных с превышением скорости, вождением в состоянии алкогольного опьянения и использованием мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств, важно учитывать имеющиеся данные в отношении передовой практики (3, 4). На рисунке 2.4 представлены краткие сведения о критериях наиболее эффективной практики, касающихся этих основных поведенческих факторов риска. Закон о дорожном движении, не учитывающий эти важнейшие виды передовой практики, не позволит добиться желаемого сокращения дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и позитивных изменений поведения.

Критерии применения передовой практики, в обобщенном виде представленные на рисунке 2.4, могут быть использованы странами, приступающими к проведению реформы законодательства о безопасности дорожного движения, при разработке и применении надлежащих законов в этой области (рисунок 2.4), хотя следует признать,

**Рисунок 2.4**

**Критерии применения передовой практики при разработке законодательства о дорожном движении**

Фактор риска	Критерии применения передовой практики					
<b>Скорость</b>	Наличие национального законодательства о скоростном режиме	Разрешенная скорость на городских дорогах $\leq 50$ км/ч	Наличие у местных властей полномочий для изменения национальных скоростных ограничений			
<b>Вождение в состоянии алкогольного опьянения</b>	Наличие национального законодательства о вождении в состоянии алкогольного опьянения	Использование в качестве основы законодательства о вождении в состоянии алкогольного опьянения значения САК или соответствующего значения содержания паров алкоголя в выдыхаемом воздухе	Предельное САК для всего населения, составляющее $\leq 0,05$ г/дл	Предельное САК для молодых/ начинающих водителей, составляющее $\leq 0,02$ г/дл		
<b>Мотоциклетные шлемы</b>	Наличие национального законодательства о ношении шлемов мотоциклистами	Применимость закона в отношении водителей мотоциклов и взрослых пассажиров	Применимость закона ко всем типам дорог	Применимость закона ко всем типам двигателей	Наличие в законе требования о том, чтобы шлем был надлежащим образом застегнут	Наличие в законе требования о том, чтобы шлем соответствовал национальному или международному стандарту
<b>Ремни безопасности</b>	Наличие национального законодательства о ремнях безопасности	Применимость закона к водителям и пассажирам на переднем сиденье	Применимость закона к пассажирам на задних сиденьях			
<b>Детские удерживающие устройства</b>	Наличие национального законодательства о детских удерживающих устройствах	Использование в качестве основы законодательства таких критериев, как возраст/масса/рост ребенка, или сочетания этих параметров	Законодательное ограничение возможности перевозки детей младше определенного возраста/меньше определенного роста на переднем сиденье			

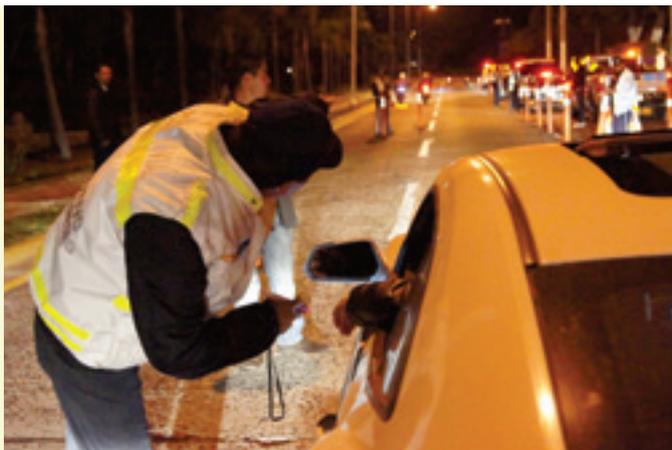
Примечание: \*содержание алкоголя в крови; \*\*содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе. Источник: на основе справочного материала (1).

#### Вставка 2.4

### Реформирование законодательства о вождении в состоянии алкогольного опьянения в Халиско, Мексика

В ноябре 2010 г. штат Халиско, Мексика, внес поправки в свое законодательство о вождении в состоянии алкогольного опьянения, понизив предельное содержание алкоголя в крови с 0,15 до 0,05 г/дл (в соответствии с передовой международной практикой), и ввел более жесткие наказания за нарушение данного закона. Закон 2010 г. прямо не предусматривал создания пунктов выборочной проверки дыхания на содержание алкоголя, доказавших свою эффективность в деле сокращения случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения. В связи с этим в период 2010–2012 гг. гражданское общество и международные организации, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, взаимодействовали с директивными органами, выступая за принятие положений, позволяющих проводить выборочные проверки дыхания. Этот процесс завершился в 2013 г. принятием правительством штата Халиско поправки к закону 2010 г., которая официально предусматривала создание пунктов выборочной проверки дыхания на содержание алкоголя и протокол проведения таких проверок.

Источник: на основе справочного материала (1).



© РАНО

что законодательство о безопасности дорожного движения является динамично развивающейся областью и что передовая практика со временем меняется. Это означает, что странам необходимо постоянно пересматривать свое законодательство, внося в него изменения и уточнения с учетом новейших фактических данных (вставка 2.4).

Данные о надлежащих мероприятиях в отношении возникающих факторов риска, таких как использование мобильных телефонов, вождение в состоянии наркотического опьянения и езда на электровелосипедах, стремительно меняются (1, 43–45) и должны приниматься во внимание при вводе в действие соответствующего законодательства или внесении в него поправок. Практика показывает, что переключение внимания на разговоры по мобильному телефону может негативным образом влиять на управление транспортным средством в той или иной форме, включая увеличение времени реакции (прежде всего при торможении), ухудшение способности двигаться по правильной полосе и уменьшение дистанции следования (1), и что набор текстовых сообщений на смартфонах сопряжен с еще большими проблемами. Тем не менее множество стран не располагают информацией о связи между использованием мобильных телефонов и дорожно-транспортными происшествиями, поскольку плановый сбор соответствующих данных в случае аварии не предусмотрен: сбор данных в рамках подготовки регулярных отчетов полиции о произошедших авариях обеспечивается лишь в

47 странах; еще в 19 странах для получения таких данных проводятся регулярные обследования путем наблюдения (1). Кроме того, имеется мало сведений о действенности мероприятий по уменьшению масштабов использования мобильных телефонов при управлении транспортным средством (1). Как следствие, ряд стран придерживаются подхода, доказавшего свою эффективность в устранении других ключевых факторов риска, связанных с дорожно-транспортным травматизмом. Законы, запрещающие использовать ручные мобильные телефоны при управлении транспортным средством, существуют в 138 странах; еще в 31 стране запрещены не только ручные телефоны, но и телефоны, которые не нужно держать в руке.

При осуществлении контроля за соблюдением законодательства о дорожном движении необходимо опираться на фактические данные, уделяя особое внимание подходам, в отношении которых было продемонстрировано, что они позволяют удерживать участников дорожного движения от совершения противозаконных действий. Например, было доказано, что первичное правоприменение (когда нарушители могут быть остановлены и подвергнуты наказанию за любое нарушение правил дорожного движения независимо от совершения ими какого-либо иного нарушения этих правил) является более эффективным, нежели вторичное правоприменение (4). Аналогичным образом выборочные проверки дыхания на алкоголь и автоматизированный контроль за соблюдением скоростного режима показали свою эффективность

в сокращении числа нарушений, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения и превышением скорости (4). Имеются четкие указания на то, что контроль за исполнением законов играет решающую роль в их успешном осуществлении, однако степень контроля, необходимого для достижения максимального воздействия, зачастую не столь очевидна и зависит от таких факторов, как наличие политической воли, имеющиеся ресурсы и конкурирующие приоритеты на национальном уровне. В тех странах, законодательство которых ранее не предусматривало мероприятий по контролю за соблюдением соответствующих положений, может возникнуть необходимость в принятии особенно заметных и жестких мер с целью убедить население в том, что в дальнейшем нарушение закона может привести к наказанию.

Стратегии правоприменительной деятельности должны быть подкреплены продуманной стратегией коммуникации, которая может гарантировать общественную поддержку и участие местных заинтересованных сторон с целью обеспечить максимальное соблюдение соответствующих положений и использование фактических данных в качестве основы мероприятий по охране правопорядка.

Аналогичным образом необходимо принимать меры по предотвращению коррупции в сфере контроля за обеспечением безопасности дорожного движения, которая ослабляет общественную поддержку и снижает эффективность законодательной деятельности. Возможным вариантом является внедрение систем, предусматривающих параллельное использование высокотехнологичных решений (например, камер автоматической видеофиксации нарушений) и стратегий, не связанных с применением высоких технологий (обучение, повышение квалификации сотрудников полиции и прием на работу в полицию большего числа женщин).

### **Преимущества решений, касающихся правоприменительной деятельности**

Жесткий контроль за соблюдением продуманных законов о безопасности дорожного движения позволяет добиться следующих результатов:

- сокращение числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними социально-экономических издержек; и
- обеспечение более тщательного соблюдения законодательства о дорожном движении.



## Выживание после аварии

При оказании помощи в случае травм чрезвычайно важную роль играет временной фактор: промедление в несколько минут может привести к смертельному исходу. Показатели смертности в результате серьезных травм в странах с низким и средним уровнем доходов гораздо выше аналогичных показателей в странах с высоким уровнем доходов и рационально организованными системами оказания экстренной помощи. Количество публикаций по вопросу о том, какие компоненты экстренной помощи в наибольшей степени влияют на указанные различия в результатах, является ограниченным, однако модельные исследования дают основания предполагать, что более трети случаев смерти в результате травм во всем мире можно предотвратить, если результаты в странах с низким и средним уровнем доходов приблизятся к результатам в странах с высоким уровнем доходов.

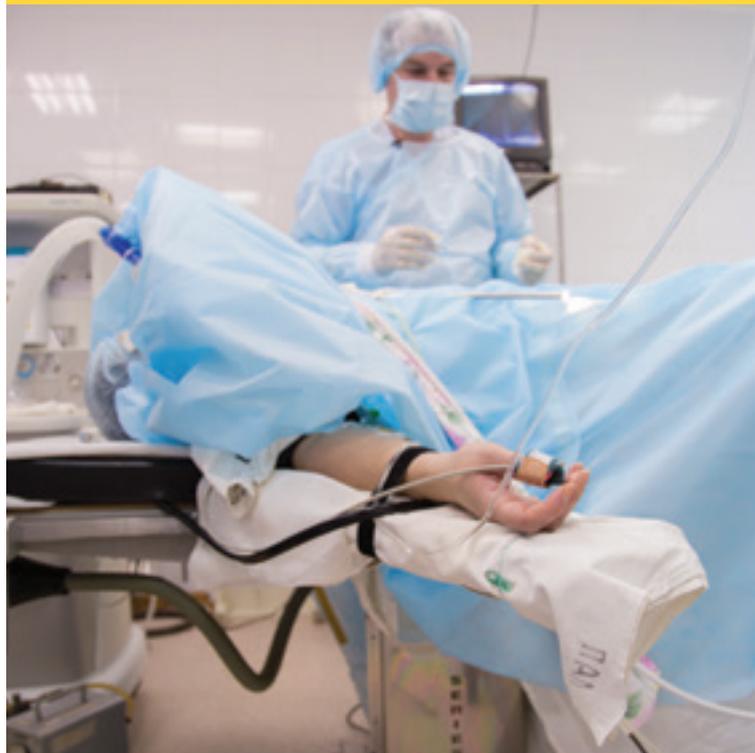
Своевременное оказание неотложной медицинской помощи спасает человеческие жизни и снижает показатели инвалидности, однако между странами мира отмечаются значительные различия в доступе к такой помощи. При совпадении показателей смертности в результате серьезных травм в странах с низким и средним уровнем доходов с аналогичными показателями в странах с высоким уровнем доходов можно было бы ежегодно предотвращать до 500 000 случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий (46).

### Решения

Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что к числу основных решений относятся создание организованных систем комплексного оказания экстренной догоспитальной и стационарной медицинской помощи, обучение всех служб, которые первыми прибывают на место аварии, базовым навыкам оказания экстренной помощи и содействие обучению рядовых членов общества, принимающих меры неотложного реагирования (рисунок 2.5).

#### Создание организованных систем комплексного оказания экстренной догоспитальной и стационарной медицинской помощи

Предотвращение аварий является главной целью деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, однако аварии до сих пор происходят и уносят человеческие жизни во всех странах. Своевременное и эффективное оказание экстренной помощи является необходимой составляющей безопасной системы и может смягчить последствия аварии, если она все же происходит, за счет сокращения смертности и инвалидности в результате травмы.



© WHO/S. Volkov

При совпадении показателей смертности в результате серьезных травм в странах с низким и средним уровнем доходов с аналогичными показателями в странах с высоким уровнем доходов можно было бы ежегодно предотвращать до

# 500 000

случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий.

Рисунок 2.5  
Травматологическая помощь



Всемирная организация  
здравоохранения

## СТРУКТУРА СИСТЕМЫ ОКАЗАНИЯ ЭКСТРЕННОЙ ПОМОЩИ

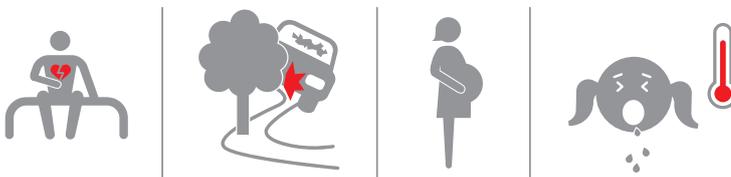
Во всем мире ежедневно регистрируются обращения за помощью, поступающие от лиц с острыми заболеваниями и травмами. Лица, оказывающие первую помощь, принимают меры по лечению детей и взрослых в случаях травм и инфекций, сердечных приступов и инсультов, астмы и острых осложнений беременности. Применение комплексного подхода к раннему выявлению и лечению уменьшает негативное воздействие всех указанных патологических состояний. Оказание экстренной помощи может более чем вдвое сократить число смертей в странах с низким и средним уровнем доходов.

ЛЮДСКИЕ РЕСУРСЫ

ФУНКЦИИ



ТЕХНИЧЕСКИЕ  
СРЕДСТВА СВЯЗИ

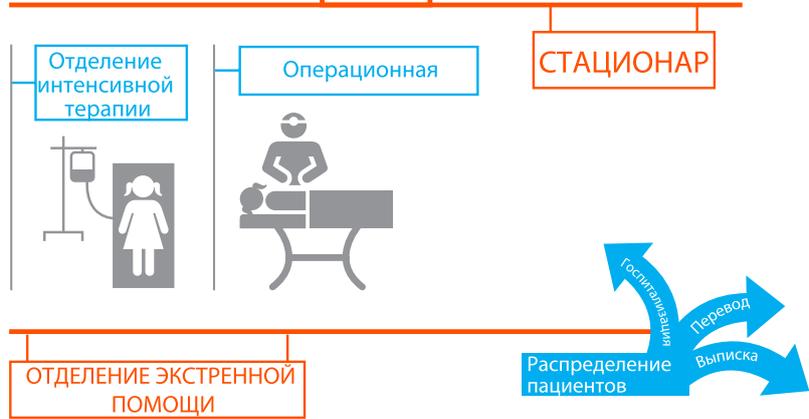


- ДЕЙСТВИЯ ОЧЕВИДЦА
- НАПРАВЛЕНИЕ БРИГАДЫ
- ДЕЙСТВИЯ МЕДРАБОТНИКА

ОБОРУДОВАНИЕ, МАТЕРИАЛЫ,  
ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА СВЯЗИ



**Б**  
БОЛЬНИЦА



Связь с медицинским учреждением



Прием пациентов

## ТРАНСПОРТИРОВКА

- ТРАНСПОРТИРОВКА ПАЦИЕНТОВ
- ПОМОЩЬ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ

[www.who.int/emergencycare](http://www.who.int/emergencycare)

## МЕДИЦИНСКОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

- ПРИЕМ
- ПРОЦЕДУРЫ В ОТДЕЛЕНИИ ЭКСТРЕННОЙ ПОМОЩИ
- РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПАЦИЕНТОВ
- СВОЕВРЕМЕННОЕ СТАЦИОНАРНОЕ ЛЕЧЕНИЕ

Эффективное оказание экстренной помощи начинается на месте получения травмы с действий свидетелей произошедшего и продолжается в форме оказания догоспитальной помощи и транспортировки пострадавших в стационарные медицинские учреждения для получения ими соответствующих услуг. Ключевые аспекты, которые следует учитывать, перечислены ниже.

- **Обеспечение доступа к экстренной помощи.** Оказание экстренной помощи является необходимой составляющей всеобщего охвата медико-санитарными услугами. Следует учитывать два ключевых аспекта: издание законов в отношении обязательного обеспечения всеобщего доступа к экстренной помощи без взимания платы в месте ее оказания; и непосредственно предусмотренное включение экстренной догоспитальной и стационарной медицинской помощи в национальные стратегические планы по вопросам здравоохранения и национальные программы предварительного финансирования медицинских услуг.
- **Обеспечение основных организационных компонентов догоспитальной помощи.** Имеющиеся данные показывают, что до половины смертей в результате серьезных травм происходит до того, как соответствующие лица будут доставлены в медицинское учреждение, в то время как наличие очень простых систем догоспитальной помощи, создание которых не требует больших затрат, позволяет спасти человеческие жизни. К числу основных элементов относятся единый универсальный номер для приема звонков, механизм центральной координации отправления автомобилей скорой помощи и соответствующих служб и система определения травматологических центров, обеспечивающая непосредственное направление пострадавших лиц в учреждение, способное удовлетворить их потребности во врачебной помощи.
- **Определение базового пакета услуг, предоставляемых службами экстренной помощи, для каждого уровня системы здравоохранения.** Лица, получившие травмы, обращаются за помощью на всех уровнях системы здравоохранения. Создание базовых стандартов в отношении надлежащих услуг по оказанию экстренной помощи во всех учреждениях обеспечивает своевременность постановки диагноза, проведения реанимационных мероприятий и направления пациентов с травмами к соответствующим специалистам.
- **Создание ведущего правительственного учреждения на национальном уровне** (такого, как управление министерства), уполномоченного координировать оказание экстренной

догоспитальной и стационарной медицинской помощи. Для эффективного оказания экстренной помощи необходимо наличие ряда элементов, касающихся организационной, логистической и клинической деятельности, а комплексный подход обеспечивает максимально эффективное обслуживание в рамках имеющихся ресурсов.

- **Проведение стандартизированной национальной оценки системы оказания экстренной помощи** (например, разработанной ВОЗ Оценки системы оказания экстренной помощи или аналогичных оценок), предусматривающей составление плана действий. ВОЗ установила на консенсусной основе стандарты в отношении важнейших функций систем оказания экстренной помощи и разработала соответствующий инструмент оценки, предназначенный для использования на национальном уровне. Пробелы в вопросах организационной деятельности, обеспечения необходимого оборудования и управления по-прежнему существуют и становятся причиной гибели людей даже в системах, обладающих значительными ресурсами. Стандартизированная оценка гарантирует учет критически важных функций данной системы и помогает установить возможные приоритеты, направленные на оказание существенного воздействия.

#### **Обучение лиц, работающих на месте аварии, базовым навыкам оказания экстренной помощи**

В различных странах мира экстренную помощь зачастую оказывают неспециалисты. Простые инициативы по организации обучения (например, разработанный ВОЗ курс по формированию базовых навыков оказания экстренной помощи) способствуют применению согласованного подхода ко всем пациентам, получившим травмы, и обеспечивают более раннее выявление состояний, угрожающих жизни.

#### **Содействие обучению лиц, принимающих меры неотложного реагирования, на уровне общин**

Систематическое обучение определенных групп населения может значительно расширить своевременный доступ к простым мероприятиям по спасению жизни, особенно в тех районах, где оказание догоспитальной помощи носит ограниченный характер и/или предполагает длительное время реагирования. К числу высокоэффективных целевых групп относятся работники немедицинских служб экстренного реагирования, такие как сотрудники полиции и противопожарной службы, и другие лица, которые по роду своей деятельности часто оказываются там, где происходят дорожно-транспортные аварии, например профессиональные водители, включая водителей такси и общественного транспорта.

## Преимущества решений, касающихся выживания

Повышение качества травматологической помощи позволяет добиться следующих результатов:

- сокращение смертности и инвалидности вследствие травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий;
- сокращение сопутствующих социально-экономических издержек для стран, семей и отдельных лиц;
- более рациональное и эффективное использование имеющихся ресурсов системы здравоохранения на всех уровнях данной системы; и
- повышение потенциала для оказания экстренной помощи и устойчивости системы с целью обеспечить предоставление услуг в ситуациях с большим числом пострадавших.





# 3

## Обеспечение эффективного применения пакета документации

Условия реализации политики по вопросам безопасности дорожного движения зависят от конкретной страны (3); это же можно сказать о способности местных органов власти и лиц, принимающих решения, разрабатывать и осуществлять меры по обеспечению дорожной безопасности в отдельно взятых странах. Данный пакет технической документации следует рассматривать не в качестве универсального способа действий, а скорее в качестве руководства, помогающего принимать решения относительно политических мер по обеспечению безопасности дорожного движения в интересах выполнения задач 3.6 и 11.2 ЦУР. Таким образом, пакет «Спаси ЖИЗНЬ» не может применяться без учета национальных и местных условий реализации политики и соответствующего потенциала (вставка 3.1).

Для сокращения числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий необходимо одновременное принятие мер на национальном и местном уровнях в области компонентов пакета технической документации «Спаси ЖИЗНЬ». Как и в случае любой деятельности, направленной на достижение перемен, основной подход, которым должны руководствоваться пользователи данного пакета технической документации, состоит в применении инновационных и стратегических решений (47). Руководители и специалисты по вопросам безопасности дорожного движения должны постоянно вносить необходимые изменения в свой подход к политике по обеспечению безопасности на дорогах, применяя этот пакет технической документации в целях эффективного использования возможностей, обеспечиваемых национальными и местными условиями

ее реализации. В настоящем разделе представлены практические соображения, с которыми следует ознакомиться руководителям и специалистам по вопросам безопасности дорожного движения при использовании пакета «Спаси ЖИЗНЬ» для укрепления соответствующей политики в их странах.

## Понимание того, на каком этапе вы находитесь

Страны могут принимать меры по обеспечению безопасности дорожного движения на протяжении целого ряда лет, однако возможности для внесения усовершенствований и даже внедрения инновационных идей в отношении технических и институциональных аспектов политики по вопросам дорожной безопасности всегда существуют. По этой причине специалистам по вопросам безопасности дорожного движения необходимо провести оценку ситуации с целью определить:

- масштаб проблемы дорожно-транспортного травматизма;
- основные факторы риска;
- эффективность мер по исправлению ситуации;
- качество работы учреждений, отвечающих за политику по вопросам безопасности дорожного движения; и
- доступность данных о дорожно-транспортном травматизме.

Необходимо время от времени проводить такую оценку, чтобы понять, на каком этапе разработки и осуществления политики по вопросам безопасности дорожного движения находится ваша страна. Соответствующий инструмент оценки может быть использован в целях получения информации для ответа на следующие вопросы: Каковы масштабы проблемы дорожно-транспортного травматизма в моей стране? Какие проблемные области требуют принятия первоочередных мер? В чем на данный момент состоят недостатки в осуществлении политики по вопросам безопасности дорожного движения?

В приложении представлен инструмент, который можно использовать для оценки ситуации в сфере безопасности дорожного движения в стране или отдельном регионе страны. Данный инструмент предназначен для оценки общей ситуации в сфере обеспечения безопасности на дорогах, однако наряду с ним существуют инструменты для оценки и реализации конкретных аспектов этой деятельности, таких как регулирование скорости (48), проектирование дорог (19–22), проверка безопасности дорог (49), приобретение транспортных средств и их соответствие требованиям безопасности (50), управление безопасностью парка транспортных средств (50), оказание экстренной помощи (51) и законодательство (52).

## Определение целей на ближайшие пять лет и последующий период времени

Для устойчивого сокращения показателей дорожно-транспортного травматизма необходимо, чтобы руководители и специалисты по вопросам безопасности дорожного движения разработали долгосрочную концепцию и стратегию обеспечения дорожной безопасности в соответствующей стране, определив цели, которые должны быть достигнуты в период реализации данной стратегии. Стратегия обеспечения безопасности дорожного движения должна включать перечисленные ниже элементы (53, 54).

- **Четко сформулированная концепция.** Концепция определяет конечную цель реализации стратегии. Заявление о концепции дальнейших действий должно учитывать различные мнения заинтересованных сторон и быть одобрено всеми сторонами. Кроме того, оно должно быть простым и давать представление о намеченных результатах и желаемом будущем.

### Вставка 3.1

## Применение пакета «Спасти ЖИЗНЬ» в отношении детей

Мероприятия, представленные в пакете технической документации «Спасти ЖИЗНЬ», применимы ко всем возрастным группам, однако детям необходимо уделять особое внимание, учитывая их уязвимость на дороге. Ежедневно на дорогах мира погибают более 500 и получают травмы тысячи детей в возрасте младше 18 лет. Травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, являются главной причиной смерти подростков старше 10 лет; при этом подавляющее большинство (95%) дорожно-транспортных происшествий, повлекших за собой гибель ребенка, случается в странах с низким и средним уровнем доходов (55).

Дети, которые еще не достигли максимального уровня физического, когнитивного и социального развития, в большей степени, нежели взрослые, подвержены риску на дороге: в физическом смысле дети, как правило, более чувствительны к серьезным черепно-мозговым травмам по сравнению с взрослыми; у них могут возникать трудности с интерпретацией того, что они видят и слышат, а это может сказываться на оценке близости, скорости и направления движения транспортных средств; кроме того, становясь старше, подростки могут проявлять большую склонность к рискованному поведению (55). Внося непосредственный вклад в решение предусмотренных ЦУР задач по безопасности дорожного движения, обеспечение безопасной дороги в школу также способствует реализации других основных приоритетов ЦУР, включая предоставление доступа к образованию и ликвидацию нищеты (56). Это также предполагает введение требования о защите детей на дорогах в соответствии с Конвенцией ООН о правах ребенка (57).

Политика, разработанная в целях эффективной защиты детей на дорогах, также должна обеспечивать улучшение защиты всех уязвимых участников дорожного движения и, по сути, населения в целом. Мероприятия, ориентированные на детей, должны стать одной из главных особенностей всех шести компонентов пакета «Спасти ЖИЗНЬ».

### Регулирование скорости

**Р** Создание зон с низкой скоростью движения (до 30 км/ч), прежде всего вблизи школ, доказало свою эффективность в деле защиты детей и сокращения дорожно-транспортного травматизма (58). Соответствующая деятельность может предусматривать применение решений по проектированию дорог (сужение дороги, замедление движения транспорта, искусственные неровности, обозначенные переходы и т. д.) на различных участках жилых районов, в том числе на территориях, прилегающих к школам, с большим числом детей-пешеходов. Контроль за соблюдением скоростных ограничений с помощью таких мер, как установка камер автоматической фиксации нарушений скоростного режима в районах с большим числом детей-пешеходов и интенсивным движением транспорта, также позволяет добиться желаемых результатов.

### Руководство деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения

**Р** Страны, которым удалось сократить показатели дорожно-транспортного травматизма среди детей, начинали с оптимизации сбора данных для разработки эффективных стратегий и целевых мероприятий. Основные мероприятия включают дезагрегирование данных по возрасту и сбор данных для определения районов, представляющих значительный риск для детей по причине скоростного движения транспорта и отсутствия безопасной инфраструктуры. Сотрудничество и создание объединений различных учреждений и заинтересованных сторон, а также объединений различных секторов (например, секторов образования, здравоохранения, местного самоуправления, транспорта и полиции) в целях улучшения защиты детей на дорогах также играют чрезвычайно важную роль. Одним из эффективных подходов является привлечение школ и учащихся к принятию решений по поводу политики, касающейся безопасности дорожного движения.

Надзор имеет особое значение для защиты детей на дорогах, особенно если речь идет о бедных общинах и сложных и опасных дорожных условиях. Родители, учителя и лица, осуществляющие уход за детьми, могут играть важную роль в его обеспечении в соответствии с программами обучения и надзора, которые наиболее эффективны в тех случаях, когда они дополняют другие ключевые мероприятия, такие как мероприятия по введению скоростного режима и созданию безопасной инфраструктуры. Партнерства между местными общинами, школами и полицией по управлению деятельностью патрулей, регулирующих переход школьников через дорогу, и реализацией инициатив по созданию «пешеходного автобуса» могут быть особенно эффективными в тех случаях, когда родители находятся на работе и не могут контролировать действия детей.

### Проектирование и усовершенствование инфраструктуры

**П** Создание безопасной инфраструктуры (тротуаров, безопасных переходов, мер по замедлению движения транспорта, искусственных неровностей и т. д.) должно входить в число приоритетов в сфере защиты детей по дороге в школу (59). Искусственная среда в школах и густонаселенных районах должна проектироваться или трансформироваться таким образом, чтобы обеспечивать приоритет пешеходов и велосипедистов в рамках стратегий укрепления здоровья детей и борьбы с ожирением. Инфраструктура, ориентированная на замедление движения транспорта, в сочетании с контролем за соблюдением скоростного режима позволяет создавать вблизи школ зоны с низкой скоростью движения, обеспечивающие достижение желаемых результатов.

## Стандарты безопасности транспортных средств

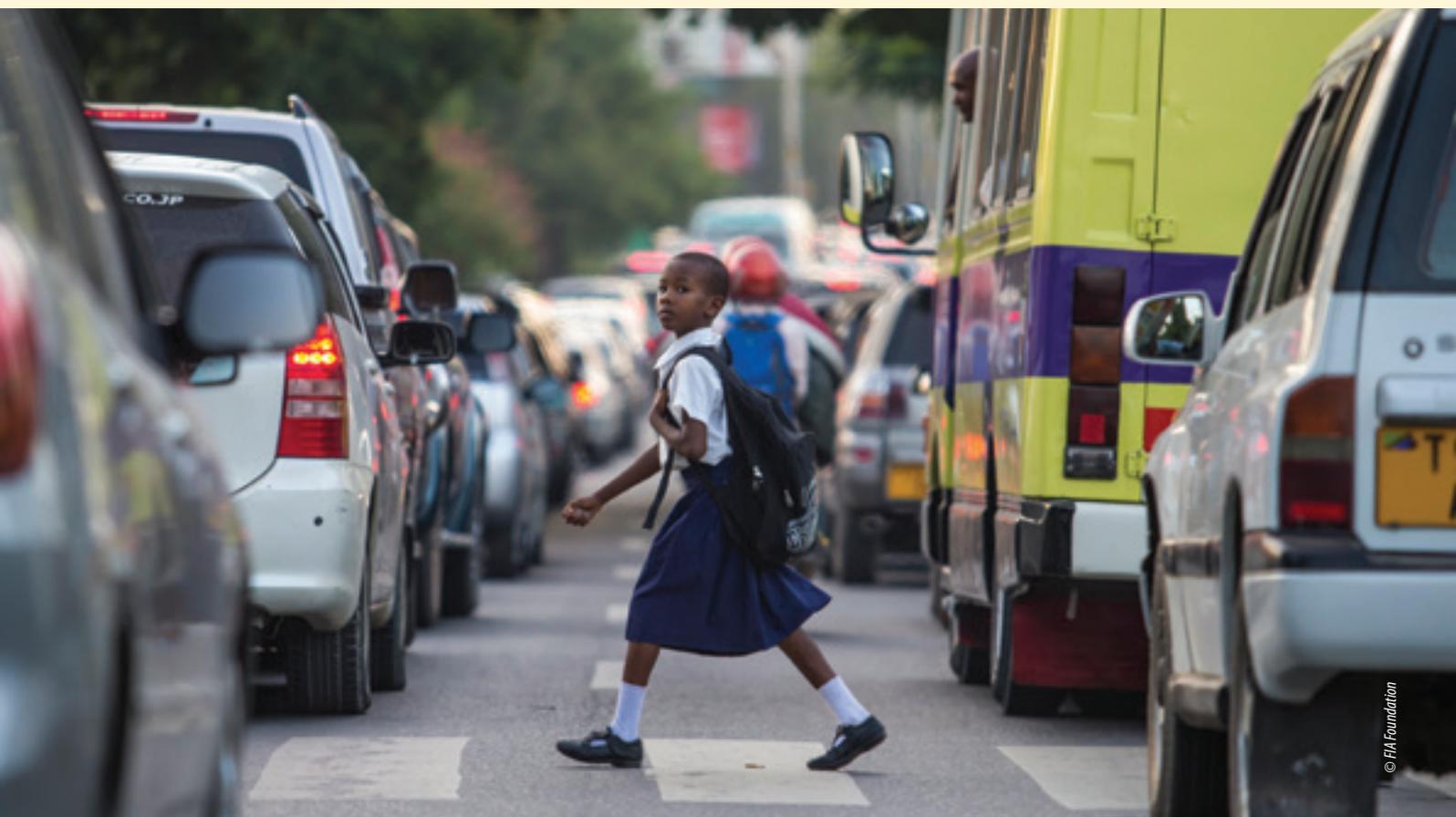
**С** В целях повышения безопасности транспортных средств для находящихся в них детей странам следует применять разработанные ООН минимальные правила безопасности в отношении новых транспортных средств и предусматривать такие меры, как обеспечение точек крепления детских удерживающих устройств ISOFIX. Программы оценки новых автомобилей могут способствовать повышению осведомленности потребителей и спроса на более высокие стандарты безопасности для всех пассажиров автомобиля, включая детей.

## Обеспечение соблюдения законодательства о дорожном движении

**О** Во многих странах законодательство по защите детей на дорогах нуждается в ужесточении и контроле за соблюдением соответствующих положений: в значительном числе стран законы, касающиеся использования детских удерживающих устройств, требуют доработки; в странах, где основным видом семейного транспорта являются мотоциклы, необходимо принять законы о ношении шлемов, ориентированные на детей и взрослых пассажиров; нередко имеет место отсутствие необходимых законов и нормативных актов, требующих наличия ремней безопасности в школьных автобусах и гарантирующих безопасность школьного транспорта; кроме того, важную роль играет контроль за соблюдением законодательства, касающегося превышения скорости и вождения в состоянии алкогольного опьянения. Стратегии коммуникации и социального маркетинга, ориентированные на потребность в защите детей, зачастую являются эффективным способом привлечения общественной поддержки для установления контроля за обеспечением безопасности дорожного движения.

## Выживание после аварии

**В** Необходимо обеспечить оказание травматологической помощи с учетом потребностей детей. Соответствующая деятельность охватывает обучение преподавателей и водителей школьного транспорта безопасным методам оперативной стабилизации травм; снабжение аварийно-спасательных транспортных средств медицинским оборудованием и материалами, разработанными с учетом детских параметров; и повышение качества услуг по реабилитации, предназначенных для детей (51).



- **Четкая постановка проблемы.** Главная цель оценки ситуации состоит в обеспечении комплексного представления о ситуации в сфере безопасности дорожного движения на национальном и местном уровнях. При разработке стратегии обеспечения безопасности дорожного движения на основе результатов этой оценки необходимо четко определить проблему, подлежащую решению, уделив основное внимание наиболее важным вопросам и вариантам действий.
- **Ясные цели.** Стратегия может носить комплексный характер, учитывая широкий спектр факторов риска, либо использовать в качестве отправной точки более сфокусированный подход, охватывающий несколько очень конкретных целей. Цели должны быть понятными и предусматривать достижение поддающегося оценке результата за определенный период времени. Следите за тем, чтобы цели были продуманными (SMART): конкретными (specific), поддающимися оценке (measurable), достижимыми (achievable), актуальными (relevant) и имеющими четко установленные сроки (time-bound). Цели следует формулировать на основе фактических данных, опираясь на оценку ситуации и доступные публикации. Они должны предусматривать сокращение показателей смертности и травматизма наряду с сокращением других рисков, которое может стать результатом создания на дорогах более безопасных условий. Желательно определить кратко-, средне- и долгосрочные цели.
- **Выполнимые задачи.** Задачи определяют положительные изменения, которые планируется внести за определенный период времени; доказано, что постановка задач повышает готовность принимать меры для создания на дорогах более безопасных условий. Задачи обеспечивают ориентир для мониторинга текущего прогресса в достижении целей. Они позволяют более рационально использовать ресурсы и более эффективно управлять программами по вопросам безопасности дорожного движения, обеспечивая возможности для попутной корректировки мероприятий и, следовательно, для повышения вероятности достижения намеченных целей. Основой для постановки задач могут служить цели национальной или местной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения и/или опыт достижения результатов в процессе осуществления мер в этой области. Важно, чтобы страны по возможности ставили конкретные и реалистичные задачи, выполнение которых поддается количественной оценке. Задачи должны быть сформулированы по итогам консультаций с правительственными учреждениями, ответственными за принятие мер по обеспечению дорожной безопасности. Необходимо указать базовые меры по решению намеченных задач и/или собрать сведения о таких мерах. В некоторых случаях может быть уместна постановка масштабных задач, например повышение общественной осведомленности о проблеме безопасности дорожного движения в целях оказания большего давления на заинтересованные стороны, побуждающего их активизировать свои усилия.
- **Показатели эффективности.** Показатели эффективности используются для оценки прогресса в достижении целей. Они указывают на изменение и улучшение исходных условий, в связи с которыми принимаются те или иные меры; к этой категории, в частности, относятся число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий или количество финансовых средств, выделяемых на цели обеспечения безопасности дорожного движения. Показатели эффективности помогают определить основные мероприятия, контрольные результаты и итоги реализации стратегии по вопросам безопасности дорожного движения. Для каждого такого показателя должны быть установлены конкретные количественные или качественные целевые значения.
- **Реалистичные сроки и ориентиры.** Стратегия должна предусматривать сроки проведения различных мероприятий и ориентиры, которые могут использоваться для оценки прогресса. Вместе с тем требуется определенная гибкость для корректировки сроков, в случае когда это необходимо, с целью учесть изменения, которые могут возникнуть в процессе ее осуществления.
- **Надлежащие ресурсы.** Успех реализации стратегии зависит от предоставления надлежащих ресурсов. Стратегия должна предусматривать и по возможности обеспечивать выделение финансовых средств для каждого компонента. Ресурсы могут быть получены в результате перераспределения имеющихся средств или мобилизации новых источников финансирования на местном, национальном и/или международном уровне.
- **Система мониторинга и оценки.** Для непрерывной оценки прогресса необходимо определение системы мониторинга и оценки, включающее показатели эффективности и поставленные задачи. В разработанном плане должны быть указаны методы сбора и анализа данных, каналы распространения информации и общие условия использования полученных результатов в целях корректировки мероприятий по обеспечению безопасности пешеходов.
- **Устойчивость.** Наряду с учетом ближайших приоритетов, касающихся распределения ресурсов, максимальную эффективность стратегии обеспечивают механизмы, гарантирующие надлежащий уровень финансирования на постоянной основе. Общественный спрос на обеспечение безопасности дорожного движения может заставить политиков и правительственных

чиновников взять на себя долгосрочные политические и финансовые обязательства, что, в свою очередь, может повысить устойчивость данной стратегии. В связи с этим в стратегии может быть предусмотрен ряд показателей для оценки общественного спроса на обеспечение дорожной безопасности и ответных мер, принимаемых правительством.

Процесс разработки национальной или местной стратегии должен предполагать широкое участие заинтересованных сторон в мероприятиях национального уровня, с тем чтобы все соответствующие секторы – сектор здравоохранения, транспортный сектор, полиция и неправительственные организации – вносили свой вклад в определение стратегии, основанной на самых точных фактических данных.

При рассмотрении целесообразности использования пакета технической документации «Спасти ЖИЗНЬ» необходимо ответить себе на следующие вопросы, имеющие принципиальное значение:

- Как сформулирована поставленная вами задача по сокращению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на национальном или местном уровне?
- Какие действия по выполнению поставленной задачи вы предпримете в первую очередь?
- Необходимо ли вам разработать либо пересмотреть национальную и местную стратегию обеспечения безопасности дорожного движения?

## Определение способов достижения поставленной цели

Для осуществления целей и задач, сформулированных в вашей национальной и местной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо организовать и провести ряд мероприятий, которые должны обсудить и согласовать различные учреждения. После определения основных мероприятий, необходимых для выполнения задачи, каждое мероприятие следует рассмотреть во всех деталях, с тем чтобы определить шаги и действия по его осуществлению (53).

При рассмотрении целесообразности использования пакета технической документации «Спасти ЖИЗНЬ» необходимо также ответить себе на следующие вопросы, имеющие принципиальное значение:

- Какие основные меры вы примете и когда вы сможете выполнить свои задачи 3.6 и 11.2 ЦУР для национального и местного уровней?

- Какие пакеты технической документации «Спасти ЖИЗНЬ» для национального и местного уровней вы подготовили?
- Какие подходы к мониторингу и оценке вы разработали?
- Какие людские и финансовые ресурсы вы выделили на осуществление своих задач 3.6 и 11.2 ЦУР для национального и местного уровней?

## Принятие практических мер по осуществлению намеченных целей

Составление качественного плана по обеспечению безопасности дорожного движения играет важную роль, однако ожидаемые результаты не будут достигнуты, если этот план не будет реализован. В связи с этим также важно приступить к проведению приоритетных мероприятий, предусмотренных пакетом технической документации «Спасти ЖИЗНЬ» для национального и местного уровней в вашей стране. Вы можете начать с организации небольшого количества мероприятий и проводить их в течение длительного времени, расширяя комплекс принимаемых мер.

Хорошим примером страны, принимающей меры практического характера, является Франция, где реализация политики по обеспечению безопасности дорожного движения была возобновлена и включена в число трех приоритетных вопросов с приходом к власти нового правительства в 2002 г. (28). Были предприняты более активные действия по обеспечению безопасности на дорогах, такие как контроль за соблюдением законодательства о дорожном движении, а учреждения, отвечающие за определение политики в этой области, приняли участие в разработке более эффективных стратегических планов, предусматривавших организацию консультаций с заинтересованными сторонами, укрепление местного потенциала и расширение мероприятий, проводимых на местном уровне. Тем не менее, хотя данный пример демонстрирует инициативное участие политического руководства в реализации политики по обеспечению безопасности дорожного движения, имеются и другие примеры, когда оно отсутствует.

## Мониторинг и оценка реализации вашей стратегии

Оценка является одним из наиболее важных элементов мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Тщательная оценка, проведенная надлежащим образом, позволяет проанализировать эффективность программы и определить, удастся ли достичь желаемых результатов. Она способна создать возможности для выявления успехов и ограничивающих условий и обеспечить понимание того, какие коррективы следует внести в программы для выполнения поставленных задач. Результаты оценки служат основными исходными данными для директивных органов, участвующих в программах по вопросам безопасности дорожного движения, обеспечивают информацию для распространения и доработки идей и инициатив и способствуют изучению международного опыта.

Конкретные способы, с помощью которых различные учреждения составляют планы, выбирают методы оценки и распространяют полученные результаты, могут несколько различаться, однако базовые принципы, которые следует учитывать при оценке программ по вопросам безопасности дорожного движения, остаются неизменными (53).

- **Планирование оценки.** Примите меры к тому, чтобы мониторинг и оценка включались в любые планы, стратегии или мероприятия по вопросам безопасности дорожного движения на национальном или местном уровне. Планировать проведение оценки лучше с самого начала, а не на этапе, когда были предприняты первые практические шаги. Определение целей оценки, ее вида и показателей, которые следует использовать, на этапе планирования программы повысит итоговое качество оценки.
- **Определение мероприятий по мониторингу и оценке, которые уже проводятся в ваших условиях, и учреждений, отвечающих за их**

**проведение.** Эта работа помогает определить, какие из существующих данных имеют отношение к рассматриваемым вопросам, и обеспечивает возможности для создания партнерств с учреждениями, отвечающими за проведение мониторинга и оценки. Соберите исходные данные, используя опросы и действующие базы данных в случае их наличия.

- **Определение подходящих показателей для мониторинга процессов, результатов и оказываемого воздействия.** Рекомендуется проанализировать национальную и местную стратегию, при разработке которой вами были определены показатели, предусматривающие возможность сбора данных для мониторинга и оценки прогресса в деле практического применения пакета документации.
- **Последовательное проведение оценки в соответствии с планом.** После определения надлежащего плана и методов оценки с указанием единицы анализа, генеральной совокупности, выборки и методов сбора и анализа данных необходимо провести оценку в соответствии с этими методами. Данные для оценки можно собрать посредством изучения существующих баз данных и проведения опросов и наблюдений, определения содержания алкоголя в крови водителей и пешеходов, проверок безопасности дорог и оценок восприятия. Для этих целей также применимы многие из методов, используемых для оценки ситуации.

Затем результаты оценки необходимо распространить, обеспечив их обсуждение персоналом программы, соответствующими правительственными ведомствами, организаторами инициатив по обеспечению безопасности на дорогах и представителями общественности для определения областей программы, требующих достижения более высоких результатов, и действий, которых следует избегать, в целях повышения безопасности дорожного движения на национальном и местном уровнях.

# 4

## Заключение

Научные данные о масштабах дорожно-транспортного травматизма, факторах риска и эффективных мероприятиях по его предотвращению достаточно хорошо задокументированы и вполне доступны. Как и в других областях политической деятельности, одного наличия таких знаний недостаточно, для того чтобы изменить ситуацию в сфере безопасности дорожного движения (60); реальная сложность состоит в поиске способов преобразования этих знаний в устойчивые решения для разных условий. Фактические данные, представленные в пакете технической документации «Спасти ЖИЗНЬ», и включение задач, касающихся безопасности дорожного движения и устойчивых транспортных систем, в Цели в области устойчивого развития очень важны, однако по сути вопрос состоит в том, каким образом используются имеющиеся возможности и какие проблемы возникают в различных политических контекстах. В связи с этим пользователи данного пакета документации должны проанализировать способы действий и предпринять практические шаги по улучшению ситуации в сфере безопасности дорожного движения и транспорта на местном, национальном, региональном и международном уровнях.

Как и в других политических областях, изменение политики по вопросам безопасности дорожного движения, как правило, представляет собой поэтапный итерационный процесс, который требует постоянного совершенствования решений, в общем виде представленных в данном пакете технической документации, с использованием новых идей. Для того чтобы пакет «Спасти ЖИЗНЬ» стал чем-то большим, нежели очередной документ по вопросам дорожной безопасности, пользователям следует понять, что совершенствование политики, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, представляет собой не разовое мероприятие, а долгосрочную коллективную деятельность. Понимание этого подразумевает рассмотрение задач по обеспечению безопасности дорожного движения, предусмотренных Целями в области устойчивого развития, как начало пути к изменению соответствующей политики, который должен быть полностью пройден как на национальном, так и на местном уровне.

# Справочные материалы

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2015 г.
2. Retting R, Ferguson S, McCartt A. A review of evidence-based traffic engineering measures designed to reduce pedestrian–motor vehicle crashes. *American Journal of Public Health*, 2003, 93: 1456–1463.
3. Педен М. и др. (ред.). *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*. Женева, Швейцария, Всемирная организация здравоохранения, 2004 г.
4. Elvik R., et al. *The handbook of road safety measures, 2<sup>nd</sup> edition*. Bingley, Emerald Group Publishing Towards zero: ambitious road safety targets and the Safe System approach. Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 2008.
5. Ryus P. et al. *Highway capacity manual 2010*. Washington, DC, Transportation Research Board, 2011.
6. *Safer roads, safer Queensland: Queensland's road safety strategy 2015-21*. Department of Transport and Main Roads, Queensland Government, Australia, 2015.
7. Belin M-A. Public road safety policy change and its implementation: Vision Zero a road safety policy innovation [неопубликованная диссертация]. Stockholm, Karolinska Institutet, 2012.
8. *Zero road deaths and serious injuries: leading a paradigm shift to a safe system*. Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 2016.
9. Резолюция A/RES/64/255. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире. Шестьдесят четвертая сессия Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк, 10 мая 2010 г. ([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-en.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf?ua=1), по состоянию на 26 сентября 2016 г.).
10. Глобальный план на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 гг. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2011 г.
11. *Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 г.* Нью-Йорк, Организация Объединенных Наций, 2015 г.
12. Frieden TR. Six components necessary for effective public health program implementation. *American Journal of Public Health*, 2014, 104(1): 17–22.
13. *Global health estimates*. Geneva, Switzerland, World Health Organization, 2013.
14. Komba DD. Risk judgement, risk taking behaviour and road traffic accidents in Tanzania: geographical analysis [неопубликованная диссертация]. Trondheim, Norwegian University of Science and Technology, 2016.
15. *Speed management*. Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 2006.
16. Davis GA. Relating severity of pedestrian injury to impact speed in vehicle pedestrian crashes. *Transportation Research Record*, 2001, 1773: 108–113.
17. Rosén E, Stigson H, Sander U. Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. *Accident Analysis and Prevention*, 2011, 43: 25–33.
18. Tefft B. Impact speed and a pedestrian's risk of severe injury or death. *Accident Analysis and Prevention*, 2013, 50: 871–878.
19. Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Program: WHO Five-year Report. Geneva, Switzerland, World Health Organization, 2015.
20. Global street design guide. New York, National Association of City Transportation Officials, 2016 (готовится к публикации) (<http://nacto.org/global-street-design-guide-gsdg/>).
21. *Cities safer by design*. New York, USA, World Resources Institute, 2015.
22. *Road safety manual: a manual for practitioners and decision makers on implementing safe system infrastructure*. Paris, France, World Road Association, 2015.
23. *Vaccines for roads*. Hampshire, UK, International Road Assessment Programme, 2015.
24. Vanderschuren M, Jobanputra R. Traffic calming measures: review and analysis. Cape Town, African Centre of Excellence for Studies in Public and Non-motorized Transport, 2009 (Working Paper 16–02).
25. *Intelligent speed assistance – myths and reality: ETSC position on ISA*. Brussels, Belgium, European Transport Safety Council, 2006.
26. Day DV and Antonakis J. *Leadership: past, present, and future*. B: DV Day and J Antonakis, eds. The nature of leadership. Los Angeles, Sage, 2012: 3–25.
27. Tarjanne P. *Halving the number of road deaths*. B: I Taipale ed. 100 social innovations from Finland. Falun, Finnish Literature Society, 2014: 157–159.
28. Muhlrad N. *Road safety management in France: political leadership as a pathway to sustainable progress?* B: R Krystek ed. GAMBIT 2004 International Road Safety Conference, 13–14 May 2004. Gdansk, 53–59.

29. Bliss T and Breen J. *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects*. Washington, DC, The World Bank, 2009.
30. Hoe C. Understanding political priority development for public health issues in Turkey: lessons from tobacco control & road safety [неопубликованная диссертация]. Baltimore, Johns Hopkins University, 2015.
31. *Together with UNECE on the road to safety: cutting road traffic deaths and injuries in half by 2020*. Geneva, United Nations Economic Commission for Europe, 2015.
32. *Consolidated Resolution on Road Traffic*. Geneva, United Nations Economic Commission for Europe, 2010.
33. Slyunkina ES, Kliavinb VE, Gritsenkoc EA et al. Activities of the Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Programme (formerly RS10) in Russia: promising results from a sub-national project. *Injury – International Journal of the Care of the Injured*, 2013, 44(S4): S64–S69.
34. Hook W. *Counting on cars, counting out people: a critique of the World Bank's economic assessment procedures for the transport sector and their environmental implications*. New York, Institute for Transportation and Development Policy, 1994.
35. Mohan D. Traffic safety and city structure: lessons for the future. *Salud Pública México*, 2008, 50: S93–S100.
36. Khayesi M, Monheim H, Nebe J. Negotiating “streets for all” in urban transport planning: the case for pedestrians, cyclists and street vendors in Nairobi, Kenya. *Antipode*, 2010, 42: 103–126.
37. Tiwari G. Pedestrian infrastructure in the city transport system: a case study of Delhi. *Transport Policy & Practice*, 2001, 7: 13–18.
38. LaPlante J, McCann B. Complete streets: we can get there from here. *Institute of Transportation Engineers Journal*, 2008, 78: 24–28.
39. *Policy update 2017 – Democratising car safety: road map for safer cars 2020*. London, Global NCAP, 2017.
40. Wallbank C, McRae-McKee K, Durrell L et al. *The potential for vehicle safety standards to prevent deaths and injuries in Latin America. An assessment of the societal and economic impact of inaction*. London, Global NCAP, 2016.
41. Anbarci N, Escaleras M, Register C. Traffic fatalities and public sector corruption. *KYKLOS*, 2006, 59(3): 327–344.
42. Hua LT, Noland RB, Evans AW. The direct and indirect effects of corruption on motor vehicle crash deaths. *Accident Analysis & Prevention*, 2010, 42: 1934–1942.
43. *Mobile phone use: a growing problem of driver distraction*. Geneva, World Health Organization, 2011.
44. *Drug use and road safety: a policy brief*. Geneva, World Health Organization, 2016.
45. Fishman E and Cherry C. E-bikes in the mainstream: reviewing a decade of research. *Transport Reviews*, 2016, 36(1): 72–91.
46. Mock C, Josphipura M, Arreola-Risa C et al. An estimate of the number of lives that could be saved through improvements in trauma care globally. *World Journal of Surgery*, 2012, 36: 959–963.
47. Morgan A. *Eating the big fish: how challenger brands can compete against brand leaders*. Hoboken, John Wiley & Sons, Inc., 2009.
48. *Управление скоростью: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов*. Женева, Швейцария, Глобальное партнерство дорожной безопасности, 2008 г.
49. *Road safety audit for road projects: an operational kit*. Manila, Asian Development Bank, 2003.
50. Road safety at work: on-line course for managers: 2016 [веб-сайт] (<https://easstacademy.org/>, по состоянию на 26 сентября 2016 г.).
51. Emergency care system assessment: 2016 [веб-сайт] ([www.who.int/emergencycare](http://www.who.int/emergencycare), по состоянию на 26 сентября 2016 г.).
52. *Совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения: руководство для стран по использованию методов и ресурсов*. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2013 г.
53. *Оказание помощи при болезнях уха и нарушениях слуха: планирование и мониторинг национальных стратегий: руководство*. Женева, Швейцария, Всемирная организация здравоохранения, 2015 г.
54. *Безопасность пешеходов: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов*. Женева, Швейцария, Всемирная организация здравоохранения, 2013 г.
55. *Ten strategies for keeping children safe on the road*. Geneva, World Health Organization, 2015.
56. *Rights of way: child poverty & road traffic injury in the SDGs*. New York, UNICEF and FIA Foundation, 2016.
57. *Конвенция о правах ребенка*, 1989 г. Нью-Йорк, Организация Объединенных Наций, 1989 г.
58. Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986–2006: controlled interrupted time series analysis. *British Medical Journal*, 2009, 339:b4469. doi:10.1136/bmj.b4469.
59. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций. *Проект итогового документа Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III) (29 сентября 2016 г.)*. Нью-Йорк, штат Нью-Йорк, Организация Объединенных Наций (A/Conf.226/4) (<https://www2.habitat3.org/bitcache/99d99fbd0824de50214e99f864459d8081a9be00?vid=591155&di sposition=inline&op=view>, по состоянию на 11 ноября 2016 г.).
60. Bishai D. Honouring the value of people in public health: a different kind of p-value. *Bulletin of the World Health Organization*, 2015, 93:661–662.

# Приложение

## Реализация политики по вопросам безопасности дорожного движения

### Инструмент для проведения страновой оценки

#### Введение

Для повышения безопасности дорожного движения в различных странах необходимы длительные усилия. Страна или отдельный ее регион может начать с принятия нескольких мер в местах наиболее высокого риска и постепенно расширять географический охват и количество проводимых мероприятий. В связи с этим страна должна оценить текущее осуществление мер по обеспечению безопасности дорожного движения с целью определить, какие действия позволяют добиться желаемых результатов и в каких областях требуется внести коррективы. Условия меняются, поэтому оценку ситуации в сфере безопасности дорожного движения следует проводить регулярно.

Включение в Цели в области устойчивого развития задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, предусматривающей сокращение вдвое числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 г., побудило страны к более активному принятию мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма в целях оказания содействия в ее выполнении. С информацией об оценке ситуации в сфере безопасности дорожного движения в различных странах можно ознакомиться в нескольких документах (1–7). Настоящий документ представляет собой свод информации из этих источников и по этой причине является единым ресурсом, содержащим основные сведения, который страны могут использовать самостоятельно и в сочетании с другими имеющимися ресурсами.

#### Подход

Основные данные для оценки ситуации поступают из различных существующих источников, в том числе от учреждений, отвечающих за состояние дорог и транспортной сети, контроль за соблюдением законодательства, городское и региональное планирование, здравоохранение и финансы, а также от неправительственных организаций, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения. Для дополнения сведений из имеющихся источников данных могут потребоваться дополнительные данные в форме результатов обследований путем наблюдения, опросов и/или проверок безопасности дорожного движения.

#### Инструмент оценки

Данный инструмент поможет стране оценить текущую ситуацию в сфере дорожной безопасности, чтобы определить, на каком этапе она находится. Он будет полезен руководителям и специалистам по вопросам безопасности дорожного движения для получения информации, позволяющей ответить на следующие основные вопросы: Насколько масштабной является проблема дорожно-транспортного травматизма в моей стране? Какие стратегии и законы о дорожном движении в ней существуют? Какие институциональные механизмы в ней действуют? Какие проблемные области требуют принятия первоочередных мер? В чем состоят недостатки осуществления текущей политики по обеспечению безопасности дорожного движения?

## Область оценки

Оценка ситуации в сфере безопасности дорожного движения в любой стране в любой конкретный момент времени подразумевает сбор и анализ информации в отношении следующих переменных (1–7):

- масштабы, тенденции и характерные особенности смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий;
- факторы риска травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий;
- существующие программы, стратегии, законы и институты по вопросам безопасности дорожного движения; и
- контекстуальные факторы, связанные с политикой, окружающей средой, экономикой и имеющимся потенциалом.

## Инструмент оценки

Инструмент, представленный в таблице А.1, содержит вопросы, которые могут служить ориентиром для получения информации, позволяющей оценить обеспечение безопасности дорожного движения в стране.

## Принятие мер на основе результатов оценки ситуации

Информацию, собранную с помощью вопросника в приложении, следует проанализировать с целью добиться лучшего понимания национальной ситуации в сфере безопасности дорожного движения, что подразумевает понимание масштабов и характерных особенностей дорожно-транспортного травматизма, соответствующих факторов риска и того, какие лица, учреждения, стратегии, программы и ресурсы в настоящее время задействованы (либо могут быть задействованы) в инициативах по обеспечению дорожной безопасности. Такая информация должна помочь в определении важнейших факторов риска и приоритетных целевых групп и выявлении пробелов в реализуемых инициативах. При этом следует обращать внимание на то, какие факторы риска или проблемы требуют принятия мер реагирования, а также на общественную поддержку, финансирование и ответственные учреждения. Существующий план действий по обеспечению безопасности дорожного движения может быть пересмотрен с учетом указанных соображений.

## Справочные материалы

1. *Информационные системы: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов.* Женева, Швейцария, Всемирная организация здравоохранения, 2010 г.
2. *Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners.* Geneva, Switzerland, World Health Organization, 2006.
3. *Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners.* Geneva, Switzerland, Global Road Safety Partnership, 2007.
4. *Управление скоростью: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов.* Женева, Швейцария, Глобальное партнерство дорожной безопасности, 2008 г.
5. *Ремни безопасности и детские удерживающие устройства: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов.* Лондон, Соединенное Королевство, Фонд ФИА «Автомобиль и общество», 2009 г.
6. *Совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения: руководство для стран по использованию методов и ресурсов.* Женева, Швейцария, Всемирная организация здравоохранения, 2013 г.
7. Bliss T and Breen J. *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects.* Washington, DC, USA, The World Bank, 2009.

**Таблица А.1**

**Вопросник для оценки сложившейся в стране ситуации в сфере безопасности дорожного движения**

Компонент	Основные сведения/данные	Дополнительные сведения/данные
<p><b>Системы сбора и обработки данных</b></p>	<p><b>Какие сведения или данные имеются в наличии?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Какие сведения или переменные учитываются при сборе информации?</li> <li>Имеются ли наряду с данными о смертности и травматизме в результате дорожно-транспортных происшествий данные об издержках, связанных с дорожными травмами?</li> <li>В каком формате регистрируются или хранятся данные? Только на бумажных носителях или в печатном и электронном виде? Каким образом кодируются эти данные?</li> <li>Какая система используется для хранения данных?</li> </ul> <p><b>Какие системы данных существуют?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Какие системы сбора и обработки данных существуют?</li> <li>Насколько активными являются сотрудничество и обмен данными между различными системами или учреждениями и взаимодействие с общественностью?</li> </ul> <p><b>Каким является качество данных?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Какие определения смерти и травмы в результате дорожно-транспортного происшествия используются?</li> <li>Насколько полными являются отчеты, касающиеся дорожно-транспортного травматизма?</li> <li>Можно ли говорить о систематическом отсутствии данных относительно определенных видов аварий?</li> <li>Какие ошибки допускаются при оценке, регистрации, кодировании и вводе данных?</li> </ul>	
<p><b>Масштабы, тенденции и характерные особенности смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий</b></p>	<p><b>Насколько серьезной является данная проблема?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Число аварий с учетом всех участников дорожного движения</li> <li>Общее число участников дорожного движения, погибших в результате дорожно-транспортных аварий</li> <li>Общее число участников дорожного движения, получивших травмы в результате дорожно-транспортных аварий</li> <li>Общее число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий (желательно в разбивке по видам участников дорожного движения)</li> </ul> <p><b>Какие виды дорожных конфликтов приводят к авариям?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Конфликты с участием легковых, грузовых и большегрузных автомобилей, общественного транспорта, мотоциклов, велосипедов, гужевых повозок и т. д.</li> <li>Маневрирование транспортных средств (например, поворот)</li> </ul> <p><b>В какой день недели и в какое время происходят дорожно-транспортные аварии?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Дата и время получения травм</li> </ul> <p><b>Насколько серьезными являются травмы?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Тяжесть дорожно-транспортных аварий</li> </ul> <p><b>Какие виды аварий приводят к инвалидности или опасным для жизни состояниям?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Результаты столкновений</li> </ul> <p><b>Кто становится участником дорожно-транспортных происшествий?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Возраст и пол лиц, погибших или получивших травмы в результате дорожно-транспортных аварий</li> </ul> <p><b>Где происходят дорожно-транспортные аварии?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Место аварии (конкретный район (городской или сельский) и вид дороги)</li> <li>Опасные участки дороги</li> </ul>	<p><b>Сколько человек проживает в стране проведения оценки?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Общее число лиц в исследуемой генеральной совокупности (в том числе в разбивке по проживанию в городских и иных районах, возрасту и уровню доходов)</li> </ul> <p><b>Как и зачем люди обычно перемещаются по стране?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Пункты отправления и назначения</li> <li>Используемые виды транспорта</li> <li>Дальность поездок</li> <li>Цели поездок</li> </ul> <p><b>Какие социально-экономические условия сложились в стране проведения оценки?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Валовой внутренний продукт</li> <li>Доля работающего взрослого населения</li> <li>Доходы домохозяйств</li> </ul>

Компонент	Основные сведения/данные	Дополнительные сведения/данные
<b>Факторы риска дорожно-транспортного травматизма</b>	<p><b>Скорость</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• В какой степени дорожно-транспортные аварии обусловлены скоростью?</li> <li>• Какие ограничения скорости существуют?</li> <li>• Существует ли закон о скоростном режиме?</li> <li>• Насколько эффективно соблюдаются скоростные ограничения?</li> <li>• Как большинство населения относится к скорости?</li> <li>• Насколько тщательно соблюдается действующий закон и насколько хорошо население осведомлено о его положениях?</li> <li>• Насколько жестким является контроль за соблюдением действующего закона о скоростном режиме?</li> <li>• Насколько продуманной является система указателей ограничения скорости?</li> </ul> <p><b>Вождение в состоянии алкогольного опьянения</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Насколько масштабной является проблема аварий, связанных с употреблением алкоголя, оцениваемая с позиции числа аварий и числа смертельных исходов? Какую долю от общего числа дорожно-транспортных аварий составляют такие аварии?</li> <li>• Какое содержание алкоголя в крови (САК) регистрируется у водителей?</li> <li>• Существует ли закон о САК и/или содержании паров алкоголя в выдыхаемом воздухе? Установлены ли для разных групп водителей разные уровни САК (например, пониженные уровни САК для начинающих водителей и водителей коммерческих транспортных средств)?</li> <li>• Проходят ли все участники аварии плановую проверку для выявления содержания алкоголя в крови или паров алкоголя в выдыхаемом воздухе?</li> <li>• Как большинство населения относится к вождению в состоянии алкогольного опьянения?</li> <li>• Насколько тщательно соблюдается действующий закон и насколько хорошо население осведомлено о его положениях?</li> <li>• Насколько жестким является контроль за соблюдением действующего закона, касающегося вождения в состоянии алкогольного опьянения?</li> <li>• Предполагается ли, что закон должен предоставлять полиции полномочия для проведения выборочной проверки?</li> <li>• Какой вид оборудования используют сотрудники полиции для проверки дыхания на алкоголь? Сколько видов оборудования имеется в наличии?</li> <li>• Какие наказания предусмотрены за вождение в состоянии алкогольного опьянения?</li> </ul> <p><b>Ношение шлемов</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Насколько масштабной является проблема аварий, связанных с отказом от использования шлемов, оцениваемая с позиции числа аварий и числа смертельных исходов? Какую долю от общего числа дорожно-транспортных аварий составляют такие аварии?</li> <li>• Насколько высокими являются показатели численности водителей и пассажиров, надевающих шлемы?</li> <li>• Существует ли закон о ношении шлемов?</li> <li>• Как большинство населения относится к ношению шлемов?</li> <li>• Насколько тщательно соблюдается действующий закон о ношении шлемов и насколько хорошо население осведомлено о его положениях?</li> <li>• Насколько жестким является контроль за соблюдением действующего закона о ношении шлемов?</li> </ul>	

Компонент	Основные сведения/данные	Дополнительные сведения/данные
<b>Факторы риска дорожно-транспортного травматизма</b> <i>(продолжение)</i>	<p><b>Ремни безопасности</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Насколько велика доля транспортных средств, на которых не установлены ремни безопасности?</li> <li>• Насколько масштабной является проблема аварий, связанных с отказом от использования ремней безопасности, оцениваемая с позиции числа аварий и числа смертельных исходов? Какую долю от общего числа дорожно-транспортных аварий составляют такие аварии?</li> <li>• Насколько высокими являются показатели использования ремней безопасности среди водителей и пассажиров?</li> <li>• Существует ли закон об использовании ремней безопасности?</li> <li>• Как большинство населения относится к использованию ремней безопасности?</li> <li>• Насколько тщательно соблюдается действующий закон об использовании ремней безопасности и насколько хорошо население осведомлено о его положениях?</li> <li>• Насколько жестким является контроль за соблюдением действующего закона об использовании ремней безопасности?</li> </ul> <p><b>Детские удерживающие устройства</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Насколько масштабной является проблема аварий, связанных с отказом от использования детских удерживающих устройств, оцениваемая с позиции числа аварий и числа смертельных исходов? Какую долю от общего числа дорожно-транспортных аварий составляют такие аварии?</li> <li>• Насколько высокими являются показатели использования детских удерживающих устройств?</li> <li>• Существует ли закон об использовании детских удерживающих устройств?</li> <li>• Как большинство населения относится к использованию детских удерживающих устройств?</li> <li>• Насколько тщательно соблюдается действующий закон об использовании детских удерживающих устройств?</li> <li>• Насколько жестким является контроль за соблюдением действующего закона об использовании детских удерживающих устройств?</li> </ul> <p><b>Дорожная инфраструктура</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Насколько масштабной является проблема аварий, связанных с дорожной инфраструктурой, оцениваемая с позиции числа аварий и числа смертельных исходов? Какую долю от общего числа дорожно-транспортных аварий составляют такие аварии?</li> <li>• Каким образом можно охарактеризовать условия, создаваемые дорожной инфраструктурой и касающиеся наличия или отсутствия разделительных полос, устройств для регулирования движения, переходов для пешеходов и велосипедистов, съездов с тротуаров, знаков и сигналов для пешеходов и велосипедистов, уличного освещения, пешеходных и велосипедных дорожек, машин, припаркованных у проезжей части, расчетных скоростей, указателей ограничений скорости, количества и ширины полос и других инфраструктурных рисков для безопасности дорожного движения?</li> <li>• Существует ли закон о минимальном уровне проектирования с учетом требований безопасности дорожного движения?</li> <li>• Являются ли правовые стандарты, касающиеся проектирования с учетом требований безопасности дорожного движения, достаточными?</li> <li>• Насколько тщательно соблюдается действующий закон и насколько хорошо население осведомлено о его положениях?</li> <li>• Насколько жестким является контроль за соблюдением действующего закона?</li> </ul>	

Компонент	Основные сведения/данные	Дополнительные сведения/данные
<b>Факторы риска дорожно-транспортного травматизма</b> <i>(продолжение)</i>	<b>Безопасность транспортных средств</b> Применяются ли разработанные ООН правила безопасности (или аналогичные национальные стандарты) в отношении следующих тем: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ремни безопасности;</li> <li>• крепления ремней безопасности;</li> <li>• защита от лобового удара;</li> <li>• защита от бокового удара;</li> <li>• защита пешеходов;</li> <li>• электронный контроль устойчивости;</li> <li>• детские удерживающие устройства;</li> <li>• антиблокировочная тормозная система на мотоциклах?</li> </ul>	
<b>Политические условия и существующие инициативы по обеспечению безопасности дорожного движения</b>	<b>Руководство и участие заинтересованных сторон</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Правительственное руководство:</b> Существует ли ведущее учреждение, отвечающее за безопасность дорожного движения? Что это за учреждение и в чем состоит его основная функция? Предусматривает ли его мандат четкий акцент на обеспечении безопасности пешеходов?</li> <li>• <b>Правительственные заинтересованные стороны:</b> На какие правительственные учреждения возложена функция по обеспечению безопасности дорожного движения, включая проведение масштабных мероприятий в области дорожного проектирования и планирования землепользования? Ориентирована ли деятельность какого-либо из этих учреждений на обеспечение безопасности пешеходов? Каким образом распределяется ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения между министерствами? Какие отношения сложились между различными правительственными учреждениями, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения и охране здоровья?</li> <li>• <b>Неправительственные заинтересованные стороны:</b> Какие еще лица или учреждения (неправительственные) занимаются вопросами безопасности дорожного движения? Каковы основные направления их деятельности? Как можно охарактеризовать сотрудничество между этими заинтересованными сторонами и правительственными учреждениями?</li> <li>• <b>Партнерства:</b> Что можно сказать об ориентирах, интересах и ресурсах различных учреждений и лиц, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения?</li> </ul> <b>Существующие планы, стратегии и программы</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Существует ли в стране проведения оценки официальный план действий или стратегия по обеспечению безопасности дорожного движения либо несколько таких планов? Какие ресурсы выделяются на цели осуществления этого плана?</li> <li>• Предполагает ли план по обеспечению безопасности дорожного движения постановку задач и использование показателей их выполнения?</li> <li>• Способствуют ли стратегии в отношении транспорта, землепользования и общественных мест обеспечению безопасности дорожного движения?</li> <li>• Проводятся ли проверки безопасности дорожного движения в отношении новых масштабных проектов по созданию инфраструктуры? Предусматривают ли проверки безопасности дорожного движения, касающиеся существующей дорожной инфраструктуры и запланированных ремонтных работ/изменений, учет потребностей всех участников дорожного движения?</li> <li>• Включает ли транспортный бюджет и/или бюджет, выделяемый на цели обеспечения безопасности дорожного движения, сегменты, предназначенные для обеспечения безопасности пешеходов?</li> <li>• Уполномочены ли местные власти вносить изменения в законы, такие как законы в отношении скоростных ограничений или вождения в состоянии алкогольного опьянения?</li> <li>• Какие программы по вопросам безопасности дорожного движения, включая программы, реализуемые неправительственными организациями, осуществляются в настоящее время? Какое учреждение отвечает за каждую программу и в чем состоят его сильные и слабые стороны?</li> <li>• Оцениваются ли существующие программы по вопросам безопасности дорожного движения? Имеются ли данные, свидетельствующие об их эффективности?</li> <li>• Обладают ли местные и национальные правительственные учреждения достаточным кадровым потенциалом для реализации программ по вопросам безопасности дорожного движения?</li> <li>• Проводятся ли в стране информационно-пропагандистские мероприятия?</li> </ul>	

Компонент	Основные сведения/данные	Дополнительные сведения/данные
Травматологическая помощь	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Существует ли система догоспитальной помощи (какой процент населения имеет к ней доступ)?</li> <li>• Существуют ли круглосуточные подразделения экстренной медицинской помощи с постоянным персоналом и приемным отделением в больницах первого уровня?</li> <li>• Существует ли законодательство, требующее предоставления доступа к экстренной медицинской помощи без взимания платы в месте ее оказания?</li> </ul>	



ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ ОБРАЩАЙТЕСЬ:

ДЕПАРТАМЕНТ ПО БОРЬБЕ С НЕИНФЕКЦИОННЫМИ ЗАБОЛЕВАНИЯМИ  
И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ИНВАЛИДНОСТИ, НАСИЛИЯ И ТРАВМАТИЗМА,  
ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ (NVI)

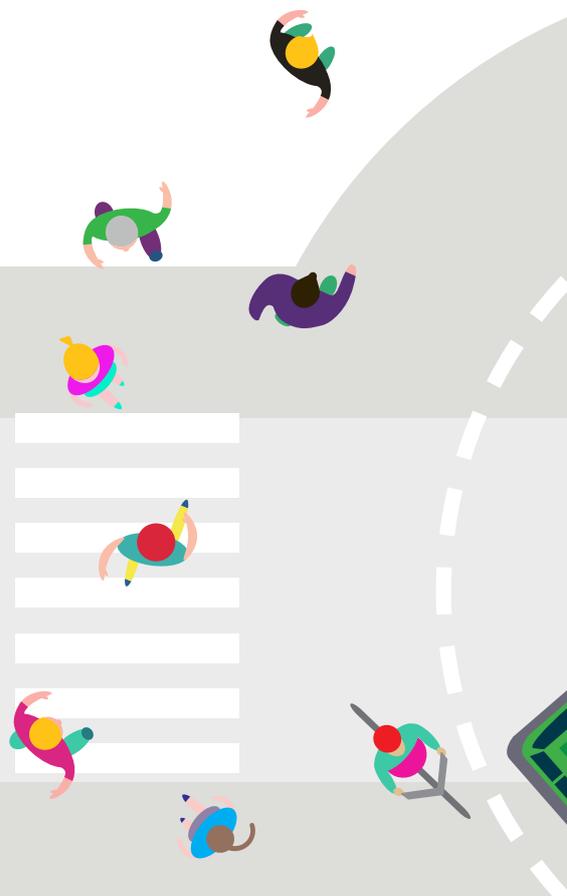
20 AVENUE APPIA

1211 GENEVA 27

SWITZERLAND

ТЕЛ.: +41 22 791 2881

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/ru/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/ru/)



ISBN 978 92 4 151170 4



9 789241 511704