

**ЦАРЭС:**  
**Безопасность дорожного движения**

**Стивен Льюис-Воркмэн**  
Старший экономист по транспорту  
Азиатский банк развития

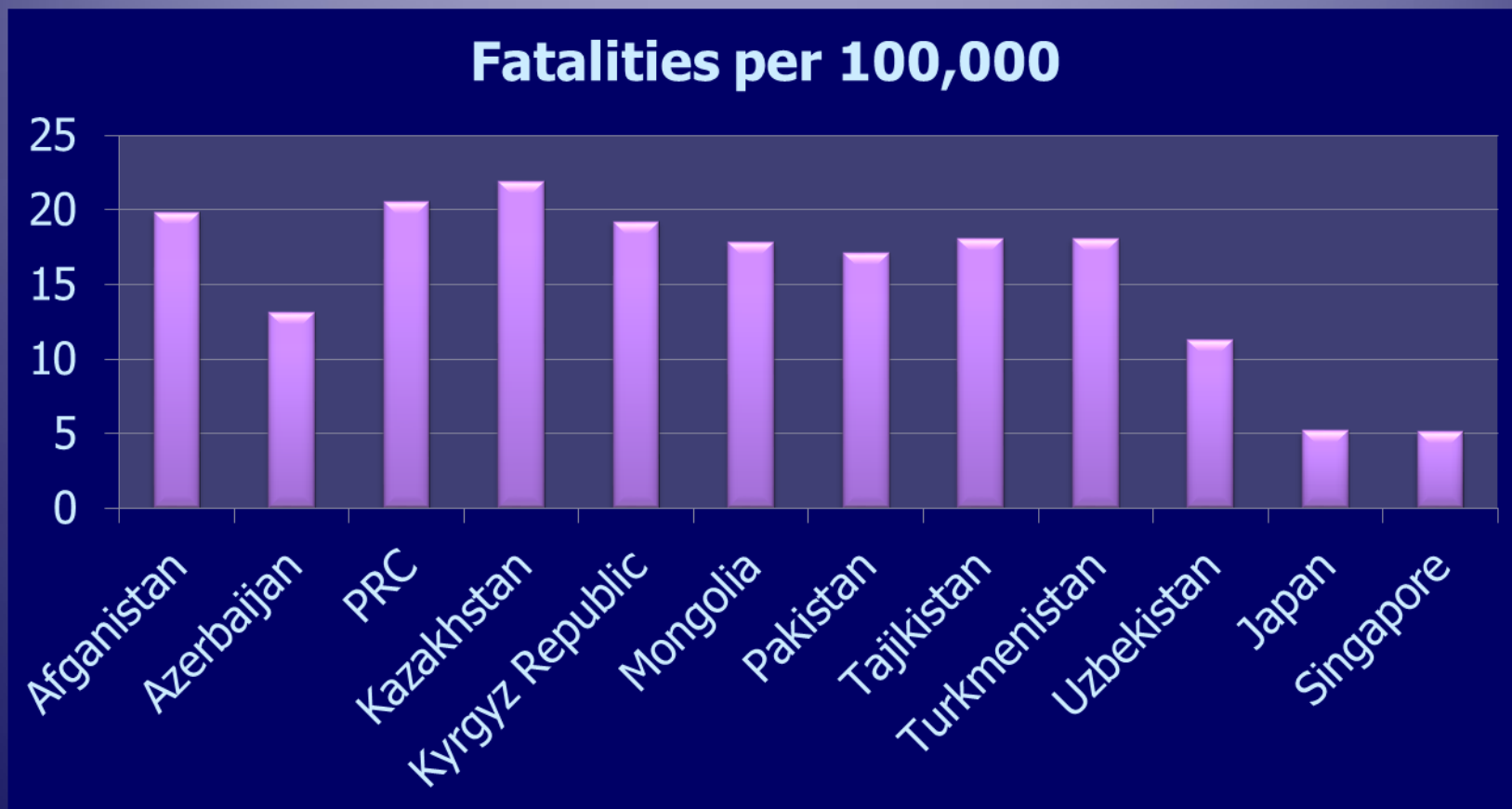
**13-ое заседание Координационного комитета по  
транспортному сектору  
14-15 мая 2014 года  
Бишкек, Кыргызская Республика**



# Основная информация

- В глобальном масштабе 1,2-1,3 миллиона человек погибают и от 20 до 50 миллионов человек получают травмы в результате ДТП ежегодно.
- Если не предпринимать действий, то смертельные случаи от ДТП могут увеличиться до 1,8 миллиона к 2020 году.
- Генеральная Ассамблея ООН объявила 2011-2020 гг. «Десятилетием действий по безопасности дорожного движения».
- По оценочным данным, только лишь в регионе ЦАРЭС за год регистрируется 60 800 смертельных исходов и более 600 000 травм ежегодно.
- Издержки от ДТП в регионе ЦАРЭС составляют приблизительно 4% от ВВП.
- Пересмотренная Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (СТСТ) включает региональную ТП по безопасности дорожного движения (ТП-152).

# Сравнительные данные по смертельным исходам в результате ДТП



Источник: ВОЗ (2013 г.)

# Обоснование

- В большинстве стран ЦАРЭС хорошие законы и политики
- Относительно высокие показатели смертности/травм
- Потребности:
  - i. улучшение институционального потенциала
  - ii. сбор и анализ данных по безопасности дорожного движения
  - iii. более безопасная инфраструктура
  - iv. просвещение пользователей дорог
  - v. более строгое правоприменение

# Цель и результаты

- **Цель ТП:**

Улучшение безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС.

- **Результаты ТП:**

- i. Усиленный потенциал управления мероприятиями в области безопасности дорожного движения
- ii. Улучшение сбора данных и исследований по ДТП
- iii. Усовершенствованные основные компетенции в области проектирования безопасности дорожного движения
- iv. Улучшенный потенциал для обеспечения соблюдения безопасности дорожного движения
- v. Улучшение потенциала безопасности дорожного движения на городских дорогах
- vi. Пилотные проекты

# Методология

- Подготовка и распространение обучающих материалов
- Региональные семинары по обучению тренеров
  - i. Сбор данных и исследования по безопасности дорожного движения
  - ii. Таргетирование и реализация решений в области безопасности дорожного движения
  - iii. Проектирование безопасности дорожного движения
  - iv. Правоприменение
  - v. Безопасность движения на городских дорогах
- Национальные семинары в странах ЦАРЭС для продвижения передовой практики в области безопасности дорожного движения
- Определить и реализовать пилотные/демонстрационные проекты по безопасности дорожного движения

# Стоимость и финансирование

- Оценочная первоначальная стоимость РЕТП - \$1,5 миллиона (источник не определен)
- Необходима последующая РЕТП (будет определена позднее) для дальнейшего усиления безопасности дорожного движения, усиления полученных результатов и обеспечения устойчивости.
- Партнерская поддержка со стороны правительств ЦАРЭС (в натуральном выражении)
  - Поддержка со стороны сотрудников
  - Офисные помещения
  - Данные

# Механизмы реализации

- 27 человеко-месяцев международных консультантов – индивидуальные консультанты
- Могут быть привлечены национальные консультанты в основном из стран ЦАРЭС – до 44 человеко-месяцев для оказания поддержки международным консультантам.

# График реализации

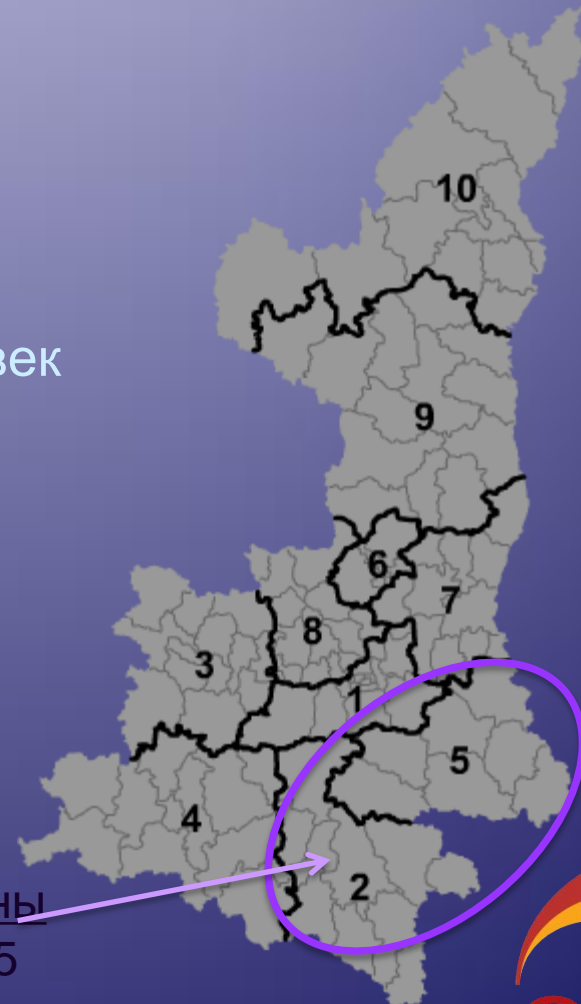
- Представить предложение и техническое задание ККТС для одобрения (середина мая 2014 г.).
- Процедуры утверждения ТП (середина 2014 г.).
- Утверждение со стороны руководства (середина 2014 г.).
- Предварительная закупка услуг консультантов (конец 2014 г.).
- Мобилизация индивидуальных консультантов (конец 2014 г.).
- Период реализации ТП (конец 2014 – 2016 гг.).

## Пример: Включение безопасности дорожного движения в автодорожные проекты, финансируемые АБР

- Пример из Китайской Народной Республики
- Демонстрационный проект по безопасности движения на горной дороге Шаанси
- Предлагаемый заем АБР в 2015 году

# Проектная зона

- Юго-восточная часть провинции Шаанси
  - Северо-запад КНР
  - Горная местность
  - Население более 5 млн. человек
  - Уровень бедности более 35% (2011 г.)
  - Экономика основана на сельском хозяйстве, горнодобывающей промышленности и туризме



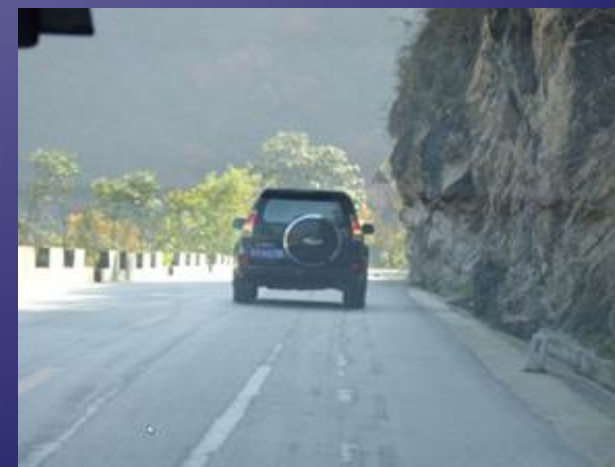
Проектные зоны

Шанлуо - 5

Анкан - 2

# Проблема безопасности движения

- Небезопасные проектирование/ условия дорог
- Дороги с высокими рисками (на 200 км)
  - Более 50 смертных случаев в год
  - Более 450 травм в год
  - Более 1000 ДТП в год
- 4 x национальный средний показатель столкновений
- 12 x национальный средний показатель смертельных исходов
- Травмы и смертные исходы большей частью приходятся на бедных (мотоциклы/ пешеходы)



# Отсутствие защиты для пешеходов



# Неадекватное проектирование



# Непростительные проекты



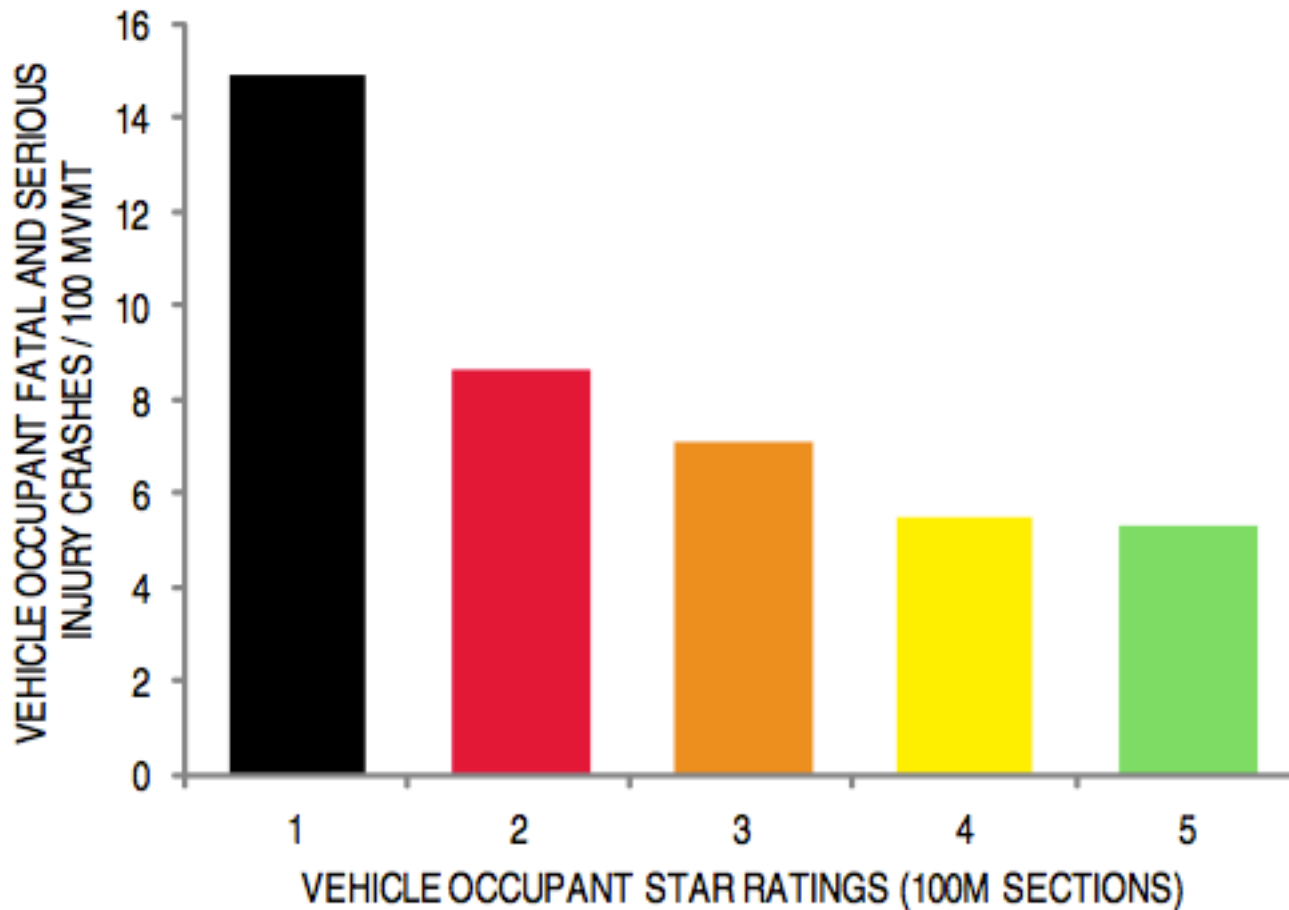
# Проект по безопасности движения

- Комплексный подход
  - Усовершенствование проектирования проектных дорог (циклическая оценка iRAP )
  - Целенаправленное улучшение безопасности на местных автодорогах (600+ км)
  - Нарращивание потенциала (используя iRAP) государственного подразделения безопасности и местных бюро
  - Улучшение правоприменения на уровне местной полиции
  - Образовательная кампания для водителей и жителей районов

# Сотрудничество с iRAP/ChinaRAP

- Инструменты iRAP для оценки и улучшения проектов по безопасности
  - АБР и iRAP подписали MoU для сотрудничества в РСЧ
- Осуществляется программа «ChinaRAP»
  - Передача методов iRAP исследовательскому автодорожному институту
  - Поддержка со стороны iRAP в финансировании НПО
  - Дороги Шаанси включены в программу работ по просьбе АБР
- Все проектные дороги уже закодированы в ПО «iRAP»
- Завершена предварительная оценка
- Способность постоянно усовершенствовать проектные решения по безопасности во время разработки проекта и детального проектирования

# Рейтинг «звезд» и показатели ДТП



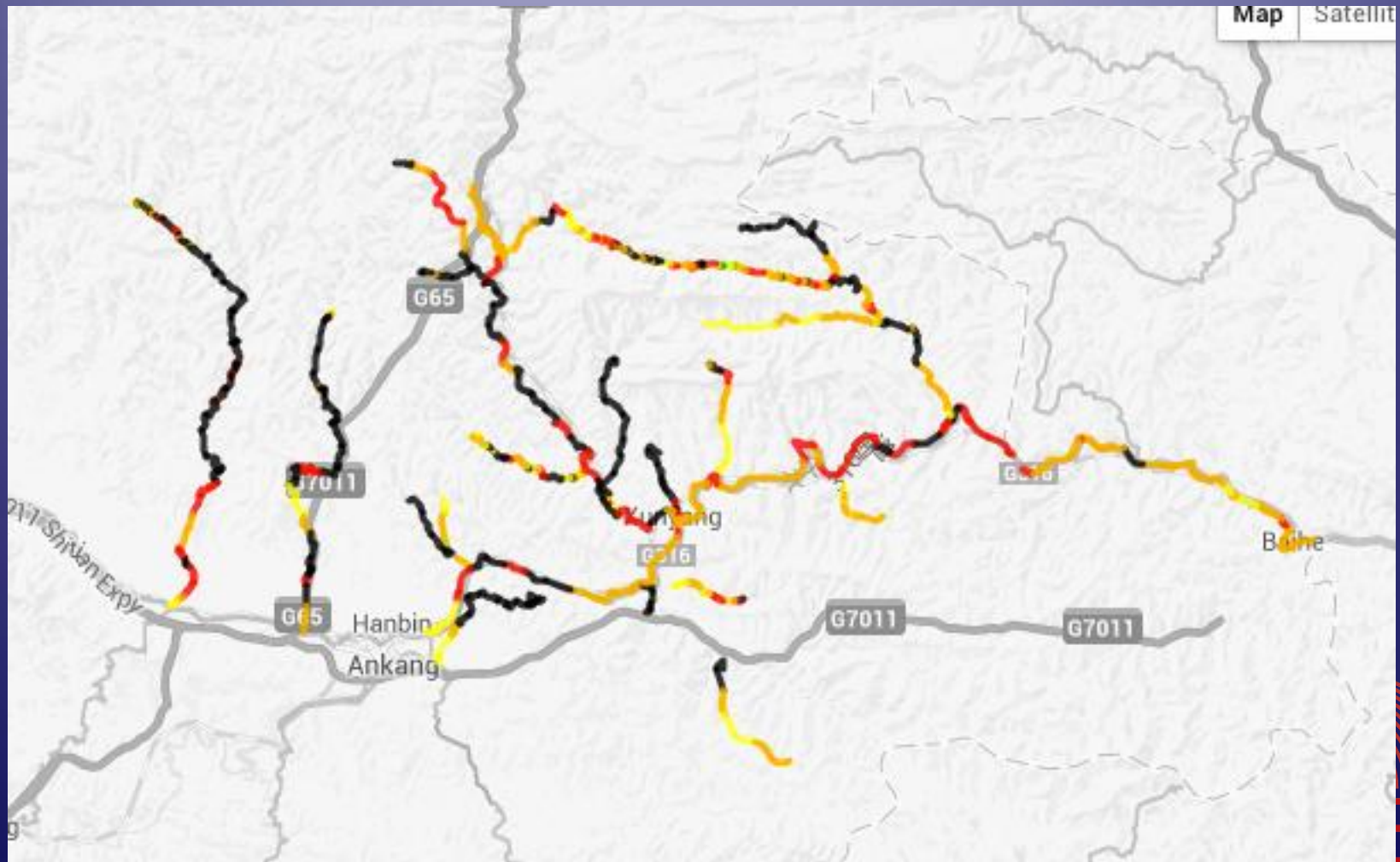
# Цель: По возможности усовершенствовать дороги до рейтинга 3 «звезд» iRAP

- Выбирать решения по улучшению безопасности, основанные на экономических соображениях
  - Для дорог с очень небольшой интенсивностью движения – 3 «звезды» может быть неоправданным
- Разработка плана инвестиций для достижения более низкого уровня ДТП и спасения жизней
- Нарращивание потенциала правительства для использования подхода на основе данных с целью улучшения безопасности
- Создать базу данных iRAP в контексте развивающихся стран

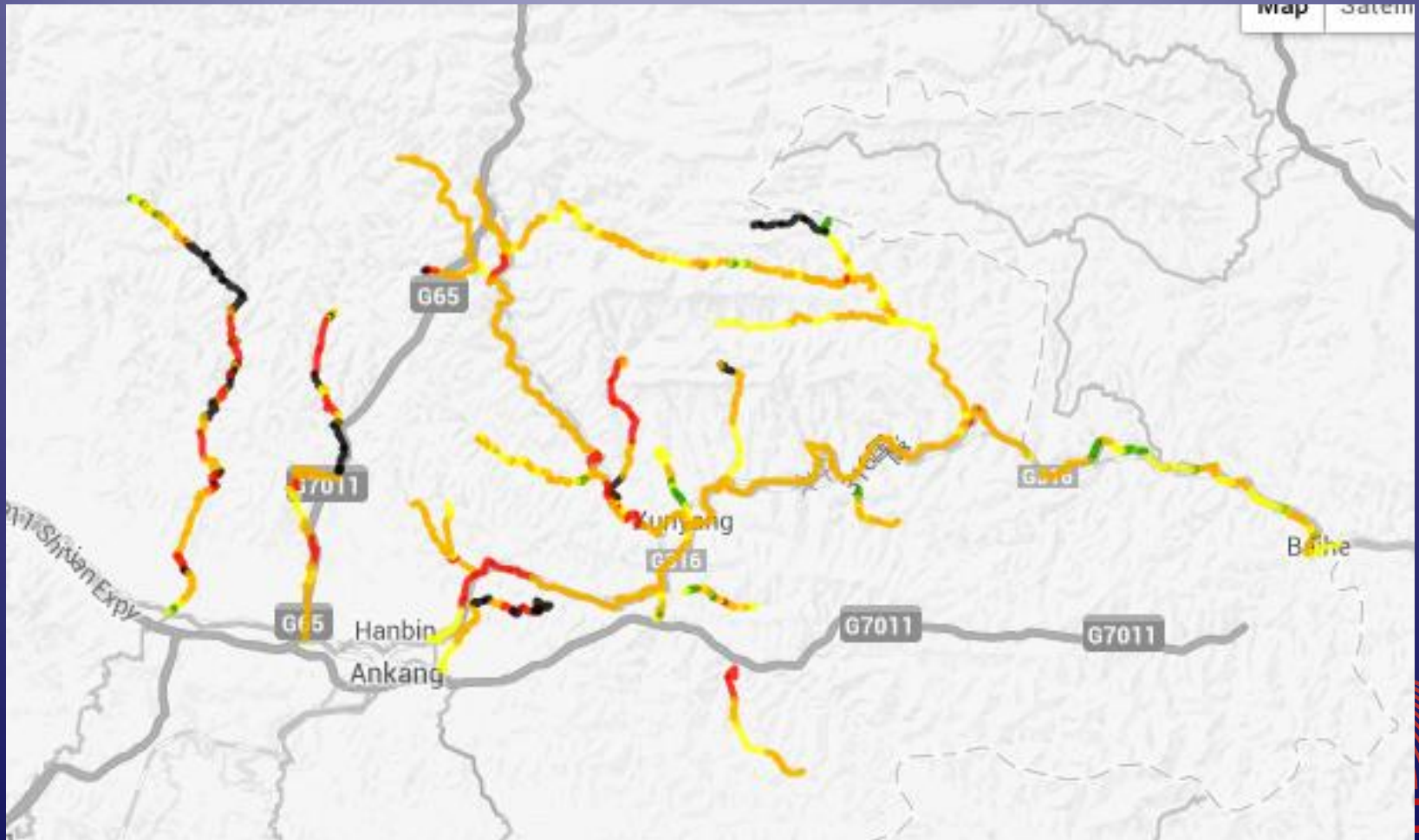
# Команда «ChinaRAP» за работой



# Пример – Проектные и прилегающие дороги («до»)



# Пример – Проектные и прилегающие дороги («после»)



# Прогнозируемое воздействие

- Потенциальные инвестиции, определенные по всем проектным автодорогам (1 000 км)
- Стоимость 655 миллионов юаней
- Спасенные от смертных исходов и серьезных травм (FSI): 7 099 за 20 лет
- Ожидаемое утверждение со стороны АБР/правительств – в 2015 году