



Краткое изложение обсуждений Семинар по безопасности дорожного движения

18–19 апреля 2016 г., Бангкок, Таиланд

Исходная информация

1. На 14-й Министерской конференции ЦАРЭС 25 сентября 2015 года в Улан-Баторе, Монголия, было принято совместное решение по обеспечению безопасности дорожного движения. Оно предусматривало обязательства по сокращению смертности и травматизма в ДТП, с учетом передовой международной практики в области безопасности дорожного движения и, опираясь на проводимые работы по обеспечению более безопасной дорожной инфраструктуры, более безопасных транспортных средств и более безопасных участников дорожного движения. Страны ЦАРЭС приняли решение разработать региональную стратегию безопасности дорожного движения и согласовали планы дальнейшей работы по разработке стратегии в 2016 году.

Подтверждение целей

2. Задача данного первого семинара состояла в том, чтобы получить от делегатов стран ЦАРЭС их мнения и комментарии, имеющие важное значение для ведения и направления действий по разработке стратегии. Целью данного первого семинара было определить рамочную основу стратегии безопасности дорожного движения, на основе которого будет разработан план действий для обсуждения на втором семинаре, запланированном на август 2016 года.

Подтверждение проблем, сильных и слабых сторон

3. Делегаты стран-членов ЦАРЭС представили участникам семинара последние данные о текущей ситуации с безопасностью дорожного движения в своих странах и сообщили об очевидных тенденциях. Особое внимание уделялось установившейся практике и процедурам сбора данных, при этом было признано первостепенное значение точности данных при определении масштабов проблемы безопасности дорожного движения.

4. На семинаре был представлен обзор масштабов проблем безопасности дорожного движения по коридорам ЦАРЭС. При данном обзоре были представлены первоначальные выводы по региональной программе технической помощи (РЕТА 8804) *«Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов ЦАРЭС для поддержки выполнения обязательств по безопасности дорожного движения, изложенных в стратегии СТСТ 2020.»* Во время обзора были определены общие проблемы, наблюдаемые в сети коридоров ЦАРЭС, в том числе: проблемы, касающиеся координации безопасности дорожного движения и сотрудничества на страновом уровне, необходимость уделять больше внимания безопасным методам проектирования дорог

при управлении и эксплуатации коридоров ЦАРЭС, необходимость укрепления политики и программ, направленных на повышение безопасности транспортных средств, использующих дорожные сети, необходимость обеспечения более безопасных участников дорожного движения посредством мероприятий по информированию, усилению деятельности по обеспечению соблюдения правил, совершенствованию законодательства, более эффективных программ по выдаче водительских прав и профессиональной подготовки водителей, и больше внимания уделять безопасности парка коммерческих транспортных средств, использующих коридоры ЦАРЭС. Также была очевидна необходимость усиления пунктов и служб оказания первой помощи при ДТП по многим коридорам ЦАРЭС.

5. Делегаты рассмотрели, задокументировали и обсудили сильные и слабые стороны своих существующих правил и процессов, с помощью которых они справляются с общими вызовами. Это позволило сосредоточить обсуждение на тех направлениях, которые подходят для регионального взаимодействия и сотрудничества.

Разработка видения

6. Делегаты рассмотрели варианты формулировки видения, на основе которого будет разработана рамочная основа стратегии безопасности дорожного движения. В результате обсуждения было достигнуто согласие по следующей формулировке: «Обеспечение безопасности участников дорожного движения на международных транспортных коридорах для стран ЦАРЭС».

Разработка стратегии

7. Две технические рабочие группы рассмотрели каждый элемент стратегии безопасности дорожного движения. В общем, делегаты согласились с намерением и текстом стратегии безопасности дорожного движения в проекте документа, включенного в Приложение 1. Технические рабочие группы сообщили друг другу о предлагаемых изменениях в проекте рамочных основ стратегии безопасности дорожного движения. После подробных и активных дискуссий участники пришли к согласию об изменениях в тексте, чтобы более четко определить приоритеты стратегии. Представители стран согласились, что все пять дорожных элементов безопасности имеют важное значение и подлежат включению в стратегию, но при разработке стратегии необходимо помнить о двух моментах: (i) последовательность действий и (ii) рассмотрение, приемлемы ли действия для осуществления в рамках программы ЦАРЭС.

Следующие шаги

8. Секретариат ЦАРЭС предложил, и делегаты согласились принять следующие сроки для разработки проекта стратегии ЦАРЭС по безопасности дорожного движения. Секретариат ЦАРЭС представит проект стратегии представителям стран-членов 12 мая 2016 года. Страны-члены должны будут представить свои замечания и предложения по изменениям, которые необходимо внести в Стратегию до 7 июня 2016 года. Секретариат ЦАРЭС представит второй вариант проекта стратегии, включающий замечания и предложения всех стран-членов ЦАРЭС, 7 июля 2016 г.

9. Делегаты согласились, что полезно будет провести второй семинар для обсуждения деталей стратегии и плана действий и для согласования механизмов их реализации. Решение по срокам проведения второго семинара, точному формату

представления документов в ЗВОЛ и в последующем на МК будет принято на 15 заседании ККТС.

Приложение 1: Проект рамочной основы стратегии безопасности дорожного движения

ПРОЕКТ РАМОЧНОЙ ОСНОВЫ ДЛЯ СТРАТЕГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЦАРЭС

Данная рамочная основа Стратегии безопасности дорожного движения программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) определяет приоритетные направления деятельности, вопросы и стратегии, которые будут включены в стратегию. Они основаны на анализе ситуации в области безопасности дорожного движения в регионе и информации, представленной странами-членами ЦАРЭС на семинаре по безопасности дорожного движения, состоявшемся в Бангкоке, Таиланд, 18-19 апреля 2016 г. Рамочная основа составлена вокруг пяти элементов в соответствии с Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годы. Многие из существующих национальных стратегий обеспечения безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС основаны вокруг этих пяти элементов.

ЭЛЕМЕНТ 1: РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Фокус	Проблемы	Стратегии
1.1 Эффективность управления и координации	<i>В регионе ЦАРЭС эффективность управления и координации безопасности дорожного движения является проблемой во многих странах. За безопасность дорожного движения не должен нести ответственность только один орган. Она требует мультисекторального подхода. Лучшее всего этого можно достичь путем создания эффективного партнерства в целях скоординированной и интегрированной деятельностью различных ведомств и организация.</i>	1.1 Совершенствование системы управления и координация вопросов безопасности дорожного движения среди стран ЦАРЭС.
1.2 Доступ к достоверным данным об аварийности на дорогах	<i>Эффективные планы и программы по безопасности дорожного движения должны быть идентифицированы и основаны на качественной информации и данных. Все страны разработали информационные системы данных по дорожно-транспортным происшествиям, но во многих случаях эти данные являются неполными или недостаточными, чтобы быть в состоянии обеспечить четкую исходную информацию и детальное понимание причин дорожно-транспортных происшествий. Это очень важно для принятия обоснованных программных решений.</i>	1.2 (i) Повышение эффективности и точности систем для сбора и анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях по всем странам ЦАРЭС.
	<i>Данные о дорожно-транспортных происшествиях не доступны для всех национальных ведомств, отвечающих за безопасность дорожного движения. Доступ к таким данным имеет важное значение для</i>	1.2 (ii) Сделать так, чтобы в каждой стране ЦАРЭС были бы такие нормативно-правовые акты, которые позволили бы уполномоченным органам,

	<i>идентификации программ, направленных на удовлетворение потребностей и приоритетов разных ведомств.</i>	ответственным за безопасность дорожного движения, получить доступ к данным о дорожно-транспортных происшествиях.
1.3 Финансирование в целях обеспечения безопасности дорожного движения	<i>Финансирование мероприятий по безопасности дорожного движения является одновременно и ограниченным, и недостаточным, во всех странах ЦАРЭС. Безопасность всегда указывается в качестве приоритетного вопроса, но на практике аспекты безопасности дорожного движения в рамках программ часто не учитываются при разработке проектов или при формировании бюджетных ассигнований.</i>	1.3 Обеспечить механизмы выделения достаточных ресурсов для повышения безопасности дорожного движения по коридорам ЦАРЭС.
1.4 Национальные планы действий по безопасности дорожного движения	<i>В рамках проведенного обзора вопросов безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС было определено, что не все страны имеют эффективные национальные планы действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Отсутствие таких планов не позволяет повысить уровень безопасности дорожного движения по всей региональной дорожной сети. Важно, чтобы все страны приняли национальные планы действий по обеспечению безопасности дорожного движения.</i>	1.4 Поддержка разработки и реализации национальных планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения во всех странах ЦАРЭС.
1.5 Страхование.	<i>Система страхования во всех странах ЦАРЭС значительно отличается от тех стран, где страхование является обязательным, и до других, где страхование еще не регулируется. Важность страховых систем заключается в том, что они могут быть полезными для покрытия социальных последствий дорожно-транспортных происшествий за счет предоставления ресурсов на покрытие затрат на медицинскую помощь и, возможно, на покрытие расходов по уходу за пострадавшими в дорожно-транспортных происшествиях.</i>	3.3 Совершенствование нормативно-правовой базы в отношении требований страхования автотранспортных средств в разных странах ЦАРЭС с тем, чтобы качественная медицинская помощь была доступна для всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

ЭЛЕМЕНТ 2: БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ

Фокус	Проблемы	Стратегии
<p>2.1 Усовершенствование технических стандартов проектирования дорог</p>	<p><i>Общим наблюдением по всему региону ЦАРЭС является то, что национальные стандарты проектирования дорог зачастую устарели с точки зрения инженерных принципов безопасности дорожного движения, и они не соответствуют принципам передовой международной практики. Существует настоятельная потребность пересмотреть стандарты проектирования, чтобы гарантировать, что они соответствуют практике безопасности, распространенной в других регионах.</i></p>	<p>2.1 Усовершенствование существующих технических стандартов проектирования дорог для приведения их в соответствие с международной практикой безопасности.</p>
<p>2.2 Планирование, проектирование и техническое обслуживание дорог отвечают потребностям безопасности всех участников дорожного движения.</p>	<p><i>Текущее планирование, проектирование, строительство, благоустройство и техническое обслуживание дорог, как правило, учитывает только те вопросы, которые относятся к моторизованному движению, такому как движение транспортных средств, перевозящих пассажиров и грузы. Однако, существуют также и другие уязвимые участники дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты), сельскохозяйственные машины и фермеры, занимающиеся перегонем скота, которые также пользуются коридорами ЦАРЭС. Потребности в безопасности всех этих участников дорожного движения должны быть признаны и включены в процессы планирования, проектирования, строительства, благоустройства и технического обслуживания дорог и всех дорожных работ.</i></p>	<p>2.2 Сделать так, чтобы потребности безопасности всех участников дорожного движения были включены в процессы планирования, проектирования, строительства, благоустройства, управления и технического обслуживания коридоров ЦАРЭС.</p>
<p>2.3 Устранение опасных участков дорог.</p>	<p><i>На существующих магистралях ЦАРЭС есть много опасных участков дорог, требующих принятия срочных мер по исправлению положения. Несмотря на то, что многие страны на регулярной основе решают вопросы, связанные с опасными участками дорог, ресурсы, выделяемые на такие действия, значительно ниже потребностей. Существует настоятельная необходимость в реализации широкомасштабных программ для того, чтобы и выявить, и устранить опасные участки по шести коридорам ЦАРЭС, проходящим через регион.</i></p>	<p>2.3 Устранение опасных участков дорог («черных пятен») на существующих коридорах ЦАРЭС.</p>
<p>2.4 Согласованность в обеспечении</p>	<p><i>Существует несоответствие в обеспечении безопасности дорожного движения в</i></p>	<p>2.4 Повышение уровня согласованности в обеспечении</p>

<p>безопасности дорог.</p>	<p><i>коридорах ЦАРЭС. Несмотря на то, что в целом дороги, как правило, были спроектированы на основе общих стандартов, существует значительное несоответствие между каждым коридором ЦАРЭС. Многие из несоответствий связаны с тем, что ресурсы, необходимые для полного осуществления вариантов улучшения, ограничены. Необходимо провести всестороннюю проверку дорожной сети, чтобы определить программу работ по снижению уровня несогласованности и несоответствий в сфере безопасности сети дорог.</i></p>	<p>безопасности дорог по всех по коридорам ЦАРЭС.</p>
<p>2.5 Повышение уровня безопасности ведения дорожных работ.</p>	<p><i>По всем коридорам ЦАРЭС происходят дорожно-транспортные происшествия в местах ведения дорожных работ. Это часто происходит из-за ненадлежащего управления и практики ведения работ на дороге. В мире накоплена передовая международная практика снижения рисков дорожно-транспортных происшествий, и она должна быть принята на вооружение при осуществлении работ на автомагистралях ЦАРЭС.</i></p>	<p>2.5 Повышение безопасности дорожного движения на участках работы вдоль коридоров ЦАРЭС, чтобы обеспечить достаточный уровень защиты для дорожных рабочих и участников дорожного движения.</p>

ЭЛЕМЕНТ 3: БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Фокус	Проблемы	Стратегии
<p>3.1 Сильно перегруженные автотранспортные средства.</p>	<p><i>Перегрузка тяжелых транспортных средств - обычное дело в регионе, и она оказывает негативное воздействие как в виде преждевременно разрушающего дорожного покрытия, так и в виде возрастающих рисков дорожно-транспортных происшествий. Решение проблемы перегрузки требует строгого соблюдения норм по всей дорожной сети, а для этого требуется, чтобы в каждой стране была усилена правоприменительная практика.</i></p>	<p>3.1 Повышение уровня соблюдения норм по конфигурации осей тяжеловесных транспортных средств, нагрузке на ось и габаритам во всех странах ЦАРЭС.</p>
<p>3.2 Осмотр и техническое обслуживание транспортных средств.</p>	<p><i>Существуют значительные различия в требованиях, предъявляемых к техническому осмотру и к процессам технического обслуживания транспортных средств в разных странах ЦАРЭС. В некоторых странах имеются эффективные системы, тогда как в других отсутствуют требования по проведению регулярных проверок, или же в этих странах работают неэффективные системы. Необходимо провести обзор систем в разных юрисдикциях с тем, чтобы выявить разные правила и требования, а также поднять вопросы и проблемы, связанные с существующими системами.</i></p>	<p>3.2 Обеспечить механическую исправность транспортных средств, работающих в коридорах ЦАРЭС, и их соответствие требованиям безопасности транспортных средств.</p>
<p>3.3 Тихоходные транспортные средства.</p>	<p><i>Общей характеристикой в некоторых странах являются тихоходные транспортные средства, в частности, сельскохозяйственная техника в сельской местности. Такие транспортные средства могут создавать значительную проблему безопасности на некоторых маршрутах из-за большой разницы в скорости между разными участниками дорожного движения, а также за счет недостаточного знания правил дорожного движения водителями этих транспортных средств.</i></p>	<p>3.3 Обеспечить такую ситуацию, при которой тихоходные транспортные средства не создают угрозы безопасности для других участников дорожного движения.</p>

ЭЛЕМЕНТ 4: БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Фокус	Проблемы	Стратегии
4.1 Законодательство	<i>Действующее законодательство по правилам дорожного движения в странах ЦАРЭС не последовательно. Есть необходимость в создании сильного доказательного законодательства, которое будет способствовать повышению безопасности дорожного движения. Участникам дорожного движения следует рекомендовать безопасное использование дорог с помощью эффективных правил и положений. Важно также, чтобы штрафы и санкции за нарушения правил и положений были достаточно суровыми, чтобы эффективно поддерживать небезопасное поведение участников дорожного движения.</i>	4.1 (i) Обеспечить, чтобы законодательство способствовало безопасности дорожного движения по коридорам ЦАРЭС и ставило ее приоритетом. (ii) Обеспечить, чтобы штрафы и санкции были достаточно суровыми, чтобы эффективно поддерживать небезопасное поведение участников дорожного движения.
4.2 Повышение уровня осведомленности о существующих рисках.	<i>Уровень осведомленности о рисках дорожно-транспортных происшествий всех участников дорожного движения, использующих коридоры ЦАРЭС, варьируется, и в некоторых случаях это является серьезной проблемой. Решение вопроса о повышении уровня осведомленности о существующих рисках является сложной задачей и требует эффективных коммуникационных и образовательных программ, охватывающих широкий спектр деятельности на разных уровнях. Программы должны быть нацелены на те факторы риска и на тех участников дорожного движения, которые являются приоритетными.</i>	4.2 Повышение уровня осведомленности о существующих рисках дорожных дорожно-транспортных происшествий среди всех участников дорожного движения на основе эффективных коммуникационных и образовательных программ.
4.3 Правоприменение.	<i>Работа органов дорожной полиции по устранению ключевых факторов риска (превышение скорости, злоупотребление алкоголем/наркотиками, использование ремней безопасности, защитных шлемов, усталость и отвлечение водителей, например, разговоры по мобильному телефону) является важным компонентом в снижении уровня смертности и травматизма при дорожно-транспортных происшествиях. В некоторых странах ЦАРЭС внесение поправок в законодательство призвано снизить риски и сделать правоохранные программы более эффективными. Для многих стран, акцент должен быть сделан на усилении контроля за соблюдением норм и правил дорожного движения.</i>	4.3 Активизировать правоприменительную работу уполномоченных органов дорожной по коридорам ЦАРЭС.
4.4 Выдача водительских удостоверений и	<i>Системы выдачи водительских удостоверений разные в разных странах ЦАРЭС, а некоторые</i>	4.4 Повышение качества выдачи водительских прав и

обучение водителей.	<i>из них имеют существенные недостатки с последствиями для безопасности.</i>	профессиональной подготовки для водителей, чтобы повысить уровень безопасности.
4.5 Уязвимые участники дорожного движения	<i>Значительную часть погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях в странах ЦАРЭС представляют уязвимые участники дорожного движения, а пешеходы составляют большинство этих жертв. Важно, чтобы приоритетом было повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения по коридорам ЦАРЭС.</i>	4.5 Повысить безопасность уязвимых участников дорожного движения по коридорам ЦАРЭС.
4.6 Безопасность парка коммерческих транспортных средств.	<i>Коммерческие транспортные средства являются основными пользователями коридоров ЦАРЭС как в целях национальной, так и в целях международной торговли. Таким образом, существует целый ряд вопросов, связанных с проблемой безопасной эксплуатации коммерческих транспортных средств по коридорам ЦАРЭС, которые могут оказывать негативное влияние на безопасность. Некоторые из важных факторов включают в себя регулирование времени за рулем автомобиля и времени, отведенного на отдых для водителей и операторов, вопросы технического обслуживания транспортных средств и процедур подготовки водителей. В разных странах ЦАРЭС существуют разные правила, стандарты и практика.</i>	4.6 Гарантировать, что коммерческие транспортные средства, использующие коридоры ЦАРЭС, эксплуатируются безопасным образом.

ЭЛЕМЕНТ 5: ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСЛЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Фокус	Проблемы	Стратегии
5.1 Оказание первой помощи	<i>Пострадавшие в дорожно-транспортных происшествиях во многих коридорах ЦАРЭС подвергаются высокому риску не выжить в дорожно-транспортных происшествиях из-за ограниченной доступности аварийно-спасательных и медицинских услуг. Многие участки коридоров проходят по удаленной, сильно пересеченной местности с плохими погодными условиями, расположенными на больших расстояниях между городами и поселениями. В таких условиях оказание первой помощи является проблемой в связи с удаленностью и коммуникационными трудностями.</i>	5.1 Обеспечить доступ к качественной первой помощи по всем коридорам ЦАРЭС.
5.2 Службы неотложной медицинской помощи	<i>Большинство коридоров ЦАРЭС проходят через сельскую местность, где меньше пунктов и служб первой неотложной медицинской помощи, чем в городской местности и в крупных городах. Это не является неожиданностью, однако, отдаленные районы многих стран ЦАРЭС нуждаются в центрах оказания неотложной помощи, предназначенных не только для того, чтобы оказывать помощь пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, но и для того, чтобы обслуживать местное население.</i>	5.2 Повысить качество услуг по оказанию неотложной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях вдоль всех коридоров ЦАРЭС, гарантируя, что лечение может быть обеспечено в течение определенного периода времени.
5.3 Первая помощь	<i>В целом, вдоль всех региональных дорог ЦАРЭС пользователи дорог не очень хорошо подготовлены для лечения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, так как они не обладают достаточной подготовкой и знаниями о том, как предоставлять первую помощь. Это первая помощь может иметь существенное значение для результатов выживания и здоровья, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Обучение профессиональных водителей, таких как водители общественного транспорта и грузовых транспортных средств методам оказания первой помощи может оказать значительное влияние, особенно в отдаленной местности, так как именно они часто являются теми, кто первыми оказывается на месте дорожно-транспортных происшествий.</i>	5.3 Обеспечить, чтобы профессиональные водители обладали знаниями и навыками оказания первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, когда потребуется.
5.4 Коммуникационные связи	<i>Учитывая удаленность многих отрезков коридоров ЦАРЭС, мобильная телефонная связь там зачастую ограничена, что ограничивает возможности обратиться за</i>	5.4 Обеспечить покрытие соответствующей мобильной связью все участки коридоров ЦАРЭС.

	<i>помощью в случае дорожно-транспортных происшествий.</i>	
--	--	--