



**НАУЧНЫЙ ЦЕНТР  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
МВД РОССИИ**

**ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНЫХ И ЗАРУБЕЖНЫХ  
ДОКУМЕНТОВ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ  
В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНЫХ И ЗАРУБЕЖНЫХ  
ДОКУМЕНТОВ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ  
В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

*Учебное пособие*

Москва  
2025

**УДК 341.1/8**

**ББК 67.91**

**Б19**

Рекомендовано к опубликованию редакционно-издательским советом ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Авторский коллектив: **к.ю.н. К.С. Баканов, к.ю.н. А.Д. Гордеева, М.М. Исаев**

Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина.

Рецензенты:

**В.В. Головкин** – профессор кафедры государственного и муниципального права Омского государственного университета им. Ф.М. Достоевского, доктор юридических наук, профессор.

**В.Д. Кондратьев** – профессор кафедры «Организация и безопасность движения, интеллектуальные транспортные системы» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), Заслуженный работник транспорта Российской Федерации, доктор технических наук, профессор.

**Б.В. Россинский** – профессор кафедры административного права и процесса Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), Заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор.

Баканов К.С., Гордеева А.Д., Исаев М.М. Обзор международных и зарубежных документов стратегического планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 116 с.

Издание содержит информацию о подходах международных организаций и зарубежных стран к планированию деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный периоды. В пособии представлен анализ документов стратегического планирования в этой области на глобальном, региональном и национальном уровнях.

Отдельное внимание в работе уделено рассмотрению идеологии обеспечения безопасности дорожного движения через безопасный системный подход и подход «Vision Zero», а также её основных компонентов, рекомендованных ООН и ВОЗ.

Учебное пособие представляет интерес для широкого круга специалистов в области безопасности дорожного движения, транспорта, предназначено для использования в рамках профессиональной служебной подготовки сотрудников подразделений Госавтоинспекции, образовательного процесса образовательных организаций.

**ISBN 978-5-6046954-1-8**

© К.С. Баканов, А.Д. Гордеева, М.М. Исаев, 2025

© ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2025

# СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1. Оценка состояния безопасности дорожного движения	6
2. Основные подходы к стратегическому планированию в области обеспечения безопасности дорожного движения	10
3. Идеология обеспечения безопасности дорожного движения	16
3.1. Подход «Vision Zero»	17
3.2. Безопасный системный подход	18
4. Принципы и приоритеты	22
5. Прогнозирование и моделирование	26
6. Вызовы, риски и угрозы	30
7. Целеполагание	38
8. Задачи и направления реализации	42
8.1. Совершенствование системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения	43
8.2. Повышение безопасности участников дорожного движения	54
8.3. Повышение безопасности транспортных средств	60
8.4. Повышение безопасности дорожной инфраструктуры	70
8.5. Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия	77
9. Факторы и группы риска совершения дорожно-транспортных происшествий	82
9.1. Факторы риска	83
9.2. Группы риска	92
10. Организационные основы реализации национальной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения	98
Заключение	108
Список использованных источников	110



# ВВЕДЕНИЕ

Неотъемлемой составляющей национального стратегического планирования в области безопасности дорожного движения<sup>1</sup> является анализ международного и зарубежного опыта. Технология бенчмаркинга активно применяется для изучения и заимствования передовых международных и зарубежных практик<sup>2</sup>.

Это позволяет сопоставить стратегическую направленность страны с передовой мировой практикой, рассмотреть успехи и недостатки усилий, предпринятых в других странах, найти решения, которые могут быть адаптированы под особенности конкретной страны.

Изучение международного и зарубежного опыта передовых стран с перспективой на его применение в национальных целях предшествует подготовке документов стратегического планирования в области безопасности дорожного движения во многих странах (**Испания, Корея, Шотландия, Южная Африка** и др.).

Большинство стратегических документов в области обеспечения безопасности дорожного движения<sup>3</sup> стран **ЕС** предусматривают анализ передового опыта соседних по региону стран, добившихся значительных успехов в обеспечении безопасности дорожного движения.

В некоторых странах анализ передового зарубежного опыта включен как самостоятельный раздел национальной Стратегии (**Испания**).

Чуть более десяти лет подряд построение политики в области обеспечения БДД реализуется на глобальном, региональном<sup>4</sup> и национальном уровнях, чему способствовали предпринятые усилия «на полях» Организации Объединенных Наций, включая объявление 2011–2020 и 2021–2030 годов десятилетиями действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

На глобальном уровне для всех стран мира Всемирной организацией здравоохранения и региональными комиссиями ООН разработаны рекомендации по повышению безопасности дорожного движения, нашедшие отражение в глобальных планах десятилетий действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

При подготовке настоящего пособия помимо указанных глобальных планов использовались документы, **разработанные на глобальном уровне** (повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (ЦУР), резолюции Генеральной Ассамблеи ООН, материалы Всемирной организации здравоохранения, в том числе глобальные

<sup>1</sup> Далее также – «БДД».

<sup>2</sup> Майоров В.И., Дунаева О.Н. «BENCHMARKING» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13-18. EDN PNTPOV.

<sup>3</sup> Из-за разнообразия наименования таких документов в странах (Стратегия, План, Национальный План и др.) для удобства в настоящем пособии по общему смыслу, применяемому ко всем странам, будет применяться обобщенное название «Стратегия», если не имеется в виду конкретный документ конкретной страны.

<sup>4</sup> Имеются в виду объединения различных стран.

доклады о состоянии безопасности дорожного движения), **положения региональных документов стратегического планирования** (Валлеттская и Барселонская декларации, Рамочная политика Европейского союза в области безопасности дорожного движения на 2011–2020 и 2021–2030 годы, положения основных директив, регламентов и рекомендаций Европейского Парламента, Совета и Европейской Комиссии Европейского Союза, региональная стратегия безопасности дорожного движения стран Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) на 2017–2030 годы), а также **положения национальных документов стратегического планирования** в области безопасности дорожного движения, разрабатываемых и принимаемых в период реализации десятилетий действий ООН, следующих иностранных государств: Австралия, Австрия, Беларусь, Бельгия, Бразилия, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Испания, Италия, Канада, Кипр, Корея, Люксембург, Мексика, Новая Зеландия, Норвегия, Словения, США, Чехия, Чили, Швеция, Шотландия, Финляндия, Франция, Эстония, Южная Африка, Япония.

Кроме того, в настоящее пособие вошла информация из документов стратегического планирования других не перечисленных стран, нашедшая отражение в качестве передового опыта.

*Примечание. Для удобства работы с пособием при приведении примеров национальных документов стратегического планирования в области безопасности дорожного движения зарубежных стран ссылки на них по тексту пособия не приводятся. Такие источники используемой информации содержатся в конце учебного пособия в списке используемых источников.*



# 1. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Япония



## Ущерб от дорожно-транспортных происшествий

Безопасность дорожного движения определена на глобальном уровне как серьезная проблема. В 2021 году в результате ДТП в мире погибли **1,19 млн человек**<sup>5</sup>.

Это недопустимо высокие цифры, которые, несмотря на кропотливую работу, проводимую на международном и национальном уровнях, практически не менялись в течение последних 20 лет<sup>6</sup>.

Ожидается, что к 2030 году ДТП станут пятой по значимости причиной смертности во всем мире, обогнав СПИД, туберкулез, рак трахеи, бронхов и легких.

Помимо этого, ДТП имеют серьезные экономические последствия<sup>7</sup>. Годовой показатель экономических потерь от ДТП подсчитывается на основании следующих видов убытков:

1. **Неденежные потери** (смерть, травмы, страдания). Определение размеров данного вида потерь по большей части основано на оценке стоимости человеческой жизни.

К наиболее распространенным методам оценки относятся:

- **метод человеческого капитала** – основан на оценке размера доходов жертвы, которые могли быть получены с момента смерти в результате ДТП до момента ожидаемой естественной смерти;

- **«готовность платить»** – основан на суммах, которые люди готовы заплатить за снижение риска совершения ДТП или получить в качестве компенсации за ДТП<sup>8</sup>.

2. **Денежные потери** (медицинские расходы, компенсационные и страховые выплаты, потерянный заработок, имущественные потери, судебные издержки и др.).

Так, например, ежегодные экономические потери от ДТП составляют в США 835 млрд долларов<sup>9</sup>, в Японии – 97,6 млрд долларов (14,4 трлн иен)<sup>10</sup>, в Австралии – 30 млрд долларов<sup>11</sup>, в Австрии – 10,5 млрд долларов (9,7 млрд евро)<sup>12</sup>.

По разным оценкам в рассмотренных странах потери в результате ДТП составляют от 0,5 до 5% внутреннего валового продукта (ВВП) страны.

В соответствии с рекомендациями, разработанными в **Корее**, включение в государственное планирование параметра, называемого стоимостью статистической жизни (Value of statistical life), и приведение его в соответствие с рекомендациями Организации экономического сотрудничества

<sup>5</sup> *Global status report on road safety 2023: summary*. Geneva: World Health Organization. 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<sup>6</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<sup>7</sup> *The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable*. World Bank. 2017.

<sup>8</sup> Подробнее о существующих подходах к оценке стоимости человеческой жизни см.: Шипицына С.Е., Нифантова Р.В. Современные методические подходы в оценке стоимости человеческой жизни // Экономика региона. № 3. 2022. С. 289-294.

<sup>9</sup> Сведения по состоянию на 2010 год.

<sup>10</sup> Сведения по состоянию на 2021 год.

<sup>11</sup> Сведения по состоянию на 2021 год.

<sup>12</sup> Сведения по состоянию на 2021 год.



и развития поможет обосновывать финансирование большего количества мероприятий по обеспечению БДД<sup>13</sup>.

### **Влияние социально-экономических факторов на безопасность дорожного движения**

Перспективы развития ситуации в области безопасности дорожного движения во многом зависят от социально-экономических изменений в стране.

В условиях экономического кризиса и посткризисного состояния дорожно-транспортная смертность резко снижается ввиду сокращения экономической мобильности граждан, на что неоднократно указывалось как на глобальном, так и региональном и национальном уровнях.

Развитие экономики способствует увеличению спроса на использование автодорожной сети и, как следствие, – росту численности парка транспортных средств<sup>14</sup>, объемов перевозимых грузов и пассажиров, что создает угрозы БДД.

Исследования Организации экономического сотрудничества и развития свидетельствуют о том, что при росте безработицы безопасность дорожного движения повышается. Во время экономического подъема наблюдается обратный эффект, если не применяются новые и адекватные меры. Финансовый кризис 2007-2008 годов и последующий серьезный экономический спад сопровождались заметным снижением ежегодного числа смертей на дорогах в большинстве стран ОЭСР и ЕС, причем это снижение было более значительным, чем то, к которому страны привыкли ранее.

На это повлияла совокупность факторов: сокращение пробегов транспортных средств, особенно грузовых, а также управляемых молодыми мужчинами; снижение трафика и фактов управления ТС в нетрезвом виде, а также сокращение количества молодых людей, обучающихся вождению<sup>15</sup>.

### **Вклад обеспечения безопасности дорожного движения в достижение других целей**

Повышение БДД признается важным фактором в создании безопасного и надежного общества и уравнивается с предотвращением преступности, стихийных бедствий и противодействием COVID-19.

На глобальном уровне с обеспечением БДД непосредственно связаны две задачи Целей устойчивого развития (ЦУР), предусмотренные Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года:

1) вдвое сократить количество погибших и раненых в результате ДТП (ЦУР 3.6);

2) обеспечить доступ к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех, повышая безопасность дорожного движения, в частности, за счет расширения общественного транспорта, уделяя особое внимание потребностям тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей (ЦУР 11.2).

<sup>13</sup> *Motorway Safety in Korea: Learning from International Best Practice for an Action Plan to 2030 // International Transport Forum Policy Papers. № 98. OECD Publishing. Paris.*

<sup>14</sup> Далее также – «ТС».

<sup>15</sup> *Preparatory work for an EU Road Safety Strategy // Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2018. ISBN 978-92-79-82746-4.*



Включение конкретных задач, связанных с обеспечением БДД, в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. свидетельствует о всеобщем признании того, что ДТП в настоящее время являются одной из наиболее серьезных угроз для устойчивого развития стран.

В своих документах стратегического планирования страны подчеркивают, что политика по обеспечению БДД не существует изолированно (**Австрия, Бразилия, Германия**, страны **ЦАРЭС**). Решения и действия во многих других областях влияют на достижение результатов в области БДД. Аналогичным образом обеспечение БДД влияет на достижение результатов в других сферах жизни общества.

В **Австрии** документ стратегического планирования в области безопасности дорожного движения наряду с такими инициативами ЦУР как сокращение вдвое числа погибших на дорогах (ЦУР 3.6) и создание безопасных и устойчивых городов и сообществ (ЦУР 11.2) базируется также на создании безопасной рабочей среды (ЦУР 8.8).

Обеспечение безопасности дорожного движения тесно связано с политикой в области транспорта, дорожного хозяйства, здравоохранения, образования и просвещения, энергетики, защиты окружающей среды, занятости, науки и технологий, правосудия, страхования, торговли, иностранных дел и т.д.

Безопасность дорожного движения играет основную роль в снижении уровня безработицы, неравенства, нагрузки на медицинские организации, повышении безопасности на рабочих местах, расширении доступа к возможностям образования и трудоустройства<sup>16</sup>.

Тем самым инвестиции в обеспечение БДД, как отмечено в Стратегии **Испании**, принесут долгосрочные как экономические, так и социальные выгоды.

Заслуживает внимания, что в **Швеции** идеология стремления к нулевой смертности на дорогах не ограничивается обеспечением БДД в традиционном значении, а включает предотвращение самоубийств на дорогах<sup>17</sup>.

Таким образом, эффективность, доступность и безопасность транспортной системы прямо или косвенно способствуют реализации многих Целей устойчивого развития Повестки дня на период 2030 года, в том числе:

- 1) здоровье и благосостояние (ЦУР 3);
- 2) обеспечение всеохватного и справедливого качественного образования и поощрение возможности обучения на протяжении всей жизни для всех (ЦУР 4);
- 3) чистая и доступная энергия (ЦУР 7);
- 4) достойный труд и экономический рост (ЦУР 8);
- 5) промышленность, инновации и инфраструктура (ЦУР 9);
- 6) устойчивые города и общество (ЦУР 11);
- 7) ответственное потребление и производство (ЦУР 12);
- 8) принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями (ЦУР 13).

<sup>16</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030 гг. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<sup>17</sup> В Швеции каждый десятый смертельный случай в ДТП связан с самоубийством.



## **2. ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К СТРАТЕГИЧЕСКОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**



**Россия**





Признавая важность проблемы, на международном уровне период 2021–2030 гг. провозглашен вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, целью которого является снижение смертности и травматизма в ДТП не менее чем на 50% во всем мире<sup>18</sup>.

На глобальном уровне действия, которые необходимо предпринять для достижения поставленной цели, описаны в Глобальном плане Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 гг.<sup>19</sup> Он должен служить общей концептуальной основой для разработки национальных и местных планов действий в области обеспечения БДД и установки соответствующих целей.

На региональном уровне в рамках второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 гг.) в ЕС основным документом стратегического планирования являются разработанные Европейской Комиссией Основы политики безопасности дорожного движения на период 2021–2030 годов<sup>20</sup>.

Документ представляет собой план действий с набором рекомендаций и мер, которые обеспечили странам ЕС общие принципы управления в области БДД при подготовке национальных стратегических документов.

Некоторые страны учитывают интересы БДД на самом высоком законодательном уровне, обеспечивая при этом реализацию соответствующего положения построением национальной системы в этой области.

Например, в 2020 году Конгресс **Мексике** единогласно одобрил конституционную поправку, устанавливающую безопасную мобильность и безопасность дорожного движения в качестве фундаментального права.

Общий закон о мобильности и безопасности дорожного движения, в котором закреплено новое конституционное право, признает необходимость защиты уязвимых участников дорожного движения и определяет круг субъектов, участвующих в обеспечении БДД и устойчивой мобильности.

В октябре 2023 года Правительство **Мексике** опубликовало Национальную стратегию мобильности и безопасности дорожного движения на 2023–2042 годы, представляющую долгосрочное видение развития мобильности и БДД, которое охватывает все ценности, закрепленные в законе, от доступности до справедливости<sup>21</sup>.

Выстроенная система управления в области обеспечения БДД в **Мексике** наглядно демонстрирует пример комплексного подхода к проблеме дорожно-транспортного травматизма.

<sup>18</sup> Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299. от 31 августа 2020 г. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире.

<sup>19</sup> Далее также – «Глобальный план».

<sup>20</sup> Commission staff working document «EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 - Next steps towards «Vision Zero». Brussels. 19.6.2019 SWD (2019) 283 final.

<sup>21</sup> Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.



В **Бразилии** стратегическое планирование и правовое регулирование деятельности в области обеспечения БДД возведено в ранг национальной задачи государства.

В стране основным документом стратегического планирования является Национальный план по сокращению смертности и травматизма в дорожном движении, принятый в соответствии с Законом № 13.614 от 11 января 2018 года, который дополнил статью 326-А Кодекса дорожного движения **Бразилии** и поставил новые задачи перед органами Национальной системы дорожного движения на период 2018-2028 годов<sup>22</sup>.

На сегодняшний день в большинстве стран мира разработаны документы, являющиеся основой для формирования и реализации государственной политики в области БДД.

По информации ВОЗ, 117 стран разработали и приняли национальные стратегические документы в области БДД, но только 16 из них полностью финансируются, 84 страны имеют специальное агентство по безопасности дорожного движения, около половины стран используют для финансирования мероприятий по обеспечению БДД специальные налоги и штрафы за нарушение правил дорожного движения<sup>23</sup>.

Национальные стратегические документы представлены в виде стратегии (**Австрия, Австралия, Испания, Канада, Южная Африка**), национального плана (**Бельгия, Бразилия, Швеция, Япония**), программы (**Германия, Шотландия**), концепции (**Беларусь**).

Они призваны сформировать основу для действий и стать инструментом, который продвигает, облегчает и координирует инициативы политических, экономических и социальных субъектов на национальном уровне, способствует достижению общих целей и решению новых задач, как отмечено в **Испании**.

Некоторые страны в рамках реализации стратегии разрабатывают дополнительные документы стратегического характера по отдельным направлениям деятельности БДД. Например, в соответствии с Планом по обеспечению безопасности дорожного движения на 2019-2022 годы Швеции Правительство **Швеции** представило национальную стратегию велосипедного движения.

Как правило, в документах стратегического планирования в области обеспечения БДД приводятся оценка ситуации, прогнозы её возможного развития под влиянием внутренних и внешних факторов, принципы и приоритеты, цели, задачи и средства их достижения, механизмы мониторинга, оценки и корректировки документов, а также иные условия реализации.

### **Оценка ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения**

Всемирная организация здравоохранения указывает, что национальные документы стратегического планирования в области БДД должны основываться на результатах оценки ситуации.

<sup>22</sup> Гордеева А.Д., Гусева А.А. Стратегическое планирование и правовое регулирование деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения в Бразилии // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 64–70.

<sup>23</sup> Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.



**Австралия, Германия, Корея, Шотландия, Швеция, Южная Африка, Япония** также признают, что для разработки актуального документа необходим детализированный анализ ситуации в сфере БДД, который позволит определить текущее состояние и основные тенденции, а также способствует принятию конкретных решений и целенаправленному инвестированию ресурсов.

#### ***Оценка эффективности ранее принятых и внедренных мер по обеспечению безопасности дорожного движения***

В преддверии нового этапа стратегического планирования **Австралия, Германия, Испания, США, Южная Африка** признают важность оценки эффективности уже принятых мер, реализацию которых необходимо продолжить и активизировать. Как правило, оценка проводится на основе изучения динамики аварийности, а также экспертного мнения и отражается в национальных документах стратегического планирования в области БДД.

Например, в **Испании** отмечено, что меры, принятые в период реализации ранее действующей Стратегии безопасности дорожного движения 2003-2009 гг., позволили увеличить использование шлемов с 73 до 98,9%, ремней безопасности – с 70 до 90,6%, снизить среднюю скорость трафика на 2 км/ч и снизить факты управления ТС в состоянии опьянения с 35 до 29% от общего числа выявленных водителей.

#### ***Учет особенностей страны***

При стратегическом планировании в области безопасности дорожного движения должны учитываться экономические, демографические, климатические и другие особенности страны.

В частности, это предписано для стратегических документов, разрабатываемых на уровне **Европейского союза**.

Наиболее показательным данный момент отработан в **Японии**. В связи с тем, что с каждым годом увеличивается доля пожилого населения страны, принимаются соответствующие меры по адаптации транспортной системы к ним (подробнее будут рассмотрены далее).

Кроме того, **Япония** подвержена природным катаклизмам (землетрясениям, цунами). Поэтому на уровне стратегического планирования заложены мероприятия, направленные на обеспечение БДД во время стихийных бедствий (устойчивые от землетрясений и цунами мосты, дороги, своевременные системы оповещения участников дорожного движения о землетрясениях, эвакуационные пути с дорог, дополнительное электропитание светофоров для предотвращения их остановки из-за отключения электроэнергии и др.).

#### ***Консультирование с заинтересованными субъектами***

Стратегическое планирование в области безопасности дорожного движения следует осуществлять посредством консультативного процесса с участием всех заинтересованных сторон. Это позволит побудить субъекты к размышлениям и идеям о том, как внести вклад в обеспечение БДД индивидуально и совместно, способствует обмену информацией и знаниями между участниками, а также позволит снизить риски, связанные с реализацией стратегии.

При подготовке документов стратегического планирования в области БДД в **Швеции** и странах **ЦАРЭС** используется двухфазный вариант консультативного процесса.

Первая фаза включает получение информации об исходном состоянии БДД, определение приоритетов и ролей.

Вторая фаза направлена на осознание связи между субъектами обеспечения БДД, вдохновение на дальнейшие меры.

#### ***Привлечение общественности***

В **Бельгии** в рамках разработки национального документа стратегического планирования создана цифровая платформа «Все за ноль», в рамках которой граждане могли выразить мнение относительно проблем, заслуживающих первоочередного внимания. В обсуждении приняли участие почти 5,5 тыс. человек, около 100 предложений вошли в План действий по повышению БДД.

Участие в процессе формирования стратегического документа страны федерального уровня принимают и граждане **Бразилии** путем публичного обсуждения проекта документа на электронной площадке. Кроме того, граждане имеют право принимать участие и в ежегодном пересмотре Национального плана, который касается формирования новых мероприятий по БДД, постановке новых целей.



# Бразилия





### 3. Идеология обеспечения безопасности дорожного движения



Швеция



### 3.1. Подход «Vision Zero»

Почти 30 лет назад эксперты в области безопасности дорожного движения задались смелым и амбициозным вопросом, можно ли вообще устранить смертность на дорогах?

В 1997 году **Швеция** стала первой страной в мире, принявшей политику под названием «Vision Zero», направленную на достижение нулевого уровня смертности на дорогах страны.

Изначально подход «Vision Zero» применялся в химической промышленности.

В результате нескольких несчастных случаев на производстве с плачевным исходом владелец химической компании «Дюпон» в начале XIX века составил комплексные правила безопасности, в основе которых уже тогда лежало знание того, что люди (в данном случае – фабричные рабочие) всегда будут совершать ошибки, независимо от того, насколько хорошо они подготовлены. Поэтому на руководство была возложена ответственность за безопасность в компании, чтобы создать «прощающую» человеческие ошибки систему, в которой больше не должно происходить серьезных несчастных случаев.

Классическая проблема «Vision Zero» в первые годы заключалась в том, что «Zero» понимали не как видение, а как иллюзорную цель численного сокращения, поэтому отвергали. Не в последнюю очередь по этой причине утвердился термин «Безопасная система» (о чем будет сказано далее).

На сегодняшний день подход «Vision Zero» признан в большинстве стран, интерпретирован с учетом национальных особенностей и воспринимается как синоним любой стратегии БДД.

**Бельгия** отмечает, что добиться значительного прогресса в области безопасности дорожного движения становится все труднее, поскольку «созревшие плоды» уже в основном сорваны.

Принятые меры, например, установление обязанности использования ремней безопасности и выборочные проверки водителей на состояние опьянения доказали свою эффективность, но темпы прогресса в последние годы были медленными. Стало понятно, что большая часть ДТП происходит из-за ошибок водителей и других участников дорожного движения (как отмечено в Национальной Стратегии безопасности дорожного движения **Австралии**).

Безусловно, классический арсенал мер останется необходимым, но его будет недостаточно для достижения поставленных целей. Важный прогресс, достигнутый за последние годы, требует нового импульса для политики в области обеспечения БДД. Для достижения ожидаемых результатов необходимо сменить курс и пойти по новому пути, что определено Глобальным планом и признается большинством стран (**Австрией, Бельгией, Германией, Швецией** и др.).

### 3.2. Безопасный системный подход

В ряде стран (**Австралия, Австрия, Испания, США**) признают, что на фоне развития транспортного комплекса ДТП будут продолжаться и это необходимо учитывать при планировании деятельности по обеспечению БДД.

Общепризнанно, что человеческий фактор играет значительную роль в совершении ДТП. При этом на исход ситуации существенно влияют транспортные средства и дорожные условия.

Наиболее показательно это подтверждается на модели «Швейцарского сыра», разработанной **Швецией** и широко приводимой во многих документах стратегического планирования (**США**).

Последовательно расположенные «ломтики» в совокупности являются аналогом классической системы «водитель» – «автомобиль» – «дорога» – «среда». ДТП является результатом просчетов («отверстий») во всех «ломтиках»-элементах одновременно.

Приведенная модель «Швейцарского сыра» может быть адаптирована применительно к гибели в ДТП, а не самому факту его совершения, что наиболее соответствует вектору современной политики в области безопасности дорожного движения.

Импульсом к гибели в таком случае служит человеческая ошибка, которая должна быть предотвращена системами активной безопасности ТС и дороги, например, удержание в полосе движения.

Если ДТП избежать не удалось, в действие вступает пассивная безопасность, способствующая снижению тяжести последствий произошедшего ДТП.

Решающая роль возлагается на систему оказания помощи пострадавшему, главная цель которой – минимизировать серьезные последствия для здоровья пострадавшего и не допустить его гибель.

И лишь при совокупности просчетов одновременно в нескольких элементах системы наступает смертельный исход ДТП.

Однако смерть и серьезные травмы *не должны рассматриваться как неизбежные издержки дорожного движения*, что в прямой постановке заложено в идеологию стратегического планирования в области БДД в **Австралии**.

Как подчеркивается в **Бразилии**, факторы, вносящие существенный вклад в риск совершения ДТП (условия движения, исправность ТС, надлежащее состояние дорог и поведение водителя), можно контролировать. Поэтому подход к восприятию ДТП как неизбежного случая должен быть пересмотрен.

Текущая ситуация и взгляд в будущее побудили многие страны применить новый подход к обеспечению БДД для достижения амбициозных целей – **«Безопасная система» (безопасный системный подход)**.

Подход имеет собственный экономический, социальный, политический контекст, сильно отличающийся от предыдущих подходов.

Данный подход, как отмечено **Испанией**, требует от государственных органов правильной интерпретации и управления многочисленны-





ми факторами, которые оказывают сильное влияние на благосостояние граждан.

С 1990-х годов все большее число стран ставит свою работу по обеспечению БДД на новую основу, разрабатывая интегрированные программы обеспечения БДД и устанавливая философию безопасности, основанную на подходе «Безопасная система».

Идеология данного подхода основывается на содержании шведского «Vision Zero» и голландского «Sustainable Safety» («Устойчивая безопасность»).

Безопасный системный подход заложен в основу Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021-2030 гг., а призыв применить данный подход содержится в Глобальном плане (табл. 1).

Таблица 1

**Сопоставление традиционных подходов к обеспечению БДД  
с безопасным системным подходом**

Вопрос	Традиционный подход	«Подход «Безопасная система»»
В чем проблема?	Попытки предотвратить все ДТП	Предотвратить ДТП с погибшими и тяжелоранеными
Какова цель?	Сократить количество погибших и тяжелораненых	Ноль погибших и тяжелораненых
Каковы основные подходы к планированию?	Реагировать на свершившиеся ДТП. Инкрементальный подход к решению проблемы*	Предварительно наметить и свести к нулю риск совершения ДТП. Итеративный подход к решению проблемы**
Что вызывает проблему?	Участники дорожного движения, не соблюдающие ПДД	Люди физически уязвимы. Необходимо изменить качество и конструкцию дорог и дорожной инфраструктуры, подход к определению допустимых скоростных режимов
Кто несет ответственность?	Индивидуально	Разделение ответственности
Как работает система?	Включает различные мероприятия	Различные элементы объединяются для получения суммарного эффекта — если одна часть системы выходит из строя, другие «страхуют»

\* В общем смысле своего значения суть инкрементального подхода состоит в быстром создании продукта с ограниченным, но работающим функционалом. Такой подход позволяет быстро проверять и корректировать гипотезы относительно создаваемого продукта и быстро корректировать направления дальнейшей разработки.

\*\* В общем смысле своего значения итеративный подход заключается в повторении операций для улучшения результатов предыдущего этапа (итерации), т.е. сначала создается проект плана мероприятия, потом происходит постепенное (шаг за шагом, действие за действием) приближение к итоговому результату. Результаты каждой итерации можно продемонстрировать заказчику, чтобы при необходимости оперативно вносить корректировки.



**Австралия, Канада, Италия, Нидерланды, Швеция** и многие другие страны мира разработали национальные стратегии безопасности дорожного движения, в которых используется подход «Безопасная система», направленный на устранение смертельных и серьезных ДТП с помощью систематического, междисциплинарного и многосекторального подходов.

Некоторые страны (**Бразилия, США**) признают, что подход «Безопасная система» представляет собой сдвиг системы обеспечения БДД от традиционных подходов.

Безопасный системный подход традиционно представлен пятью основными компонентами: управление в области обеспечения БДД, безопасный участник дорожного движения, безопасные ТС, безопасная дорожная инфраструктура и реагирование после ДТП (рис.1).

Воздействие на компоненты безопасного системного подхода осуществляется в областях законодательства, правоприменения, образования и технологий. При этом такой компонент как управление в области обеспечения БДД должен осуществлять вертикальную и горизонтальную координацию<sup>24</sup>.



Рисунок 1. Структура безопасного системного подхода

Он направлен на максимизацию безопасности за счет улучшения проектирования и строительства дорог, обеспечения безопасности ТС, эффективности законов в области дорожного движения и их над-

<sup>24</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.



лежащего соблюдения, повышения культуры участников дорожного движения и наличия эффективной системы медицинской помощи пострадавшим в ДТП, как отмечено в Региональной стратегии безопасности дорожного движения стран **ЦАРЭС**.

В **Австралии** особо подчеркивается, что все элементы системы должны образовывать комплексную цепь безопасности, предотвращающую несчастные случаи даже при отказе одного или нескольких элементов, либо, по крайней мере, исключая серьезные травмы и смертельные случаи.

Хотя структура безопасного системного подхода представлена четырьмя краеугольными камнями (за исключением управления, поскольку указанный компонент является неким связующим звеном остальных компонентов), существует множество связей между ними, которые способствуют получению общих преимуществ.

При этом в зависимости от национальной ситуации в области БДД конкретные действия, группы или факторы риска, заслуживающие повышенного внимания, поднимаются до уровня самостоятельных элементов подхода «Безопасная система» (например, безопасная скорость (**Австралия, Беларусь**), поездки в отдаленные регионы (**Австралия**), безопасное производство транспортных работ и услуг (**Беларусь**).

Страны, применяющие подход «Безопасная система» вместо традиционного подхода к повышению БДД, достигают значительных успехов.

Например, в **Швеции** применение безопасного системного подхода за десятилетие позволило снизить уровень смертности в ДТП с 7 до 3 человек в расчете на 100 000 населения.

Вместе с тем, как отмечено **США**, ни одна страна до сих пор полностью не ликвидировала смертность на дорогах.

При этом, в **США** признается, что широкое применение мер в рамках безопасного системного подхода способно привести к реальной перспективе снижения смертности на дорогах до нуля (как определено в качестве цели к 2050 году многими странами мира (**Австрия, Испания, Швеция**)).



## 4. Принципы и приоритеты



**Австралия**





Обеспечение БДД в соответствии с безопасным системным подходом основывается на следующих принципах и приоритетах, которые в различной интерпретации отражаются в национальных документах стратегического планирования.

**1. Дорожно-транспортная система должна компенсировать ошибки человека.** Участники дорожного движения уязвимы к воздействию различных факторов, склонны к отвлечению внимания, что негативным образом сказывается на их безопасности.

Безопасный системный подход исходит из основополагающей предпосылки о том, что дорожно-транспортная система должна сводить к нулю риски гибели и получения серьезных травм. Поэтому основное внимание следует уделять повышению безопасности транспортных средств и дорожной инфраструктуры, на что обращается внимание, в частности, в **Австралии**.

**2. Приоритет безопасности над экономическими интересами.** Безопасность не должна приноситься в жертву другим соображениям, таким как стоимость или стремление сократить время в пути<sup>25</sup>.

**3. Обеспечение БДД – общая ответственность.** Безопасный системный подход стремится разделять ответственность за БДД, устранять недостатки и слабые места во всей системе<sup>26</sup>. Обеспечение безопасности на дорогах рассматривается как общая ответственность, не ограниченная только участниками дорожного движения, что признается многими странами (**Австралия, Бельгия, Бразилия, Германия, страны ЦАРЭС, США, Шотландия, Япония**).

В первую очередь она возложена на традиционные субъекты системы обеспечения БДД: государственные органы во всех сферах, имеющих отношение к обеспечению БДД, включая транспорт и инфраструктуру, окружающую среду, образование, полицию, здравоохранение, правосудие и туризм.

В **Шотландии** указанная идеология особо подчеркивается постановкой стратегических целей и действий со словами «мы» и «наш» («мы должны...», «мы сделаем...», «наша задача...» и т.п.).

Центральную роль с точки зрения вовлечения в вопросы обеспечения БДД политических кругов, общества и иных субъектов, как отмечается в **Бразилии**, играет законодательство.

**4. Повышение роли общественности и коммерческих структур.** Ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения возлагается на профессиональные группы и более широкое сообщество: производителей ТС и разработчиков технологий, страховые компании, дорожные организации, работодателей, владельцев автопарков, ученых и педагогов, родителей и всех граждан.

**5. Объединение усилий (синергия).** Опыт ряда стран (**Австрия, Австралия, Бельгия, Бразилия, Испания, Канада, Швеция, Южная Африка, Япония**) показывает, что для достижения максимального

<sup>25</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<sup>26</sup> Там же.

эффекта от реализации безопасного системного подхода необходимо объединение усилий и слаженное взаимодействие органов власти всех уровней, международных и национальных организаций, в том числе неправительственных, частного сектора, научных кругов, профессиональных сообществ и других субъектов, заинтересованных в повышении БДД.

Это способствует развитию партнерских отношений, обмену знаниями и передовым опытом, что в совокупности позволит достичь синергию в решении вопросов БДД, то есть усиливающий эффект взаимодействия нескольких факторов, при котором совместное их действие существенно превосходит эффективность действий каждого, как отмечено в **Канаде** и **Испании**.

**6. Проактивный подход.** Для достижения нулевой смертности в результате ДТП необходимы упреждающие решения. Проактивное управление рисками является одним из компонентов подхода «Безопасная система» и предполагает выявление как существующих, так и возможных в будущем проблем, на что обращают внимание некоторые страны, например, **Германия, Корея**.

*В целом эффективное повышение БДД возможно за счет реализации трех подходов:*

- 1) удвоить эффективность того, что работает;
- 2) ускорить внедрение передовых технологий;
- 3) определить приоритет безопасности.

Они являются взаимодополняющими, взаимозависимыми и взаимно усиливающими, как отмечено **США** и некоторыми другими странами (рис. 2).

**1) Удвоить эффективность того, что работает.** Как отмечено в **Испании**, необходимо уделять внимание тем областям, в которых есть доказательства, что последовательные и скоординированные усилия могут привести к большим результатам. Для этого необходима оценка эффективности ранее принятых мер на основе фактических данных (показателей аварийности) либо экспертного мнения.

В **Германии** отмечено, что уже сейчас существует много эффективных мер, особенно в сфере безопасности инфраструктуры, которые необходимо продолжать применять и, в идеале, активизировать их реализацию.

При этом, в **Австралии** указано, что также нельзя оставлять без внимания меры, которые могут не дать результатов в течение некоторого времени, но приведут к долгосрочным улучшениям.

Существует еще большая потребность в инициативах по БДД, отвечающих потребностям времени. Помимо усиления различных мер, которые уже реализованы, необходимо работать над мерами новой эпохи, которые активно внедряют передовые технологии, способствующие обеспечению БДД. Поэтому приобретает актуальность второй подход.

**2) Ускорить внедрение передовых технологий.** Существующие и новые технологии обещают большие достижения в области БДД.



Ожидается, что темпы развития технологий во всех областях будут быстро расти.

Чтобы ускорить внедрение этих технологий и максимально реализовать их потенциал необходимы новые партнерские отношения между производителями, поставщиками, системой экстренной медицинской помощи и государственным сектором для выявления и определения приоритетов применения в интересах БДД.

**3) Определить приоритет безопасности.** Данный подход признает, что важной составляющей для достижения нулевого уровня смертности на дорогах является повышение культуры безопасности.

Безопасность должна иметь один из самых высоких приоритетов в решениях, начиная с того, где переходить улицу, и заканчивая тем, на что выделять федеральные средства.

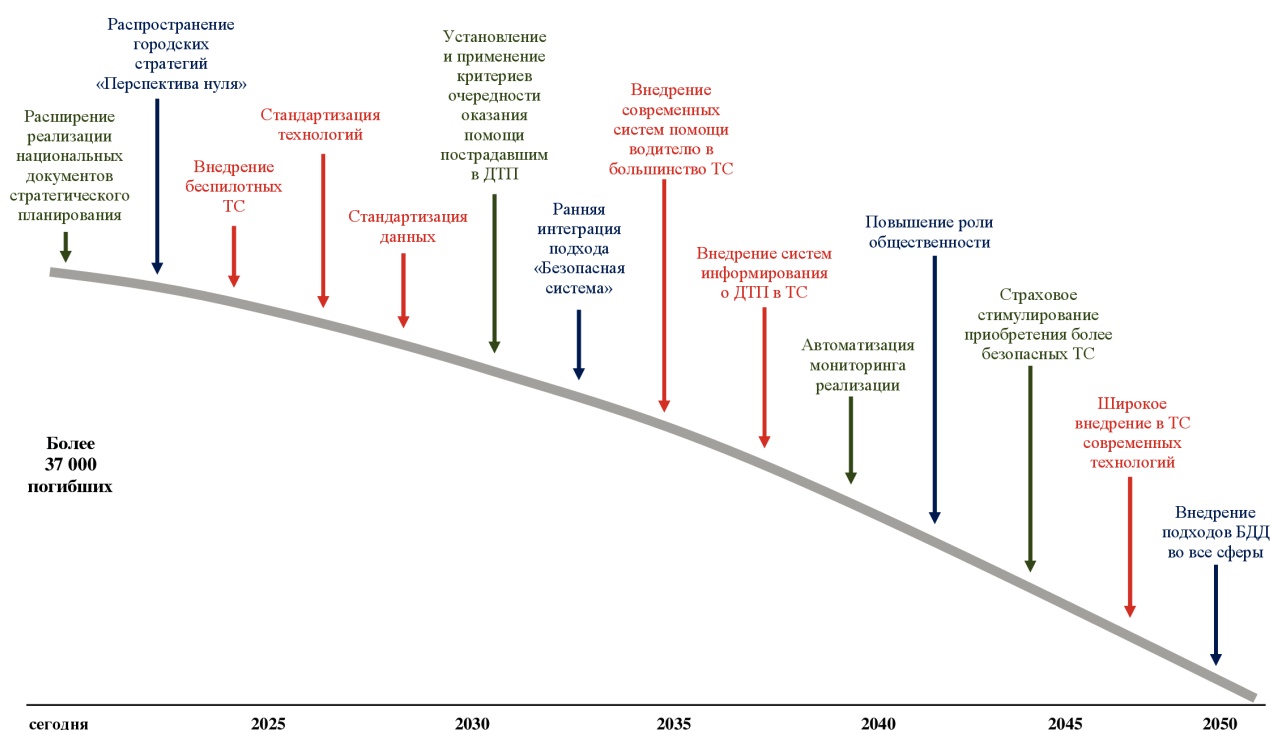


Рисунок 2. Реализация подходов на пути к нулевой смертности в ДТП (США)



## 5. Прогнозирование и моделирование



Китай





Для эффективной реализации проактивного подхода в целях обеспечения безопасности на дорогах важное значение имеют прогнозирование и моделирование, что позволяет своевременно устанавливать потенциальные угрозы и принимать упреждающие решения.

Прогнозирование должно быть основано на объективной и полной оценке ситуации в области БДД, что подчеркивается в **Корее**.

В документах стратегического планирования зарубежных стран выделяются две основные *модели прогнозирования ДТП*:

**1. Прогнозирование на основе данных об аварийности.** Заключается в определении мест повышенного риска ДТП на основе сведений о ранее совершенных происшествиях (причины, сопутствующие факторы). Данная модель прогнозирования эффективна на дорогах в населенных пунктах, а также на дорогах, где отсутствует разделение транспортных потоков (попутного и встречного), а также движения ТС и пешеходов. Такой подход не эффективен на автомагистралях, исключая пересечение потоков в одном уровне. ДТП на таких дорогах часто вызваны сочетанием дорожного движения, плохой погоды, превышения скорости и человеческой ошибки, причем два последних фактора невозможно предсказать.

**2. Прогнозирование в реальном времени.** Предполагает оценку дорожных условий (интенсивности и плотности трафика, состояния погоды и др.) в реальном времени и их сопоставление с имеющимися данными об условиях движения в момент ранее совершенного ДТП и предшествующего ему периода времени (как правило, до 30 минут).

Установление в реальном времени условий, которые ранее приводили к ДТП, сигнализирует о повышенном риске его совершения снова и позволяет дорожной полиции и операторам дорог принимать меры для снижения такой вероятности.

Указанная модель прогнозирования эффективна для автомагистралей, как указано в **Корее**.

Таким образом, первая модель направлена на выявление потенциально опасных мест, а вторая – *условий* совершения ДТП.

Методология разработки сценариев развития ситуации в области БДД в **США** представлена совокупностью методов трехэтапного прогнозирования (1) и планирования на основе предположений (2), подкрепленных методом ретроспективного анализа (3) (рис. 3).

**1) Метод трехэтапного прогнозирования** основан на том, что со временем методы и средства, хорошо отвечающие нынешним условиям, становятся все менее эффективными (*первый этап*). Это требует их постоянного совершенствования и адаптации к современным условиям (*второй этап*) за счет формирующих действий.

Однако под воздействием различных факторов экономического (кризис), политического (санкции) и другого характера (разрушенные предположения) желаемый результат (*третий этап*) не может быть достигнут в полном объеме, поэтому представлен *альтернативными вариантами развития событий*.

**2) Метод планирования на основе предположений**, исходя из его описания, способствует определению направлений достижения желаемого результата (*формирующие действия*). Он также позволяет установить риски и угрозы достижения цели (*сигналы*) и принять меры, защищающие от негативных последствий (*разрушенные предположения*) при несостоятельности решений (*ограничивающие действия*). Такие меры могут выражаться в применении альтернативных методов, задействовании резервных ресурсов и т.п.

Таким образом, два рассмотренных метода в совокупности направлены на увеличение пригодности решений для текущих условий на долгосрочный период.

**3) Метод ретроспективного анализа** заключается в обработке сведений за прошедший период времени (анализ состояния и тенденций дорожно-транспортной аварийности, результатов нормотворческой и правоприменительной деятельности и др.).

Применение данного метода способствует результативности принятия решений и определения векторов развития на основе уже имеющегося опыта в целях недопущения однотипных ошибок и определения потенциальных рисков.

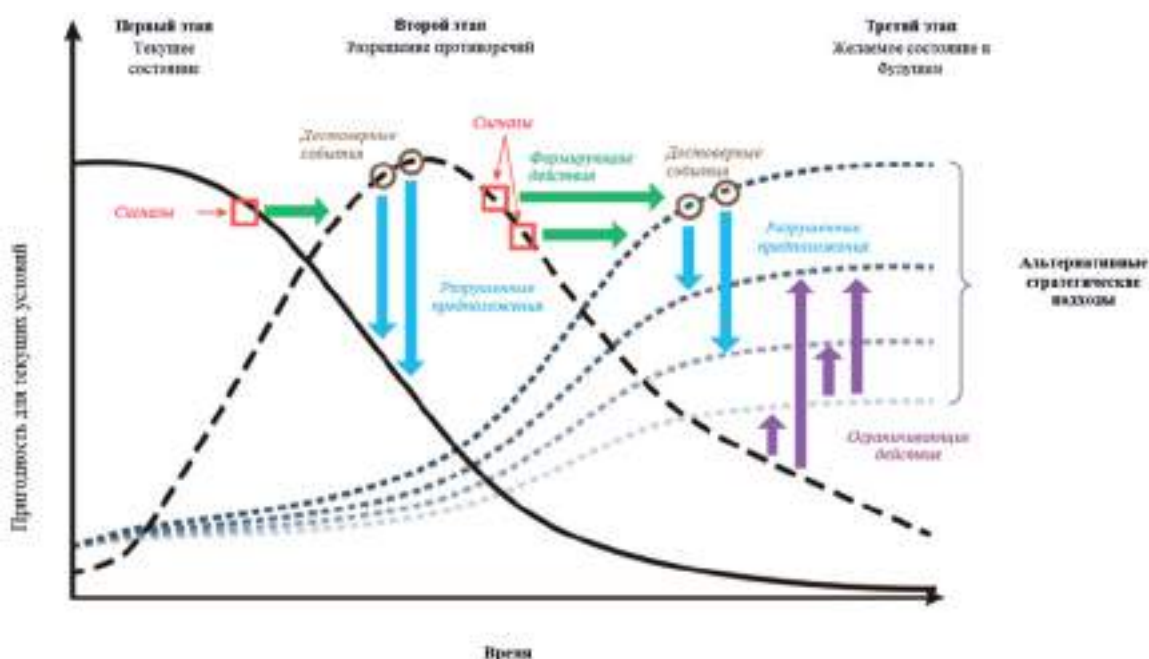


Рисунок 3. Методология разработки сценариев при стратегическом планировании в области БДД (США)

В некоторых странах (**Австралия, Испания, Корея, США, страны ЦАРЭС**) решениям в области обеспечения БДД предшествует **моделирование**, с помощью которого оценивается потенциальная эффективность и, следовательно, целесообразность их принятия.

Моделирование ожидаемых результатов политики и действий в области БДД является одним из ключей к успешному плану действий по обеспечению БДД. Оно помогает масштабировать ресурсы в соответствии с уровнем амбиций.





Моделирование ожидаемого числа предотвращенных жертв также помогает обосновать экономический план действий по обеспечению БДД, распределять ресурсы на меры пропорционально количеству жизней, которые, как ожидается, будут спасены, на что указано в **Корее, Испании, США**, странах **ЦАРЭС**.

В **США** при планировании действий в области БДД принимается в расчет, что в ближайшей перспективе можно было бы спасти до 10 000 жизней, если бы имеющиеся технологии (автоматическое экстренное торможение, предупреждение о выходе из полосы движения и системы обнаружения слепых зон) были внедрены во все транспортные средства. Оборудование всех автомобилей алкозамками могло бы ежегодно спасать более 7000 жизней.

Прогнозирование и моделирование дальнейшего развития ситуации в области БДД, основанные на изучении текущего состояния и тенденций, позволяют выделить вызовы, риски и угрозы, которые должны учитываться при планировании действий.

## 6. Вызовы, риски, угрозы



**Южная Африка**





На уровень безопасности дорожного движения влияет множество факторов, многие из которых, включая экономические и социальные тенденции, появление новых технологий, изменение климата, трудно предсказать. Они находятся вне прямого контроля органов власти, как отмечено в **Австралии, Германии, странах ЦАРЭС, Японии**.

В **Японии** отмечено, что трудно точно оценить, какой будет дальнейшая ситуация с дорожным движением, однако очевидно, что она будет усложняться.

Недостаточное внимание к этой проблеме может привести к более заметному росту основных показателей аварийности уже в ближайшие годы, как это отмечено **Беларусью**.

В международных и зарубежных документах стратегического планирования в различных интерпретациях, обусловленных национальными особенностями, выделяемые вызовы, риски и угрозы связаны с системой управления в области обеспечения БДД, а также с основными компонентами безопасного системного подхода. Как правило, они взаимосвязаны и взаимообусловлены.

**1. Управление в области обеспечения БДД** сопряжено со следующими вызовами, рисками и угрозами.

**1.1. Отсутствие комплексного и системного подхода к обеспечению БДД**, выраженное помимо прочего в:

1) отсутствию ясности относительно ролей и обязанностей в обеспечении БДД (страны **ЦАРЭС**);

2) отсутствию эффективной координации действий (страны **ЦАРЭС**).

**1.2. Недостатки анализа состояния БДД**, препятствующие выработке целенаправленных эффективных мер, направленных на обеспечение БДД (страны **ЦАРЭС**). Помимо прочего проблема выражается в несовершенстве систем и методик сбора данных, приводящем к сложности их сопоставления и использования (**Южная Африка**).

**1.3. Недостаточность финансирования и ресурсов** (Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030 гг., страны **ЦАРЭС, Шотландия, Южная Африка** и многие другие страны, особенно с низким и средним уровнем дохода на душу населения).

Экономические трудности приводят к ряду организационных проблем реализации национальных стратегий, связанных, в первую очередь, с нехваткой финансовых, кадровых и иных ресурсов, как это указано странами **ЦАРЭС**.

В свою очередь, в финансировании мероприятий по обеспечению БДД и распределении ресурсов выделяют следующие основные проблемы: низкий уровень ресурсов; отсутствие капитальных вложений в улучшение инфраструктуры; экономические издержки, связанные с гибелью или получением травм в ДТП, не учитываются в затратах, связанных с обеспечением БДД; отсутствие на высшем уровне признания масштаба проблемы дорожно-транспортного травматизма и реальной возможности её решить (**Шотландия, страны ЦАРЭС**).



#### **1.4. Нехватка квалифицированных специалистов в области БДД (Шотландия, Япония).**

Уменьшение или недостаток финансовых ресурсов, как правило, приводит к нехватке кадровых ресурсов, компетентных для решения проблем в области БДД, как отмечается в **Бразилии, Шотландии и Японии**.

В этой связи в **Шотландии** особо подчеркивается необходимость повышения эффективности деятельности по обеспечению БДД при меньших ресурсах. В **Японии** отмечено, что в условиях нехватки специалистов в широком спектре областей, связанных с транспортом, а также прогресса в области автоматизации, необходимо обеспечить качество кадров и обучение основам безопасности других работников.

**1.5. Негативные последствия внедрения инновационных технологий.** В ряде стран, в частности в **Бельгии, Корее, Шотландии, Японии** особо подчеркивается, что с передачей искусственному интеллекту управления процессами в дорожном движении (автоматизированные ТС, «умные» дороги и др.) возникнут новые риски в сферах кибербезопасности и защиты персональных данных.

Особенно проблема потенциальных негативных последствий внедрения инновационных технологий подчеркивается в контексте вспомогательных систем безопасности и информирования в ТС, которые могут отвлекать водителя и снижать его чувство ответственности, что учитывается в **Австрии и Бельгии**.

**1.6. Организационные риски,** связанные с реализацией национальных документов стратегического планирования, в том числе: несоблюдение плана реализации стратегии (**Южная Африка**); отсутствие должного контроля за ходом реализации стратегии (**Австралия**).

**2. Участник дорожного движения.** В рамках данного компонента выделяются следующие основные вызовы, риски и угрозы.

**2.1. Недостаточное знание правил дорожного движения, их нарушение участниками дорожного движения, недооценка рисков наступления неблагоприятных последствий при несоблюдении** отмечается в качестве одной из главных угроз БДД ряда стран (**Австралия, Беларусь, страны ЦАРЭС**).

Традиционно в контексте вызовов, рисков и угроз в области БДД в национальных документах стратегического планирования рассматриваются основные факторы и группы риска.

**2.2. Основные факторы риска**<sup>27</sup>, а также иные актуальные для конкретных стран причины совершения ДТП позиционируются как угрозы БДД:

- 1) несоблюдение скоростного режима (**Австралия, страны ЦАРЭС**);
- 2) выезд на полосу встречного движения (страны **ЦАРЭС**);
- 3) управление ТС в состоянии опьянения (**Австралия, Беларусь**).

В **Бельгии** и **Канаде** особо подчеркивается проблема управления ТС в состоянии наркотического опьянения, а в странах **ЦАРЭС** – участие в дорожном движении пешеходов, находящихся в состоянии опьянения;

<sup>27</sup> Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299. от 31 августа 2020 г. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире.



4) управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления (**Австралия, Беларусь**);

5) травматизм пешеходов, а также других уязвимых участников дорожного движения (**Бельгия, Беларусь**, страны **ЦАРЭС**);

6) систематические нарушения (**Австрия, Бельгия, Великобритания, Канада, Корея**);

7) опасное вождение, то есть поведение водителя, которое подвергает опасности других участников дорожного движения (выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, игнорирование знаков дорожного движения и т.д.) (**Канада**);

8) отвлечение внимания участников дорожного движения (ВОЗ, Евросоюз, **Австралия, Бельгия, Канада, Южная Африка**).

9) усталость (**Канада**) и несоблюдение режима труда и отдыха, в том числе отсутствие необходимых для этого условий (придорожной инфраструктуры) (страны **ЦАРЭС**);

10) неиспользование ремней безопасности, мотошлемов и детских удерживающих устройств<sup>28</sup>. В **Канаде** в контексте данной проблемы особое внимание обращается на пассажиров ТС.

**2.3. Основные группы риска** включают участников дорожного движения, которые ввиду физических и (или) психофизиологических, а также иных индивидуальных особенностей имеют более высокую вероятность стать участниками ДТП. Среди них выделяются:

1) уязвимые участники дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, пользователи СИМ и др.) (**Бельгия, Беларусь**, страны **ЦАРЭС**);

2) дети (**Беларусь, Швеция, Япония**);

3) начинающие водители (**Австралия**);

4) пожилые люди (**Бельгия, Германия, Швеция, Япония**);

5) лица, имеющие заболевания, препятствующие безопасному управлению ТС (**Беларусь, Канада**);

6) профессиональные водители (**Канада**);

7) иностранные граждане (**Южная Африка, Шотландия, Япония**);

8) иные группы населения. Например, **США** относит к группам риска чернокожее население, а также малообеспеченных граждан.

Более подробно характеристика отдельных факторов и групп риска будет приведена далее, в рамках самостоятельного раздела.

**3. Транспортное средство.** Дальнейшее принятие мер по повышению БДД в рамках данного компонента сопряжено со следующими вызовами, рисками и угрозами.

**3.1. Рост автомобилизации** будет продолжаться по мере дальнейшего развития стран, что неизбежно приведет к ухудшению состояния БДД, если не будут предприняты соответствующие меры (**Австралия**, страны **ЦАРЭС**). Спрос на мобильность возрастает с развитием онлайн-торговли и сервисов доставки (**Германия**).

<sup>28</sup> Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299. от 31 августа 2020 г. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире.

**3.2. Увеличение пробегов ТС** рассматривается как самостоятельный фактор, способствующий реализации угроз БДД, в **Австралии**. За период 2001-2010 гг. общий пробег ТС в этой стране увеличился примерно на 14%, при этом грузовых ТС – на 20%, легких коммерческих автомобилей – на 25%, мотоциклов – на 82%.

**3.3. Эксплуатация технически неисправных и устаревших транспортных средств** (страны **ЦАРЭС**).

**3.4. Недостаточная безопасность ТС и отдельных элементов его конструкции.** В Глобальном плане подчеркивается, что в большинстве нормативно предписанных тестов, проводимых для оценки уровня безопасности водителя и пассажиров ТС, используются только модели среднего стандартного мужчины, не учитывающие особенности женщин<sup>29</sup>.

Отдельно в **Германии** выделяется проблема поворотных и откидывающихся сидений в новых типах ТС, не обеспечивающих безопасность пассажиров на должном уровне.

**3.5. Неоптимальная эксплуатация грузового и общественного транспорта.** В одних случаях превышает допустимая масса перевозимого груза либо число пассажиров (страны **ЦАРЭС**), при этом в других случаях имеет место передвижение ТС без груза или пассажиров либо со значительной частью пустого пространства в кузове грузового автомобиля или салоне автобуса (**Австралия**). Оба фактора создают обоснованные риски совершения ДТП.

**3.6. Появление новых видов ТС и форм мобильности**, в том числе автоматизированных (**Германия, Корея**), электрифицированных (**Бельгия, Германия, Швеция**) транспортных средств, а также средств индивидуальной мобильности (**Австрия, Германия, Шотландия**).

В **Германии** и **Шотландии** в качестве угрозы, связанной с появлением новых видов мобильности (СИМ, электромобили и др.), выделяется бесшумное передвижение на низких скоростях, создающее опасность в первую очередь для пешеходов и пожилых людей.

**4. Дорожная инфраструктура.** В рамках данного компонента в зарубежных странах выделяются следующие факторы, которые могут препятствовать достижению целей повышения БДД.

**4.1. Низкое качество проектирования, строительства и содержания дорог, которое не соответствует современным стандартам** (**Беларусь**, страны **ЦАРЭС**).

В **Австрии** в контексте планирования дорожной деятельности отмечаются недостатки, связанные с тем, что контракты на обслуживание дорог часто заключаются с участником торгов, предложившим наименьшую цену, что может негативно сказаться на качестве и безопасности работ. Поэтому, по мнению **Австрии**, необходимо усиление принципа лучшего участника в закупках органов местного самоуправления.

**4.2. Урбанизация.** Ожидается, что к 2030 г. примерно 70% населения мира будет жить в городах, рост спроса на городскую мобильность превысит возможности транспортных систем, увеличив на них

<sup>29</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.





нагрузку. Это повлечет увеличение численности парка ТС и интенсивности транспортных потоков. Возникнет объективная необходимость в совершенствовании планирования землеустройства для построения оптимальной дорожной инфраструктуры и парковочного пространства<sup>30</sup>.

**4.3. Факторы окружающей среды** (погодные условия, дикие животные и т.д.) в **Канаде** выделяются в качестве самостоятельного фактора риска, сопутствующего совершению ДТП и связанного с дорожной инфраструктурой.

**4.4. Изменение климата.** 27 государств-членов ЕС обязались к 2050 году сделать ЕС первой климатической нейтральной территорией в мире. Для достижения этого предполагается, что к 2030 году выбросы будут снижены как минимум на 55% по сравнению с уровнем 1990 года. В настоящее время транспортный сектор по-прежнему является вторым по величине источником выбросов парниковых газов после энергетического сектора, на долю которого приходится более 20% выбросов парниковых газов в ЕС.

Поскольку изменение климата продолжает изменять окружающую среду, в **США** отмечено, что необходимо учитывать его будущее влияние на БДД. Например, ожидается, что погодные явления станут более суровыми в результате изменения климата, поэтому, возможно, придется адаптировать методы борьбы, чтобы минимизировать негативное влияние неблагоприятных погодных условий на дорожную обстановку.

**5. Эффективное реагирование на ДТП.** В рамках данного компонента в зарубежных документах стратегического планирования в области БДД выделяются следующие риски и угрозы.

**5.1. Невозможность своевременного оказания помощи** пострадавшим в ДТП в отдаленных районах или в районах со сложным рельефом и климатическими условиями (страны **ЦАРЭС**). По мере удаленности вероятность смертельного исхода ДТП значительно возрастает, на что указано в **Австралии**.

**5.2. Недостаточный уровень страхового покрытия** обозначен в качестве проблемы в **Южной Африке**. Подчеркивается, что данный фактор способен привести к некачественному ремонту ТС после ДТП, что негативно скажется на их безопасной эксплуатации в дальнейшем.

Схожий посыл прослеживается в странах **ЦАРЭС**, в документах стратегического планирования которых указываются риски недостаточности страховых выплат потерпевшим, в связи с которыми они вынуждены прибегать к судебному порядку получения компенсации затрат на лечение, что предполагает длительные сроки и дополнительные трудности, которые в целом негативно влияют на результативность лечения и реабилитации.

<sup>30</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

При стратегическом планировании в области БДД необходимо учитывать перечисленные проблемы и быть гибкими к их эффективному решению. Это требует приверженности непрерывному анализу изменений окружающей среды, эффективному сбору данных, анализу и мониторингу эффективности, периодическому пересмотру долгосрочных направлений и краткосрочных действий, готовности корректировки приоритетов с учетом ситуации.



Шотландия



## 7. Целеполагание



Канада



Целеполагание является важным компонентом любой стратегии.

Многие страны руководствуются тем, что документы стратегического планирования должны сопровождаться реалистичными целевыми показателями, которые следует определять на основании анализа национальных данных о состоянии БДД.

Показатели должны быть конкретными и достижимыми, но в то же время требовательными, чтобы гарантировать непрерывность и эффективность усилий по БДД, как это указано в документах **ЦАРЭС**.

Целевые показатели служат основой для национальных документов стратегического планирования в области БДД и помогают выработать решения в отношении координации, законодательных потребностей, финансирования и распределения ресурсов, мониторинга и оценки, а также помогают в определении потребностей в области научных исследований и разработок.

Оценка программ БДД позволила сделать вывод о том, что страны, которые ставят цели в количественном выражении, достигают лучших результатов в области БДД<sup>31</sup>.

В Региональной стратегии безопасности дорожного движения стран **ЦАРЭС** подчеркивается, что важно именно количественное определение целевых показателей БДД, поскольку это способствует усилению политической воли и ответственности заинтересованных сторон, более качественному управлению, улучшению использования государственных ресурсов, усилению мотивации заинтересованных сторон.

Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 74/229 предписано **снизить смертность и травматизм в ДТП во всем мире не менее чем на 50%** за период реализации Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 гг.<sup>32</sup>

Стратегическое планирование в области БДД большинства стран ориентируется на указанную цель, интерпретируя и уточняя её с учетом национальных особенностей.

Например, в **Бразилии** на десятилетний период (2021–2030 гг.) определена цель по снижению **вдвое** абсолютного значения числа погибших в ДТП.

В **Германии** целевым ориентиром установлено сокращение числа погибших в ДТП на 40% за период 2021–2030 гг.

В **Испании** помимо общей цели к 2030 году (снизить на 50% как количество погибших, так и раненых в ДТП), установлены конкретные цели для отдельных групп и показателей.

Конкретные целевые ориентиры снижения смертности в ДТП, выраженные в абсолютных значениях, установлены в **Швеции** (максимум 133 погибших к 2030 году), **Бразилии** (сохранение жизни 86 тыс. бразильцев за период 2021–2028 гг.), **Испании** (спасение не менее 900 человек и предотвращение 4 300 тяжких травм в результате ДТП за период 2021–2030 гг.).

<sup>31</sup> К нулю: амбициозные цели безопасности дорожного движения и подход с использованием безопасных систем. ОЭСР. Париж. 2008.

<sup>32</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

В **Японии** целевые ориентиры повышения БДД поставлены в 2021 году к 2025 году и представлены следующим образом: сократить число смертельных случаев в течение 24 часов после ДТП до 2 тыс., а тяжело травмированных – до 22 тыс.

Вместе с тем страны признают, что зачастую трудно и не всегда уместно оценивать количественные показатели состояния БДД в абсолютных значениях, в связи с чем приобретают актуальность **относительные показатели**.

В **Канаде** подчеркивается, что ввиду краткосрочных колебаний, например, расширения парка ТС, которое закономерно способно привести к увеличению количества происшествий с их участием, оценка ситуации на основе абсолютного числа смертельных случаев в ДТП может оказаться необъективной.

На международном уровне широко используются два относительных показателя, в которых смертельные случаи и тяжелые травмы рассматриваются в расчете на:

- 1) 100 000 населения (ВОЗ) (социальный риск);
- 2) километраж пробега ТС (транспортный риск) (Организация экономического сотрудничества и развития и Международный транспортный форум). Данный показатель рассчитывается в **Канаде** на миллиард километров, в **США** – на 100 млн миль, в **Шотландии** – на 100 млн километров. При этом в **Шотландии** наряду с механическими ТС принимается во внимание пробег велосипедов.

В **Бразилии** наряду с сокращением вдвое абсолютного значения числа погибших в ДТП определена цель по снижению за десятилетие (2021–2030 гг.) на 50% значений относительных показателей смертности в результате ДТП в расчете на численность населения и парка ТС (социальный и транспортный риски).

Придерживаясь целевых ориентиров Глобального плана (сокращение погибших в ДТП на 50% за период 2021–2030 гг.), некоторые страны провозглашают в своих документах стратегического планирования долгосрочный ориентир – **нулевая смертность в ДТП**.

В стратегии **Австрии** нулевой уровень смертности и тяжких травм в ДТП определен в качестве цели к 2050 году. Аналогичным образом нулевой ориентир к 2050 году установлен в **США**.

В **Канаде** достижение нулевой смертности в ДТП не воспринимается как цель, которая должна быть достигнута к определенному сроку, а носит скорее рекомендательный характер.

Этот подход подчеркивает стремление к достижению наилучших результатов в области БДД для всех уровней власти и будет актуальным и за пределами срока реализации национальной стратегии.

ВОЗ указывает, что в национальных документах в области БДД должны быть сформулированы конкретные задачи, которые необходимо решить в процессе их реализации. Для этого следует устанавливать краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные цели деятельности с учетом того, что невозможно сделать все сразу.





Одновременно, основываясь на идеологии безопасного системного подхода, некоторые страны подчеркивают, что помимо общей цели снижения смертности должны разрабатываться **промежуточные целевые показатели**, которые позволят оценить процесс достижения общей стратегической цели (**Италия, Корея**, страны **ЦАРЭС**). Указанные показатели будут рассмотрены далее в контексте мониторинга реализации документов стратегического планирования в области БДД.

Интерес представляют и добровольные глобальные целевые показатели в отношении факторов риска БДД, разработанные ВОЗ и предусмотренные в виде приложения ко второму Глобальному плану, два из которых имеют прямое отношение к управлению в области обеспечения безопасности дорожного движения:

1. К 2020 г. все страны приняли комплексные многосекторальные национальные планы действий по дорожной безопасности с указанием сроков достижения целевых показателей.

2. К 2030 г. все страны присоединились к одному или нескольким основным правовым документам ООН, касающимся БДД.

## 8. Задачи и направления политики



**Финляндия**



Комплекс мероприятий, направленных на повышение БДД с учётом поставленных целей и приоритетов, традиционно рассматривается в разрезе пяти блоков, соответствующих идеологии безопасного системного подхода:

- 1) совершенствование системы управления в области обеспечения БДД;
- 2) повышение безопасности участников дорожного движения;
- 3) повышение безопасности ТС и услуг в сфере транспорта;
- 4) повышение безопасности дорожной инфраструктуры;
- 5) повышение эффективности реагирования на ДТП.

Всемирный Банк выделяет, что перечисленные компоненты отражают целостный взгляд на БДД. В основе системы лежит совместная работа этих компонентов, направленная на снижение, а в конечном итоге и на полное исключение смертельных случаев и серьезных травм.

## **8.1. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Управление в области обеспечения БДД заключается в проведении следующих мероприятий:

1. Принятие подхода «Безопасная система».
2. Анализ эффективности действующей системы управления в области обеспечения БДД.
3. Обеспечение сильного лидерства в области БДД через ведущее агентство по безопасности дорожного движения.
4. Создание системы управления БДД с ключевыми показателями эффективности (KPI), включая наличие требований в отношении способов сбора данных для эффективного планирования и мониторинга деятельности и её результатов в области БДД.
5. Разработка и принятие амбициозных стратегий в области БДД с регулярной отчетностью о проделанной работе<sup>33</sup>.

Управление в области обеспечения БДД является краеугольным камнем построения эффективной системы, направленной на снижение дорожно-транспортного травматизма.

ООН подчеркивает, что в рамках компонента «управление» необходимо сосредоточить усилия на разработке стратегического документа в области БДД, основанного на подходе «Безопасная система» и философии «Vizion Zero», постановке целей, вертикальном и горизонтальном управлении, а также мониторинге показателей БДД.

Анализ зарубежного опыта показывает различные подходы к определению того, какие составляющие должны лежать в основе такого компонента как управление.

<sup>33</sup> Turner, B., Job, S. and Mitra, S. *Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work*. Washington, DC. USA: World Bank. 2021.



Так, например, ВОЗ рекомендует странам самостоятельно определять структурную часть указанного компонента, при этом, в своем первом Глобальном плане (2011–2020) организацией перечислены основные меры, которые необходимо предпринять для реализации данного компонента.

В частности, рекомендовано:

1. Присоединиться к основным соглашениям и конвенциям ООН по БДД.
2. Определить ведущее учреждение по обеспечению БДД.
3. Разработать национальную стратегию.
4. Установить реалистичные и долгосрочные целевые показатели.
5. Вести работу по обеспечению достаточного финансирования деятельности.
6. Создать и поддерживать системы данных для текущего мониторинга и оценки БДД.

В Глобальном плане второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на период 2021–2030 годов ВОЗ такой компонент как управление в области обеспечения БДД в качестве самостоятельного не выделен.

При этом перечисленные выше рекомендации первого Глобального плана в отношении управления так или иначе нашли свое отражение по тексту второго Глобального плана.

Например, в документе обращено внимание на необходимость достаточного финансирования мероприятий, направленных на повышение БДД, принятия и имплементации основных международных договоров ООН по БДД, должной оценки прогресса в достижении поставленных целей и мониторинга реализации плана в странах.

На глобальном уровне существуют и иные подходы к содержанию компонента «управление в области обеспечения безопасности дорожного движения».

Например, Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (КВТ ЕЭК) ООН в рамках разработанных рекомендаций по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения выделил следующие направления указанного компонента:

1. Установить целевые показатели БДД (снижение смертности, снижение аварийности, снижение тяжелых травм).
2. Обеспечить вертикальную и горизонтальную координацию действий, предпринимаемых уполномоченными органами по всем направлениям обеспечения БДД.
3. Обеспечить координацию с другими приоритетами и политикой страны, особенно с планированием землепользования и политикой мобильности.
4. Проводить обзор эффективности деятельности и вносить коррективы в промежуточные цели и национальные действия<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Draft Inland Transport Committee Recommendations for Enhancing National Road Safety Systems. ECE/TRANS/2020/9.



Отмечено, что указанная работа может выполняться ведущим агентством по безопасности дорожного движения или уполномоченным министерством.

В свою очередь, разработка национального плана действий и его увязка с национальными целевыми показателями, привязанными к конкретным срокам, позволит странам достичь первой цели глобальных добровольных целевых показателей безопасности дорожного движения ВОЗ: к 2020 году все страны разработают всеобъемлющий многосекторальный национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В целом отраженные подходы, сформированные на глобальном уровне, показывают, что необходимые элементы компонента управления во многом схожи. Они включают и необходимость разработки национальной стратегии БДД, и создания ведущего агентства или наделения соответствующего министерства функциями по мониторингу и координации прогресса, и установления целевых показателей безопасности дорожного движения с последующей оценкой их эффективности.

Анализ международных и зарубежных документов стратегического планирования в области обеспечения БДД позволил установить следующие основные направления, подлежащие реализации в рамках совершенствования системы управления.

#### **Выработка и реализация единой политики в области БДД**

Достижение максимального совокупного эффекта возможно за счет выработки и применения единых подходов к реализации политики, а также обеспечения согласованности действий всех субъектов системы обеспечения БДД.

В определенной степени это достигается за счет создания и обеспечения функционирования уполномоченного государственного органа или системы нескольких органов, в том числе коллегиальных.

Например, в **Бразилии** сформирована Национальная система дорожного движения, которая представляет собой совокупность учреждений и организаций федерального уровня, уровня штатов, федерального округа и муниципалитетов. Их целью является осуществление деятельности по планированию и управлению в области обеспечения БДД. Высшим исполнительным органом Национальной системы дорожного движения является Национальный секретариат дорожного движения, который входит в структуру Министерства транспорта **Бразилии**, отвечающего за государственную политику в области транспорта<sup>35</sup>.

Стратегия безопасности дорожного движения до 2030 года **Испании** определяет, что органом управления Стратегией является Национальная обсерватория безопасности дорожного движения.

Особенностью выработки единой политики в Европейском союзе является необходимость построения эффективной наднациональной

<sup>35</sup> Гордеева А.Д., Гусева А.А. Стратегическое планирование и правовое регулирование деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения в Бразилии // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 64–70.

системы управления государств-участников с учетом их национальных структур управления и особенностей законодательства<sup>36</sup>.

Обеспечение эффективного развития отношений между государствами-членами ЕС в вопросах БДД обуславливает необходимость выработки и проведения единой политики на территории ЕС, что достигается благодаря принятию документов стратегического планирования, гармонизации законодательства стран, а также созданной наднациональной системы нормативно-правового регулирования отношений.

Общие ориентиры политики по обеспечению БДД наднационального уровня разрабатываются основными институтами ЕС для последующей реализации на национальном уровне в странах ЕС. Такими институтами являются Европейский Совет, Европейская Комиссия, Совет и Европейский Парламент.

В **Австралии** подчеркивается, что для успешной реализации действий по обеспечению БДД планирующие документы в этой области должны быть согласованы с другими планами по достижению национальных целей развития страны.

#### **Определение полномочий**

В **Японии** отмечено, что важное значение принадлежит распределению ролей между субъектами, участвующими в обеспечении БДД.

Например, в качестве ответственных за реализацию мер Национального плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2022-2025 годы **Норвегии** указан широкий круг субъектов, среди которых Норвежское управление государственных дорог, Норвежский совет по безопасности дорожного движения, полиция, Норвежский директорат здравоохранения, администрации округов и восемь крупных городских муниципалитетов. Кроме того, в план включены меры, принимаемые рядом других сторон на национальном уровне управления и различными заинтересованными организациями.

Реализация Концепции **Беларуси** осуществляется Министерством транспорта и коммуникаций, а также Министерством внутренних дел совместно с заинтересованными республиканскими органами государственного управления, иными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, облисполкомами и Минским горисполкомом.

В **Канаде** рекомендуется, чтобы каждый заинтересованный субъект разработал собственные планы действий в своей отрасли.

Возможность заинтересованных сторон самим указывать, какой вклад они могут и хотят внести в ближайшие несколько лет в повышение безопасности на дорогах, отмечается в качестве сильной стороны стратегического планирования в Плане действий по обеспечению безопасности дорожного движения **Швеции**.

#### **Координация и взаимодействие**

Предполагает координацию усилий в различных направлениях социально-экономического развития страны, но сосредоточенных на достижении целей повышения БДД.

<sup>36</sup> Гордеева А.Д. Правовые механизмы выработки единой политики Европейского союза в области обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 57–63.





Хотя работа по ключевым направлениям деятельности по обеспечению БДД осуществляется различными органами, по рекомендациям ООН, координация их деятельности через управление может быть усилена путем создания ведущего агентства по безопасности дорожного движения или назначения конкретного Министерства страны, координирующего работу всех органов. Одним из возможных субъектов координации этой деятельности ООН также выделяет Правительство страны.

В **Мексике**, например, для координации соответствующей деятельности Правительства и гражданского общества создана Национальная система обеспечения мобильности и безопасности дорожного движения.

Координация действий по реализации Концепции **Беларуси** осуществляется Постоянной комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь под председательством Заместителя Премьер-министра.

### **Финансирование**

Достаточное финансирование мероприятий по обеспечению БДД является важным рычагом для подготовки будущих решений в области обеспечения БДД и ускорения достижения поставленных целей<sup>37</sup>, особенно в странах, которые отстают в своих показателях БДД, что признается в ЕС.

Относительно небольшие инвестиции в инициативы по безопасности дорожного движения могут иметь большое значение. Например, Словацкая автодорожная корпорация модернизировала 327 км автодорог с помощью программы недорогих мер на сумму 40 млн евро, что, по оценкам, позволило избежать около 355 погибших и серьезно травмированных в ДТП<sup>38</sup>.

В марте 2019 года в качестве первой конкретной инициативы Европейская Комиссия и Европейский инвестиционный банк запустили «Платформу более безопасного транспорта» – универсальный инструмент для инвестиций в БДД под эгидой Европейского инвестиционного консультативного центра.

С помощью указанной «Платформы» решаются такие задачи, как повышение осведомленности бенефициаров о существующем финансировании в области БДД, предоставление индивидуальных консультаций и оказание помощи в отношении инвестиционных предложений, определение потребности в инвестициях в области БДД<sup>39</sup>.

В **Шотландии** и **Южной Африке** признается, что убедительным экономическим обоснованием затрат на обеспечение БДД выступает экономическое воздействие ДТП, травм и смертельных случаев на экономику в целом.

Важно понимать, что инвестиции в обеспечение БДД более выгодны, чем затраты на ликвидацию их последствий и экономические

<sup>37</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<sup>38</sup> Preparatory work for an EU Road Safety Strategy. Luxembourg: Publications Office of the European Union. 2018. ISBN 978-92-79-82746-4.

<sup>39</sup> Там же.

потери от гибели и травмирования людей. По мнению **США**, предотвращение ДТП способствует экономии финансовых ресурсов на лечение пострадавших, выплату компенсаций и пособий по инвалидности. Усилия правоохранительных органов, медицинских организаций, аварийных служб, а также иных органов и организаций в таком случае, по мнению **Шотландии**, могут быть сосредоточены на решении других общественно важных задач.

Если это будет широко распространено и признано на всех уровнях государственного управления, у лиц, принимающих решения, появится убедительный аргумент в пользу перераспределения приоритетов расходов на БДД в рамках общего бюджета за счет лучшего согласования целей общественного здравоохранения, охраны труда и техники безопасности, охраны окружающей среды и социальной поддержки с целями БДД.

Это, по мнению **Шотландии**, поможет максимизировать выгоды от совместного финансирования БДД из различных статей национального бюджета.

**Бразилией** отмечено, что для эффективного достижения целей по обеспечению БДД необходимо способствовать увеличению инвестиций и их рациональному распределению.

Распределение средств по направлениям деятельности должно осуществляться с учетом угроз БДД и перспектив их устранения.

Например, в **Австралии** в документах стратегического планирования регулярно указывается на необходимость финансовой поддержки местных органов власти, поскольку на обслуживаемых ими дорогах происходит более половины ДТП с серьезными последствиями.

В **Бразилии** особо подчеркивается необходимость постоянного финансирования услуг общественного транспорта и исследований в области БДД.

Не менее важным является определение источников финансирования.

В Глобальном плане к источникам устойчивого финансирования относят ассигнования из государственного бюджета, средства, выделяемые из бюджета органам местного самоуправления, сборы с пользователей дорог, прибыль государственных страховых корпораций и штрафы за нарушения ПДД.

Особо подчеркивается значение механизмов промежуточного краткосрочного финансирования, которые могут помочь начать деятельность по обеспечению БДД, особенно в странах с низким или средним уровнем дохода. К ним относятся кредитные учреждения, спонсоры, сбор денежных средств путем продажи товаров, международные финансовые учреждения и благотворительные пожертвования от фондов и частных лиц<sup>40</sup>.

В **Шотландии** в рамках реализации документа стратегического планирования планируется рассмотреть вопрос создания Нацио-

<sup>40</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. СС BY-NC-SA 3.0 IGO.



нального фонда повышения безопасности дорожного движения, что поможет государственным органам реализовывать сложные проекты, направленные на сокращение ДТП.

На уровне Европейского союза финансирование будет предоставлено для дальнейших исследований в рамках новой рамочной программы исследований и инноваций (например, дальнейшие исследования безопасного перехода к автоматизированной мобильности, безопасности транспортных средств и инфраструктуры, новых технологий обнаружения наркотиков в организме)<sup>41</sup>.

### **Учет и анализ сведений о состоянии БДД**

Принятию мер по обеспечению БДД должен предшествовать подробный анализ аварийности, состояния парка транспортных средств и иных параметров.

Отдельные страны, например, **Австралия, Корея, Южная Африка** указывают, что особое внимание должно уделяться данным, которые помогут выявить риски, понять причины слабых мест безопасности во всей транспортной системе.

Например, в **Корее** такие сведения разбиты по часам, дням недели и месяцам, чтобы создать годовой профиль структуры трафика. Модель можно дополнительно усовершенствовать, используя больше входных данных, таких как скорость и погода.

В **Швеции, Испании, Шотландии и Японии** подчеркивается, что для формирования полного представления о состоянии безопасности дорожного движения важное значение имеет налаженное информационное взаимодействие с медицинскими организациями по поводу предоставления актуальных статистических данных.

В **Германии** констатируют, что собираемые данные официальной статистики ДТП все чаще достигают своего предела, когда речь идет о сложных явлениях, объективная оценка которых после ДТП невозможна ввиду отсутствия четких критериев (например, отвлечение внимания, усталость водителя, агрессивное вождение).

В данном контексте отдельные страны (**Бельгия, Германия, Канада**) упоминают также ДТП с участием велосипедистов, одного ТС и новых средств передвижения, о причинах которых мало известно из-за большого количества незарегистрированных случаев.

В **Шотландии** отмечается, что повышение мобильности в будущем может стать серьезной проблемой учета ДТП, т.к. большинство людей будут передвигаться пешком или на велосипеде и будут сообщать о травмах не в полицию, а в медицинские учреждения.

Исходя из изложенного, изучение непосредственных причин ДТП, лежащих на поверхности, становится недостаточным для разработки эффективных мер по повышению БДД.

В этой связи страны (**Германия, Бразилия, Япония, страны ЦАРЭС**) подчеркивают необходимость всестороннего и углубленного расследования ДТП, выходящего за пределы традиционных параметров,

<sup>41</sup> Preparatory work for an EU Road Safety Strategy. Luxembourg: Publications Office of the European Union. 2018. ISBN 978-92-79-82746-4.



по которым происходит учет и расследование ДТП, что требует их совершенствования.

Возможными источниками получения дополнительных сведений, например, в **Корее** признаются системы автомобилей, схожие по принципу действия с черным ящиком в самолете.

В некоторых странах (**Германия, Корея, Нидерланды, Шотландия**) для углубленного изучения причин и условий совершения ДТП предполагается использование и обобщение данных видеорегистраторов, установленных в ТС и на шлемах.

#### **Комплексный (многопрофильный) анализ ДТП**

В **Корее** особо подчеркивается, что объективность оценки ситуации в области обеспечения БДД и точность прогнозирования может быть повышена за счет анализа абсолютно всех ДТП, в том числе без пострадавших.

#### **Совершенствование нормативно-правового и технического регулирования**

Важное значение имеет приведение национальных норм и стандартов в области БДД в соответствие с современными трендами, учитывая при этом состояние аварийности и особенности страны. Они должны постоянно оцениваться на предмет эффективности, актуализироваться и обновляться, что рекомендуется Глобальным планом и принимается многими странами (**Австрия, Германия, Испания, США, Япония**). Целесообразность любого решения по изменению действующих нормативных основ должна оцениваться с учетом мнения общества, как указано в **Австралии**.

Национальные правила дорожного движения должны быть конкретными и понятными, регулярно разъясняться всем слоям населения, включая иностранных граждан, как отмечено в **Бельгии, Германии, Корее, Нидерландах**.

В дополнение к возможным изменениям правил дорожного движения необходимо разрабатывать и реализовывать меры, разъясняющие эти изменения, повышающие осведомленность об их важности и разъясняющие последствия несоблюдения, как указано в **Германии**.

Отдельное внимание необходимо уделять совершенствованию классификации новых видов транспорта, как отмечено в **Бразилии**.

#### **Оптимизация ответственности**

Для противодействия нарушениям как основным угрозам БДД в своих стратегиях некоторые страны (**США, Южная Африка**) указывают на необходимость укрепления законности и усиления правоприменения.

Страны (**Бельгия, Бразилия, Франция, страны ЦАРЭС**) признают необходимость пересмотра системы санкций за нарушение требований по обеспечению БДД в целях обеспечения справедливости и соразмерности создаваемым угрозам. Это включает как ужесточение санкций, так и их смягчение вплоть до исключения деяний из разряда наказуемых.

Для принятия эффективных мер в этом направлении **Австралией** подчеркивается необходимость анализа передового зарубежного опыта.



**Австралией, Австрией, Испанией** отмечается, что обычные санкции могут не оказать должного воздействия на злостных нарушителей, особенно управляющих ТС без права управления. В отношении них необходимо законодательно предусмотреть конфискацию ТС.

### **Совершенствование правоприменения и надзора**

Многие факторы риска совершения ДТП можно легко охватить целенаправленным правоприменением, что принесет значительные выгоды с точки зрения снижения показателей смертности и травматизма в результате ДТП. В частности, странами **ЦАРЭС** отмечено, что использование ремней безопасности и детских удерживающих систем, а также ношение шлемов не требуют специализированного оборудования, однако могут привести к значительному сокращению смертности как результат последовательного правоприменения.

Правоприменение должно основываться на точном анализе данных. В этой связи **Швецией** упоминается о необходимости осуществлять проверки в определенных местах в определенное время, где существует повышенная угроза БДД.

Двое из трех водителей в **Шотландии** заявили, что усиление правоприменения убедит их быть более осторожными на дороге. В этой связи требуют совершенствования формы и методы правоприменительной деятельности, направленной на предупреждение, выявление и пресечение нарушений требований в области БДД.

Ключевой инициативой в контексте национальной политики по снижению смертности в странах (**Австралия, Корея**) позиционируется расширение системы автоматической фиксации нарушений ПДД, включая использование мобильных комплексов фиксации нарушений (**Япония**).

Подчеркивается необходимость реагирования на действия водителей, препятствующие фиксации совершенных ими нарушений. В **Бельгии**, например, предусмотрено установление запрета на использование радар-детекторов и других систем, предупреждающих водителей о комплексах автоматической фиксации нарушений.

**Великобританией и Кореей** признается необходимость передачи полномочий администрирования ряда нарушений местным властям в целях оптимизации деятельности правоохранительных органов.

### **Внедрение БДД в корпоративную культуру**

Огромное значение для общества и транспортных систем имеют корпорации и компании: они производят продукцию, эксплуатируют свои парки ТС, руководят работой сотрудников, подрядчиков и располагают возможностями для финансирования деятельности по обеспечению БДД.

Предприятия и организации в различных секторах экономики, задействованных в обеспечении БДД, могут внести свой вклад, обеспечив оснащение производимых ими ТС средствами безопасности, независимо от того, на каких рынках они продаются. Они, в частности, могут вносить вклад в создание безопасной инфраструктуры, приспособленной для всех участников дорожного движения, разработку технологий безопасности и гармонизацию стандартов и требований.

### **Кадровое обеспечение**

Обучение специалистов в области БДД имеет ключевое значение для эффективного внедрения концепции «Vision Zero» и безопасного системного подхода, что подчеркивается в рамках большинства национальных документов стратегического планирования (**Бразилия, Германия, Япония**).

Обучение предполагает подготовку и повышение квалификации технических специалистов и менеджеров, работающих в системе дорожного движения, сотрудников полиции, инструкторов и др. на различных уровнях управления, признание их совместной ответственности в создании и управлении безопасной системой.

Так, например, в **Бразилии** предусмотрено ежегодное прохождение курсов повышения квалификации по внедрению «Vision Zero» и безопасного системного подхода сотрудниками органов и организаций, интегрированных в транспортную систему. Однако достижение столь амбициозной цели должно основываться на грамотном стратегическом планировании в области БДД.

В **Бразилии** и **Швеции** подчеркивается важность подготовки квалифицированных специалистов для соблюдения стандартов безопасности на всех этапах эксплуатации дорожной инфраструктуры.

В Глобальном плане отдельно отмечается, что важным условием повышения БДД может быть подготовка специалистов в смежных областях, например, журналистики<sup>42</sup>.

В **Японии** специальную подготовку проходят «серебряные лидеры» – педагоги, обучающие пожилых людей. Также ведется целенаправленная работа по развитию волонтерской деятельности.

### **Научное обеспечение БДД**

В документах стратегического планирования большинства стран определяется, что принимаемые меры должны быть основаны на научных исследованиях.

Глобальным планом научно-исследовательская деятельность в области БДД позиционируется как значительный фактор, который поможет заполнить пробелы в различных сферах (которым иногда не уделяется должного внимания), образующих деятельность по обеспечению БДД, и способствовать принятию мер, необходимых для снижения дорожного травматизма.

Особую актуальность научные исследования приобретают в свете предстоящего внедрения и распространения автоматизированного, автономного и сетевого вождения, что отмечено в **Австралии, Австрии, Беларуси, Бразилии, Германии, Канаде, Японии**.

В **Австралии** подчеркивается жизненная важность научных исследований для разработки новых подходов, пилотирования новых концепций, разработки передовой практики, образцовых моделей и руководств к действиям в области БДД.

<sup>42</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.





В **Японии** указано, что исследования должны проводиться в сферах, связанных с каждым из компонентов безопасного системного подхода. Такие исследования должны проводиться систематически, принимать во внимание растущую сложность и разнообразие факторов, влияющих на ДТП, развитие технологий, тенденции демографического и социально-экономического развития страны и иные факторы, которые могут оказать влияние на состояние безопасности на дорогах.

В ряде стран подчеркивается важность внедрения результатов научных исследований в практическую деятельность (**Беларусь, Германия**), необходимость принятия их за основу при планировании и принятии мер (**Австрия, Канада**), распространения результатов среди органов власти и частного сектора (**Япония**).

Расширение научной и исследовательской деятельности в области БДД в **Бразилии** видится не только в публикации тематических статей, монографий, диссертаций, но и в создании самостоятельного направления аспирантуры, ориентированного на вопросы БДД.

В **Японии** признается необходимость увеличения исследовательских фондов, возможностей, включая совершенствование оборудования, улучшения координации исследований, развития межотраслевого и международного взаимодействия.

Как и в других направлениях, успех реализации научного потенциала в области БДД во многом зависит от достаточного финансирования, что особо подчеркивается в Валлетской декларации, а также в документах стратегического планирования некоторых государств.

Например, в **Бразилии** на проведение научных исследований в области БДД в бюджет ежегодно закладывается 2 млн бразильских реалов (407,5 тыс. долларов), в **Германии** – свыше 5 млн евро (5,4 млн долларов).

#### ***Внедрение передовых технологий***

Внедрение передовых технологий является важным элементом повышения БДД, поскольку позволяет предотвратить человеческие ошибки. Кроме того, инновационные решения способствуют устранению проблем мобильности пожилых людей и инвалидов, нехватки рабочей силы и др. Указанное отмечено в документах стратегического планирования ряда стран, включая **Австрию, Бразилию, Германию, Испанию, Корею, Японию**.

По убеждению большинства рассмотренных стран, передовые технологии должны внедряться во все направления деятельности по обеспечению БДД: надзорную деятельность правоохранительных органов (**Австралия, Испания**), обучение (**Германия**), включая виртуальную реальность и симуляторы (**Япония**).

В **Шотландии** подчеркивается, что перед внедрением передовых технологий необходимо определить преимущества, риски и проблемы.

В **Австралии** и **Бразилии** указано, что внедрение новых технологий в процессы дорожного движения потребует адаптацию законодательства, инфраструктуры, технологий и обучения участников дорожного движения и специалистов.

**Противодействие коррупции**

В Глобальном плане особо подчеркивается важность принятия мер по борьбе с коррупцией в сфере обеспечения БДД, поскольку коррупция подрывает общественную поддержку и эффективность законодательства. Приведенная позиция нашла отражение в стратегической политике **Южной Африки**.

Важной составляющей являются финансирование, инициирование и поддержка пилотных проектов, а также обеспечение бесперебойной связи, на что указано в **Германии** и **Корее**.

## **8.2. Повышение безопасности участников дорожного движения**

Несмотря на идеологию безопасного системного подхода, при которой признается взаимосвязь всех компонентов системы и необходимость комплексного воздействия на них в целях предотвращения ДТП, а также приоритет развития «прощающей» конструкции ТС и дорожной инфраструктуры, участник дорожного движения продолжает оставаться центральной фигурой. В противном случае, как указано в **Австрии**, эффективность других мер по обеспечению БДД будет значительно снижена.

Обеспечение безопасности участников дорожного движения традиционно предполагает противодействие основным факторам риска совершения ДТП и пристальное внимание к группам риска в дорожном движении.

Минимизация негативного влияния данных факторов на БДД требует комплексного решения в рамках нескольких направлений реализации безопасного системного подхода, не ограничивающихся обеспечением безопасности участников дорожного движения.

В этой связи для формирования целостного представления о подходах к противодействию основным факторам риска совершения ДТП и обеспечению безопасности групп риска они будут рассмотрены далее в рамках самостоятельного раздела.

В настоящем разделе приведены общесистемные меры, направленные на повышение безопасности участников дорожного движения и включающие следующие основные направления.

### **Непрерывное обучение всех социально-возрастных групп населения**

Многие страны признают необходимость интеграции БДД в образование всех слоев населения (детей, молодежи, взрослых и пожилых людей), что способствует их развитию как уверенных в себе и способных внести свой вклад в обеспечение БДД. Люди всех возрастов и социальных групп должны быть постоянно информированы о технических и правовых изменениях в области дорожного движения в доступной форме и через актуальные источники, как отмечено в **Австрии, Бразилии, Бельгии, Германии, Корее, Японии**.

В отдельных странах (**Германия, Япония**) в качестве перспективных мер обучения населения основам безопасного поведения на до-



рогах в документах стратегического планирования заложено внедрение и использование передовых технологий (виртуальной реальности).

### ***Повышение национальной культуры БДД***

Многие страны (**Австралия, Беларусь**) признают первостепенный характер образовательных мер, провозглашая формирование и повышение национальной культуры БДД стратегической задачей.

В **Австрии** одним из основных принципов стратегии является формирование культуры БДД, которая определяется в двух значениях: как все ценности и убеждения, разделяемые группами участников дорожного движения и заинтересованными сторонами, которые влияют на решения, связанные с безопасностью, и как социальная система, влияющая на ценности, взгляды, убеждения и поведенческие решения человека, включая семью, школьный класс, спортивный клуб или сообщество, в котором они живут, помимо региона или страны.

### ***Целевая пропаганда БДД***

Важное внимание в образовательном аспекте уделяется пропаганде БДД. Особо подчеркивается, что указанная деятельность должна быть основана на риск-ориентированном подходе и воздействии на конкретные целевые группы с учетом актуальных для них угроз, на что в прямой постановке обращается внимание в странах **ЦАРЭС**.

### ***Информирование населения***

В ряде стран (**Австрия, Испания, страны ЦАРЭС**) подчеркивается необходимость информирования населения об угрозах в сфере БДД в целях концентрации внимания на рискованном поведении, последствиях и недопустимости его проявлений.

### ***Индивидуальная профилактика***

Отдельные страны в стратегиях подчеркивают необходимость повышенного внимания в отношении лиц, совершивших нарушения правил дорожного движения, особенно грубых и повлекших серьезные последствия.

В **Бразилии** в рамках распространения пропагандирующей безопасность дорожного движения информации и освещения статистики ДТП на извещениях о вызове в суд и на штрафных квитанциях планируется указывать соответствующие сведения.

В **Японии** в пенитенциарных учреждениях с заключенными, ставшими виновниками тяжких ДТП, проводятся соответствующие занятия.

### ***Стимулирование граждан к безопасному поведению на дороге***

В **Беларуси** подчеркивается необходимость постепенного перехода от ограничительно-запретительной к информационно-рекомендательной и стимулирующей направленности управления дорожным движением.

Как отмечено в **Бельгии**, образовательные методы, включая стимулирование, оказывают более продолжительное влияние на изменение поведения, чем санкции. Такие методы дают существенные результаты. Они по-прежнему играют решающую стратегическую роль в обеспечении безопасности на дорогах, но их необходимо поддерживать и обновлять, чтобы они оставались эффективными, что признается в ряде государств, в том числе в **Австралии** и **Бразилии**.



Хотя в период предыдущего Десятилетия действий по обеспечению БДД 2011–2020 гг. в **Австралии** сомневались в эффективности стимулирования для решения задач, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

### ***Совершенствование системы допуска к управлению ТС***

Допуск водителей к участию в дорожном движении играет важную роль в повышении БДД в рамках обеспечения безопасности участников дорожного движения. В этой связи система допуска и подходы к его осуществлению требуют постоянной актуализации с учетом вызовов, рисков и угроз, существующих в дорожном движении, а также инновационных технологических и образовательных возможностей, как отмечено ЕС.

### ***Подготовка водителей***

Является важной составляющей элемента системы допуска к управлению ТС. Ряд стран (**Австрия, Корея, Япония**) признают необходимость разработки образовательных программ с учетом современных тенденций, основанных на совершенствовании технологий и состоянии дорожно-транспортной аварийности.

В **Германии** в программы подготовки водителей включаются темы, посвященные инновационным системам помощи водителю, в **Австралии** и **Бразилии** – основам участия автоматизированных ТС в дорожном движении.

В **Австрии** отмечено, что следует поощрять добровольное повышение квалификации лицами, имеющими права на управление транспортными средствами.

Особое внимание в зарубежных странах уделяется водителям, прошедшим основное обучение и находящимся в группах повышенного риска.

Совершенствование подготовки водителей в **Бразилии** видится в разработке методологии мониторинга теоретического и практического обучения, а также обновления критериев и требований к экзаменам, учебным материалам, аккредитации и оценке деятельности автошкол. Также ставятся вопросы пересмотра критериев и методологии психологического и физического обследования для допуска водителей к участию в дорожном движении.

### ***Поэтапный допуск к участию в дорожном движении***

В ряде стран применяется поэтапный подход к предоставлению права управления ТС. По мере увеличения водительского стажа с момента получения права управления водителям предоставляется возможность нахождения в пути на протяжении большего времени, перевозки пассажиров, управления грузовыми ТС и др.

В **Австрии**, например, с тем же смыслом предусмотрен испытательный срок действия водительского удостоверения (3 года).

### ***Медицинский допуск***

**Австралия** в стратегическом планировании в области БДД стремится использовать новые руководящие принципы пригодности вождения, чтобы улучшить управление водителями из групп риска (с нарушениями здоровья).



В **Испании** для обеспечения БДД в рассматриваемом аспекте подчеркивается необходимость совершенствования межведомственного взаимодействия с медицинскими организациями по поводу получения сведений о заболеваниях водителей, препятствующих управлению ТС, в целях своевременного принятия к ним мер.

#### **Вовлечение общественности**

Страны признают, что принимаемые меры по обеспечению безопасности на дорогах наиболее эффективны тогда, когда привлекается общественность.

В этой связи в национальных документах стратегического планирования в области БДД уделяется особое внимание вовлечению населения и представителей частного сектора, например, в сообщение о нарушениях ПДД (страны **ЦАРЭС, Шотландия, Япония**), а также реализации мер поощрения (**Япония**). В **Шотландии** это признается самостоятельной формой охраны общественного порядка (рис. 4).



Рисунок 4. Участие общественности в обеспечении безопасности дорожного движения (Шотландия)

Всемирным Банком отмечена потенциальная эффективность от уже реализованных странами мероприятий в рамках компонента «Безопасный участник дорожного движения»<sup>43</sup> (табл. 2):

Таблица 2

Эффективность реализованных странами мероприятий в рамках компонента «Безопасный участник дорожного движения»

Мероприятия	Описание	Потенциальная эффективность
Широкая практика вождения в условиях дорожного движения при обучении в автошколах	Обеспечивает начинающим водителям многочасовую практику езды в условиях дорожного движения. Преимущества могут быть обусловлены усвоением более безопасных привычек, таких как соблюдение скоростного режима и пристегивание ремнем безопасности	Эффективно
Система поэтапного получения права на управление ТС	Система для начинающих водителей, ограничивающая ситуации, при которых лица могут управлять ТС (например, ограничение количества пассажиров; нулевой уровень содержания алкоголя в крови; ограничение транспортных средств, которыми можно управлять)	Эффективно
Увеличение возраста, дающего право на получение права на управление ТС	Повышение минимального возраста	Эффективно
Обучение и тестирование на восприятие опасности	Обучение начинающих водителей навыкам предвидения и восприятия опасностей в рамках обучения в автошколах	Эффективно
Обучение и подготовка водителей ТС и мотоциклистов	Обучение водителей ТС и мотоциклистов углубленным навыкам управления ТС после получения права на управление ТС	Не эффективно: некоторые из них приводят к увеличению риска
Обучение и подготовка на базе школы	Учебные программы или обучение в рамках школьной системы, в ходе которых учащиеся старших классов получают навыки вождения	Неэффективно: некоторые из них приводят к увеличению риска

<sup>43</sup> Turner B., Job S. and Mitra S. Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work. Washington DC. USA. World Bank. 2021.





Просвещение и кампании	Всеобъемлющие и постоянные кампании по просвещению населения, которые по содержанию и срокам проведения увязаны с полицейскими рейдами	Эффективно
Штрафы	Штрафы в сочетании с балльной системой	Эффективно
Алкогольные блокираторы	Алкогольные блокираторы проверяют дыхание водителя на наличие алкоголя и, если он присутствует, не дают автомобилю завестись. Современные версии могут отличать человеческие губы от имитирующих их устройств, чтобы свести к минимуму риск обхода системы	Эффективно
Контроль утомляемости	Системы, предназначенные для мониторинга усталости водителя с помощью бортовых систем, которые распознают признаки усталости и обеспечивают прямые предупреждения и вмешательства для предотвращения продолжения вождения	Эффективно
Контроль скорости	Системы, предназначенные для мониторинга скорости движения с помощью бортовых систем и предоставления прямых предупреждений для водителей и вмешательства для предотвращения дальнейшего превышения скорости	Эффективно
Шлемы	Увеличение количества лиц, носящих шлемы при езде на мотоциклах и велосипедах	Высокоэффективно

## 8.3. Повышение безопасности транспортных средств

Важное значение в повышении БДД с учетом идеологии безопасного системного подхода принадлежит совершенствованию безопасности ТС, в первую очередь, конструктивных характеристик и оснащённости, за счет которых будут минимизироваться риски совершения человеческой ошибки, а в крайнем случае – тяжесть её последствий.

Безопасность ТС направлена на снижение рисков получения серьезных травм лицами, находящимися как в салоне автомобиля, так и за его пределами (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты)<sup>44</sup>.

Многие страны (**Испания, Швеция, Южная Африка, Япония**) подчеркивают необходимость обеспечения доступности безопасных ТС для населения всех возрастных и социальных групп, что согласуется с задачей 11.2 ЦУР: «К 2030 году обеспечить доступ к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех, повышая БДД, в частности, за счет расширения общественного транспорта, уделяя особое внимание потребностям тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей».

### **Совершенствование стандартов безопасности ТС**

В Глобальном плане подчеркивается необходимость применения согласованных стандартов в отношении конструкции и технологического оснащения ТС, чтобы во всем мире обеспечивался единый и общепринятый уровень безопасности.

Национальным правительствам рекомендуется закрепить в законодательстве минимальный набор требований безопасности для ТС. Отдельное внимание уделено установлению требований безопасности так называемых «нестандартных» ТС, распространенных во многих странах (например, трехколесные моторикши и джипни)<sup>45</sup>.

Многие страны (**Австралия, Бельгия, Бразилия, Испания**) признают, что важными составляющими распространения таких технологий являются пересмотр действующих стандартов безопасности ТС с учетом передовых технологий и международной практики.

### **Внедрение современных систем безопасности в ТС**

Производство и эксплуатация безопасных ТС, сводящих к минимуму совершение ДТП и его последствия, играют важную роль в обеспечении БДД, как указано в **Бразилии**.

В **Австралии** подсчитано, что если бы все водители управляли самыми безопасными автомобилями в своей категории, то травматизм с участием легковых ТС можно было бы снизить на 26%. Если бы каждый автомобиль включал самые безопасные элементы конструкции для своего класса, травмы можно было бы уменьшить на 40%.

<sup>44</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.; Германия, Корея, Швеция, Шотландия.

<sup>45</sup> Там же.



Поэтому, по мнению **Японии**, крайне важно должным образом обеспечивать БДД путем дальнейшего совершенствования эффективности передовых технологий безопасности как для частных, так и для коммерческих транспортных средств, а также путем содействия их широкому распространению.

Как указано в **Германии**, решающее значение в контексте компонента «Безопасное транспортное средство» до того, как общество перейдет на автоматизированные ТС, имеют системы помощи водителю.

Передовые системы помощи водителю (ADAS) – это электронные системы безопасности, которые помогают водителю, предупреждая его или выполняя определенные задачи автоматически. Эти технологические разработки направлены на минимизацию человеческой ошибки, которая является одним из основных факторов, способствующих ДТП. Сегодня некоторые из функций, которые можно сгруппировать в контексте помощи водителю, уже приводят к количественному улучшению безопасности дорожного движения.

Например, в **Канаде** автомобили с автоматическим экстренным торможением на 38% реже попадают в ДТП с травмами при движении задним ходом по сравнению с автомобилями без этой системы<sup>46</sup>.

Зарубежные государства (**Австралия, Германия, Испания, США**) основывают политику в области транспорта на расширении использования передовых технологий: ускоренного внедрения новых апробированных систем и реализации неиспользованного потенциала устоявшихся технологий.

Одновременно, например, в **Австралии** констатируют, что требуется много лет, чтобы новые функции безопасности ТС стали доступными для большинства автомобилей. Поэтому особое внимание акцентируется на необходимости модернизации существующего автопарка, дополнительного оборудования старых ТС передовыми системами помощи водителю (**Корея, Испания**).

Национальные документы стратегического планирования зарубежных стран в контексте повышения безопасности ТС содержат упоминание о следующих системах безопасности:

- система интеллектуальной адаптации скорости (ISA) (**Австралия, Великобритания, Испания, Корея, США**);
- система экстренного торможения (АЕВ) (**Великобритания, Корея, Австрия**);
- система распознавания сонливости и отвлечения внимания (DDR) (**Корея**);
- система предупреждения о выходе из полосы движения (LDW) (**Австрия**);
- алкозамки (**Великобритания, Корея**, страны Европейского союза);
- ассистенты поворота в грузовых автомобилях и автобусах (**Германия**);
- регистраторы данных о событиях (EDR) (**Великобритания, Корея**);
- системы пассивной безопасности автомобилей скорой помощи для пациентов и членов бригады (**США**).

<sup>46</sup> Motorway Safety in Korea: Learning from International Best Practice for an Action Plan to 2030 // International Transport Forum Policy Papers. No.98. OECD Publishing. Paris. ITF. 2021.



Отдельные страны, в частности государства-члены Европейского союза, озабочены тем, что новые виды мобильности (СИМ, электро-мобили и др.) в следующем десятилетии будут создавать угрозу БДД из-за бесшумного передвижения на низких скоростях. В этой связи такие средства передвижения нуждаются в дополнительных системах безопасности, чтобы их могли воспринимать более уязвимые участники дорожного движения. Поэтому в **Германии, Шотландии** продолжается развитие акустических систем предупреждения (AVAS).

**Германия и Шотландия** подчеркивают, что интеграция ТС в интеллектуальные транспортные системы, которые будут рассмотрены далее, сделает возможным расширение новых технологий, минимизирующих вероятность совершения ДТП:

- дистанционный стоп-сигнал, информирующий водителей о резко затормозивших ТС впереди;
- уведомление о медленном или неподвижном ТС впереди;
- уведомление о приближающемся ТС экстренных служб, дорожно-строительной технике;
- уведомление об опасных местах: резкий поворот, крутой подъем, выбоина, скользкая дорога, место производства дорожных работ и др.

В **Корее** выделяется система EDR (Event Data Recorder, регистратор данных о событиях), позволяющая сохранять все важные параметры за 5 секунд до ДТП и через 300 миллисекунд после него (действия систем автомобиля и его скорость до происшествия, использование ремней безопасности, попытка торможения и др.). По принципу работы схожа с черным ящиком в самолете.

В Глобальном плане подчеркивается необходимость большего внимания гендерным различиям при конструировании ТС. Важно учитывать различия между полами в плане эргономики, поэтому применение манекена женщины для краш-теста, утвержденного для нормативных испытаний, является хорошим примером того, как это можно достичь<sup>47</sup>.

Отдельным направлением в контексте современных систем безопасности ТС в **Бразилии** выделяется совершенствование средств безопасности на велосипедах и мотоциклах.

### **Стимулирование производства более безопасных ТС**

На глобальном уровне признается важность стимулирования производителей к оснащению производимых ТС технологиями и средствами безопасности для удовлетворения спроса на более безопасные ТС, не дожидаясь требований со стороны государства.

В Глобальном плане отмечается, что производители должны прилагать усилия к устранению или смягчению факторов риска, негативно влияющих на БДД, в том числе отказываясь от рекламы ТС, подчеркивающей скорость, которую они способны развивать<sup>48</sup>.

Например, в **США** предлагается, чтобы автопроизводители, которые раньше рекламировали время разгона с 0 до 100 км/ч и высокую

<sup>47</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. СС BY-NC-SA 3.0 IGO.

<sup>48</sup> Там же.



мощность двигателя, стали рекламировать функции безопасности, которые должны иметь больший приоритет для потребителей.

Национальная политика повышения БДД **Швеции** стремится к тому, чтобы автомобили, оснащенные передовыми системами безопасности, получали дополнительные баллы в системе оценки Euro NCAP<sup>49</sup>.

Исследования показали, что ТС с 5-звездочным рейтингом Euro NCAP имеют на 68% более низкий риск смертельных травм и на 23% более низкий риск серьезных травм в результате ДТП, чем транспортные средства с 2-звездочным рейтингом<sup>50</sup>.

### **Обновление парка ТС**

Многие страны (**Австралия, Бельгия, Бразилия, Испания**) признают, что важным направлением повышения безопасности ТС является целенаправленная политика по обновлению парка ТС, оснащаемого инновационными системами безопасности.

Для этого в Глобальном плане рекомендуется использование соответствующих программ стимулирования приобретения более безопасных ТС.

В **Австралии, Бразилии, Германии, США, Шотландии** отмечено, что население необходимо стимулировать к покупке более безопасных ТС и оснащению системами безопасности уже эксплуатирующихся ТС путем предоставления налоговых льгот и снижения страховых взносов, особенно для молодых водителей.

Как подчеркивается в **Австралии** и **Японии**, условия по продвижению преимуществ безопасности ТС должны активизироваться за счет кампаний по информированию общественности.

Такие программы позволят покупателям получать объективную информацию об уровне безопасности ТС, тем самым способствуя принятию более продуманных решений.

В Глобальном плане подчеркивается, что повышению безопасности ТС могут способствовать автопарки государственных и частных организаций, если будут закупать исключительно ТС, превосходящие по крайней мере минимальные стандарты безопасности.

В ряде стран (**Австралия, Беларусь, Бразилия, Швеция**) нормативно установлено, что приобретаемые в рамках государственных закупок транспортные средства (особенно предназначенные для экстренных служб) предпочтительно должны быть оснащены современными системами безопасности, включая те, которые не являются обязательными.

### **Обеспечение исправного технического состояния ТС**

Важная роль в обеспечении безопасности ТС отводится техническому обслуживанию. Для этого стратегиями отдельных стран предусмотрено:

- 1) проведение кампаний по повышению осведомленности о важности профилактического технического обслуживания ТС (**Испания**);
- 2) совершенствование методов технического обслуживания (**Беларусь**);
- 3) повышение квалификации мастеров (**Япония**).

<sup>49</sup> Европейская программа оценки новых автомобилей.

<sup>50</sup> Kullgren A, Lie A, Tingvall C (2010). Comparison between Euro NCAP test results and real-world crash data. Traffic Injury Prevention. 2010 Dec 11(6):587-93.

### **Развитие устойчивой мобильности**

В контексте повышения безопасности ТС традиционно принято рассматривать вопросы развития устойчивой мобильности, которая предполагает перемещение пассажиров и грузов эффективным, безопасным, недорогим и экологичным способом<sup>51</sup>.

В качестве главного принципа построения системы устойчивой мобильности позиционируется отказ от излишнего использования автомобиля, что особенно актуально в настоящее время. В решении указанной проблемы особая роль принадлежит альтернативным видам транспорта, в первую очередь, общественному и «транспорту активной мобильности» (велосипедам, СИМ и т.п.)<sup>52</sup>.

### **Минимизация «ненужного движения»**

Развитие устойчивой мобильности с учетом интересов БДД напрямую связано с минимизацией «ненужного» движения (**Австрия, Швеция, Япония**), под которым понимается нерациональное использование общественного и грузового транспорта, пространство которых не используется в полном объеме, а также личного транспорта, например, для перемещения одного водителя на близкие расстояния. Это создает необоснованные риски совершения ДТП.

Минимизация «ненужного» движения видится следующими способами:

1. Широкое использование общественного транспорта.
2. Популяризация активной мобильности.
3. Оптимизация логистики и перемещения пассажиров, в том числе развитие альтернативных видов транспорта.

**1. Широкое использование общественного транспорта (Австралия, Бельгия, Германия, Испания, Франция).** Требуется повысить популярность данного вида транспорта, как альтернативы личного. Признавая, что ДТП с участием общественного транспорта могут нанести серьезный ущерб ввиду массовости потенциальных жертв, в **Японии** признают необходимость более пристального внимания властей и правоохранителей к данному виду транспорта. В **Бразилии** подчеркивается, что важно гарантировать безопасность его использования.

Общественный транспорт должен быть удобным и интегрированным с другими видами транспорта, в том числе за счет перехватывающих парковок, на что обращается внимание, например, в стратегических документах **Бразилии** и **Испании**.

**2. Популяризация активной мобильности (Австрия, Бразилия, Германия, Швеция, Шотландия).** Активная мобильность (передвижение пешком, на велосипеде или СИМ) является важным фактором повышения БДД, а также поддерживает достижение целей по охране окружающей среды, укреплению здоровья населения и др.

В **Швеции** подчеркивают, что в долгосрочной перспективе число активных поездок, в частности на велосипедах, должно удвоиться. Это

<sup>51</sup> Устойчивая мобильность и «умная» подключенность. Женева. 2021 // URL: [https://unece.org/sites/default/files/2021-08/2015779\\_R\\_web.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/2015779_R_web.pdf) (дата обращения: 29.03.2024).

<sup>52</sup> Там же.





подчеркивает еще большую актуальность принятия мер по повышению БДД, большинство из которых носят инфраструктурный характер.

За счет расширения общественного транспорта и велосипедов в **Шотландии** к 2030 году планируется сократить пробег личных автомобилей на 20%, что поспособствует улучшению экологии.

В **Швеции** и **Австралии** отдельное внимание уделяется обеспечению безопасности СИМ, предписывая на уровне документов стратегического планирования установление минимальных требований безопасности к их устройству, включая наличие режима с ограниченной скоростью и информирование пользователя о соблюдении ПДД через приложения.

Некоторые государства (**Испания, Япония**) принимают концепцию «Мобильность как услуга», в реализацию которой заложена безопасность предоставляемых в прокат автомобилей, велосипедов и СИМ.

**3. Оптимизация логистики и перемещения пассажиров.** Многие страны (**Австрия, Испания, Корея, Япония**) планируют распространение логистических платформ, которые позволят управлять распределением грузов и избежать передвижения полупустых и пустых грузовых ТС, в том числе на обратном пути после разгрузки. Например, в **Испании** ожидается увеличить максимальную разрешенную массу до 44 тонн и высоту до 4,5 метров, обеспечить увеличение средней нагрузки ТС на 10% с последующим сокращением количества ТС на километр.

В **Корее** и **Японии** эффективное использование грузовых ТС планируется повысить за счет использования совместных перевозок (нескольких грузоотправителей или грузополучателей), грузовых ТС с двойной сцепкой и др.

При этом в **Австрии** подчеркивается необходимость принятия повышенных мер безопасности таких перевозок.

Оптимизация пассажирского сообщения, в том числе перемещения на личном транспорте, в **Испании** и **Японии** видится в развитии работы в дистанционной форме, а также внедрении гибкого графика, исключающего одновременное передвижение большинства людей на работу и обратно<sup>53</sup>.

Важной отправной точкой для внедрения подхода «Безопасная система» является планирование мультимодальных транспортных систем. Это обеспечит сочетание моторизованных и немоторизованных видов транспорта для обеспечения безопасности и равного доступа к мобильности, при этом удовлетворяя разнообразные потребности и предпочтения населения. Планирование мультимодальных транспортных систем должно осуществляться с учетом местных условий и климата.

В **Испании** планируется увеличить количество и протяженность маршрута железнодорожного транспорта для последующего снижения количества ДТП.

<sup>53</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. СС BY-NC-SA 3.0 IGO.

В Глобальном плане подчеркивается, что внедрение указанных подходов, расширение общественного транспорта и активной мобильности должны сопровождаться стандартами, которые направлены на исключение потенциальных рисков для БДД. Необходимо установить показатели безопасности применительно ко всем ожидаемым и перспективным способам передвижения.

### **Профессиональные перевозки**

Характер эксплуатации коммерческих ТС оказывает существенное влияние на БДД, что отмечено странами **ЦАРЭС**.

В **Австралии** отмечается, что в среднем пробег коммерческих перевозок на 50% больше, чем у личного транспорта. На них приходится вдвое больше ДТП.

По разным подсчетам процент происшествий с участием коммерческого транспорта может достигать одной трети всех ДТП в **Великобритании** и **Шотландии**.

В этой связи ряд стран (**Австралия, Беларусь, Германия, Испания, Япония**) позиционируют профессиональные перевозки в качестве самостоятельного фактора риска совершения ДТП.

В **Швеции** повышение безопасности профессиональных перевозок рассматривается в контексте задачи 8.8 ЦУР – создание безопасных и надежных условий труда для всех работников.

Действия стран (**Великобритания, Корея, США, Швеция, Япония**) в данном направлении предполагают обучение работников, обеспечение безопасности служебных ТС, оснащение их современными системами безопасности.

В **Корее** подчеркивается необходимость стимулирования работодателей к обновлению парка ТС и повышению их безопасности.

Глобальным планом рекомендуется государственным и частным организациям устанавливать свои правила, обеспечивающие безопасную работу автопарков, в том числе допуская задержки в разумных пределах для предотвращения превышения скорости, устанавливая ограничения в продолжительности рабочего дня работников, выполнение задач которыми связано с управлением ТС, наблюдая за поведением и действиями водителей с помощью средств контроля, включая тахографы.

Отдельно в Глобальном плане, а также в стратегиях некоторых стран (**Бразилия, Швеция, Япония**) подчеркивается проблема обеспечения безопасности курьеров (доставщиков), в том числе использующих велосипеды.

В **Швеции** на работодателя возложена обязанность создания работникам условий для безопасной езды на велосипеде. Шведское управление по охране труда выпустило Руководство и вспомогательные материалы об обязанностях и возможностях работодателя по содействию безопасному передвижению в рамках рабочего процесса. В качестве примера мер безопасности при езде на велосипеде на работе приводится требование использовать велосипедный шлем.



Ряд стран (**Великобритания, Корея, Швеция**) признает, что состояние БДД должно учитываться при государственных закупках услуг на автомобильном транспорте.

В **Японии** отмечается, что посредством систем оценки безопасности (например, «G-Mark») заказчики смогут выбирать перевозчиков с более высокими рейтингами безопасности. Тем самым, как отмечено в **Корее**, инвестирование перевозчиков в БДД будет способствовать получению ими экономических выгод от востребованности на рынке.

Проблема профессиональных перевозок в **Австралии** и **Испании** рассматривается шире и охватывает угрозы БДД, возникающие по пути на работу и с работы.

Глобальным планом предписано государствам и работодателям располагать служебное жилье для работников учреждений и предприятий таким образом, чтобы обеспечивался удобный доступ к услугам общественного транспорта, а также стимулировать использование общественного транспорта их работниками за счет, например, оплаты проездных билетов.

В **Германии** решение рассматриваемой проблемы видится в сокращении количества поездок на работу и в командировки в условиях дорожного движения, а в **Японии** – во внедрении системы гибкого графика, исключающего одновременное участие в дорожном движении большой массы людей, следующих к одному времени на работу или в одно время с работы.

В **Норвегии** планируется разработать дополнительную программу обучения для профессиональных водителей, перевозящих грузы, а также разработать материал, содержащий информацию о рисках, связанных с возникновением пешеходов и велосипедистов в так называемых «слепых» зонах, а также о соответствующих мерах, которые могут помочь снизить этот риск.

### **Автоматизированные ТС**

В **Германии** и **США** сформировано видение, согласно которому эффективным решением вопросов безопасного транспорта станет внедрение автоматизированных ТС, которые исключат человеческие ошибки, в том числе невнимательность к неисправностям. Однако внедрение таких ТС в процессы дорожного движения займет ни один год.

Автоматизированные ТС имеют реальные перспективы повышения БДД до уровня, необходимого для полного устранения смертности в результате ДТП.

В **США** признается, что автоматизированное вождение обеспечит существенные преимущества в плане безопасности, даже если не все ТС на дорогах будут автоматизированы. Кроме того, в результате растущей связи между транспортными средствами, инфраструктурой и уязвимыми участниками дорожного движения, такими как пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты и дорожные рабочие, количество серьезных ДТП может уменьшиться еще больше.

Кроме того, они позволяют обеспечить высокую степень мобильности для пожилых водителей и водителей с ограниченными физиче-

скими возможностями, что также подтверждается и другими странами, включая **Австралию, Германию**.

В **Корее** обращается внимание на то, что автоматизированные ТС должны быть способны справляться с непредвиденными ситуациями.

На сегодняшний день намечены две основные стратегии развития автоматизированных ТС:

1) «что-то везде» заключается в низкоуровневых функциях автоматизированного вождения, которые можно использовать практически в любых условиях движения;

2) «все где-то» предполагает возможность эксплуатации высокоавтоматизированного ТС только на конкретных территориях.

В **Корее** ожидается, что оба подхода в конечном итоге сойдутся на более высоком уровне автоматизации в общей среде вождения.

Следующим этапом является внедрения автоматизированных ТС в интеллектуальные транспортные системы, предполагающие их взаимодействие между собой и с дорожной инфраструктурой (**Испания**), а также их коммерческое использование (**Австралия, Корея**) (рис. 5).

Отдельно выделяется необходимость разработки требований безопасности при участии в дорожном движении телеуправляемых роботов-доставщиков, на что указано в **Германии**.



*Рисунок 5. Внедрение автоматизированных транспортных средств в интеллектуальные транспортные системы*

Всемирным Банком отмечена потенциальная эффективность от уже реализованных странами мероприятий в рамках компонента «Безопасное транспортное средство»<sup>54</sup> (табл. 3):

<sup>54</sup> Turner B., Job S. and Mitra S. Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work. Washington DC. USA. World Bank. 2021.





Таблица 3

*Эффективность реализованных странами мероприятий в рамках компонента «Безопасное транспортное средство»*

Мероприятия	Описание	Потенциальная эффективность
Минимальные стандарты безопасности	Обеспечение соответствия новых и поддержанных ТС минимальным стандартам безопасности	Эффективно
Ремни безопасности	Ремень или ляжка для надежной фиксации пассажира ТС во время столкновения	Высокоэффективно
Техническое обслуживание ТС	Периодический осмотр ТС и проверка технического состояния на дорогах	Эффективно
Дневные ходовые огни для легковых и грузовых ТС	Автоматическое использование фар для улучшения видимости в любое время дня и ночи	Эффективно
Дневные ходовые огни для двух-трехколесных ТС	Автоматическое использование фар для улучшения видимости в любое время дня и ночи	Эффективно
Противооткатные устройства на грузовых ТС	Устройства, устанавливаемые на передние и боковые части грузовых ТС для предотвращения наезда на уязвимых участников дорожного движения	Эффективно
Электронная система контроля устойчивости	Автоматическое торможение отдельных колес ТС для предотвращения потери управления	Высокоэффективно
Передовые автомобильные технологии, включая полностью или частично автоматизированные ТС	Новые технологии, снижающие или предотвращающие столкновение ТС с другими ТС или уязвимыми участниками дорожного движения, включая системы удержания в полосе движения и автономное экстренное торможение	Высокоэффективно

## 8.4. Повышение безопасности дорожной инфраструктуры

Дорожная инфраструктура имеет прямую связь со снижением смертности в ДТП. Многие страны (**Нидерланды, Швеция, Южная Африка**) признают, что конструкция дорог является решающим фактором, определяющим тяжесть ДТП. Подсчитано, что не соответствующая требованиям дорожная инфраструктура способствует более чем 30% ДТП<sup>55</sup>.

Наличие хорошо спроектированных и обслуживаемых дорог, по мнению многих стран (**Бразилия, Испания, страны ЦАРЭС, Швеция, Шотландия**), позволит исключить или минимизировать последствия человеческих ошибок, приводящих к ДТП, а также способствует развитию устойчивой мобильности.

### **Повышение стандартов безопасности дорог**

Существует настоятельная необходимость пересмотра стандартов безопасности дорог в целях адаптации современным условиям, что актуально для стран **ЦАРЭС**.

Европейская программа оценки дорог (EuroRAP) позволяет оценить безопасность дорог и их участков, присваивая от 1 до 5 звезд. Некоторые государства-члены разработали собственную методологию оценки<sup>56</sup>.

### **Совершенствование дорожной инфраструктуры**

Дорожная инфраструктура должна планироваться, проектироваться, строиться и эксплуатироваться таким образом, чтобы создавались благоприятные условия для мультимодальной мобильности, в том числе для совместного использования ТС и общественного транспорта, а также для передвижения пешком и на велосипеде. При этом необходимо исключить или свести к минимуму риски не только для водителей, но и для всех участников дорожного движения, прежде всего, наиболее уязвимых.

Некоторые страны, например, **США и Швеция**, прямо указывают, что дороги должны быть безопасными для всех участников дорожного движения, а не комфортными только для водителей, например, в части высокой скорости и отсутствия средств успокоения движения.

В **Испании** и странах **ЦАРЭС** подчеркивается, что безопасность должна иметь приоритетное значение при планировании инфраструктуры и аудите БДД на ранних этапах проектирования и строительства новых или существенной модификации существующих дорог.

Одновременно дороги должны быть интуитивно понятными для пользования всеми категориями населения, включая детей, пожилых людей и людей с ограниченной подвижностью.

<sup>55</sup> EU road safety policy framework 2021-2030 – Next steps towards «Vision Zero» // Luxembourg: Publications Office of the European Union. 2020. ISBN 978-92-76-13215-8 doi:10.2832/261629 MI-02-19-942-EN-C.

<sup>56</sup> EU road safety policy framework 2021-2030 – Next steps towards «Vision Zero» // Luxembourg: Publications Office of the European Union. 2020. ISBN 978-92-76-13215-8 doi:10.2832/261629 MI-02-19-942-EN-C.



При этом в **Австрии** обращается особое внимание на то, что повышение эксплуатационных свойств дорог, в первую очередь пропускной способности и скорости движения по ним, должно сопровождаться дополнительными мерами обеспечения БДД (например, разделение транспортных потоков). Иное может привести к усугублению ситуации.

### **Минимизация конфликтных ситуаций**

Современная зарубежная политика обеспечения БДД в рамках компонента «Безопасные дороги» ориентирована на минимизацию конфликтных ситуаций посредством:

1) разделения дорожного пространства для механических ТС, велосипедов и пешеходов;

2) разделения транспортных потоков.

**1. Разделение дорожного пространства (Австралия, Бразилия, Германия, Испания, Швеция, Шотландия, Япония).** Дорожная инфраструктура должна быть безопасной и удовлетворять потребности в передвижении всех участников дорожного движения, гарантируя приоритет наиболее уязвимым слоям населения, а также пользователям общественного транспорта.

В **Австралии, Испании, Японии** подчеркивается необходимость дифференциации функций дорог, на основе которых будут определяться особенности организации дорожного движения, в первую очередь, его интенсивность. На отдельных участках дорог потребуются снижение скорости, устранение сквозного движения, перенаправление транспортных потоков, создание зон, свободных от ТС (рис. 6).

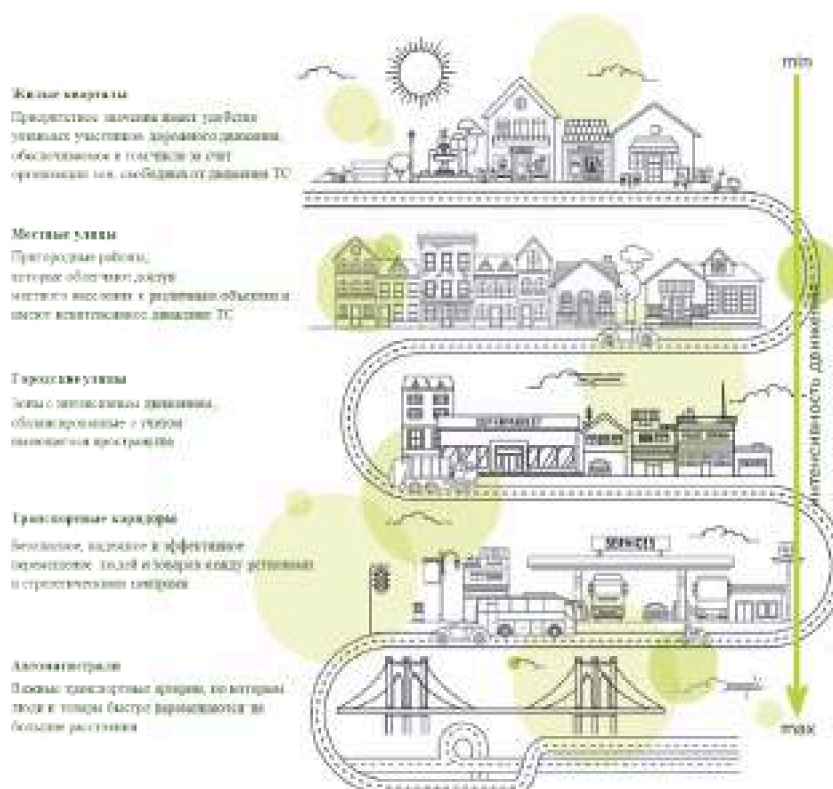


Рисунок 6. Дифференцированный подход к организации движения в Австралии

2. *Разделение транспортных потоков* достигается как физическими, так и визуальными способами:

- осевые барьерные ограждения (**Австралия, Австрия, Япония**), в том числе тросовые и шумовые (**Австрия, Испания, США, Швеция**);
- цветовая кодировка полос движения (**Корея, Япония**);
- разноуровневые развязки и перекрестки (**Корея, США, Япония**);
- J-повороты, исключая моментальный поворот налево на дорогах, имеющих две и более полосы в каждом направлении, а также на опасных перекрестках, а предполагающие совершение поворота направо с последующим разворотом (**США**).

Для того чтобы разделение транспортных потоков, препятствующее обгону, не привело к замедлению трафика и заторам, принимаются следующие инфраструктурные решения:

- оборудование подъемной полосы (дополнительная полоса справа на подъеме, по которой, например, большегрузные ТС могут передвигаться, не препятствуя движению других, снижает количество ДТП до 35%) (**Корея, США**);
- разрешение движения ТС по обочине при плотном трафике (**Великобритания, Корея**).

#### ***Совершенствование инфраструктуры для уязвимых участников дорожного движения***

Некоторые страны констатируют, что в настоящее время планирование и проектирование автомобильных дорог в основном сосредоточено на проблемах, затрагивающих только моторизованный транспорт. При этом в дорожном движении участвуют многочисленные группы уязвимых пользователей, к которым относятся пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, пользователи СИМ.

Безопасность каждой из перечисленных групп должна быть улучшена, как отмечено странами **ЦАРЭС**, что во многом требует принятия инфраструктурных решений, особенно в свете популяризации активной мобильности, как отмечено в **Швеции** и **Шотландии**.

Как ожидается, немоторизованные поездки, играющие ключевую роль в устойчивой мобильности, будут расти по мере увеличения урбанизации. Имеется слишком мало информации для количественной оценки текущих и прогнозируемых активных поездок на велосипеде и передвижений пешком в странах ЕС. Хотя уже сейчас необходимость уделять большее внимание таким формам передвижения в общей доле городского транспорта признается и поощряется на политическом уровне в политике городского транспорта, устойчивого развития городов (Амстердам, Барселона, Вена, Копенгаген, Лондон, Милан, Мюнхен) и стратегиях пешеходного и велосипедного движения на уровне ЕС, страны и города.

При этом следует учитывать, что ходьба и езда на велосипеде будут оказывать негативное влияние на БДД, если не будут приняты срочные меры по более полному учету при планировании и проектировании системы дорожного движения физической уязвимости пользователей этих видов транспорта.





Проблему можно решить, например, путем физического отделения незащищенных пользователей от автомобильного движения, где требуемая скорость должна составлять 30 км/ч, улучшенной конструкции ТС, повышения качества пешеходных дорожек, в том числе для предотвращения травм от падений, особенно среди пожилых пешеходов<sup>57</sup>.

**Наряду с перечисленными основными направлениями** в рамках повышения безопасности дорожной инфраструктуры в национальных документах стратегического планирования зарубежных стран (**Беларусь, Германия, Испания, страны ЦАРЭС, Швеция, Япония**) также определены следующие:

- замена устаревших технических средств организации дорожного движения;
- совершенствование светофорного регулирования для объединения цикла на одном участке или линии;
- повышение БДД в местах производства дорожных работ, важность которого особенно отмечена в **США**;
- повышение БДД в местах потенциального появления на дороге диких животных;
- строительство придорожных парковок для отдыха и остановки в случае неблагоприятных погодных условий и др.

#### **Аудит**

Аудит безопасности дорог представляет собой оценку дорог на предмет соответствия стандартам безопасности. Глобальный план рекомендует проводить аудиты БДД на всех участках новых дорог (и на всех этапах – от предварительного технико-экономического обоснования до детализированного проектирования) с привлечением независимых и аккредитованных экспертов для обеспечения соответствия безопасности минимальным стандартам БДД.

Во многих странах (**Германия, Корея, Нидерланды, страны ЦАРЭС**) аудит признается наиболее простым и эффективным способом обеспечения БДД, поскольку государства, где уже сложилась практика его проведения, демонстрируют сокращение количества ДТП. При этом подчеркивается необходимость регулярного проведения аудита и наличия достаточного числа квалифицированных специалистов.

В **Шотландии** отмечено, что в дополнение к традиционным мерам обеспечения БДД аудит способствует оперативному предупреждению участников дорожного движения, заинтересованных органов и организаций о наличии опасности в целях принятия необходимых мер, а также определению приоритетов инвестирования.

#### **Картирование рисков**

Глобальным планом рекомендуется составить карту рисков (при наличии достоверных данных о ДТП) и провести профилактические осмотры и проверки с целью оценки уровня безопасности дорожной сети.

Евросоюзом отмечено, что систематическое картирование рисков предоставляет полезные инструменты для оценки качества безопасности дорожной сети и целевого инвестирования.

<sup>57</sup> Preparatory work for an EU Road Safety Strategy // Luxembourg: Publications Office of the European Union. 2018. ISBN 978-92-79-82746-4.

**Достаточное финансирование дорожной деятельности**

Важное значение в реализации мероприятий по обеспечению БДД в рамках компонента «Безопасная дорога» имеет финансирование, на что в прямой постановке обращается внимание в странах **ЦАРЭС**.

**США** отмечена необходимость поддерживать планирование, проектирование и реализацию более безопасных дорог и улиц во всех населенных пунктах, используя все доступные и применимые федеральные финансовые ресурсы, включая существующие программы финансирования, а также использование грантовой инициативы «Безопасные улицы и дороги для всех» стоимостью 6 млрд долларов.

В **Австралии** подчеркивается, что финансирование дорожной деятельности является долгосрочными инвестициями, поскольку срок службы дорожной инфраструктуры составляет 25 лет и более. Поэтому указанные инвестиции будут способствовать спасению жизней даже после окончания срока действия стратегии. По данным исследований, выгоды от инвестиций в обеспечение безопасности дорожной инфраструктуры более чем в 10 раз превышают затраты.

При недостаточности финансирования дорожной деятельности в качестве альтернативного способа обеспечения БДД в **Австралии** рассматривается снижение скоростных режимов.

**Цифровизация дорог**

В **Бразилии** и **Германии** предполагается, что добиться значительных успехов в повышении БДД позволит распространение инновационных решений в области организации дорожного движения.

В Глобальном плане, а также в стратегиях стран (**Беларусь, Германия, Корея**) обращается внимание на необходимость подготовки дорожной инфраструктуры для автоматизированных ТС, что потребует внедрения в неё новых информационных технологий, интеллектуальных транспортных систем и обеспечения непрерывного диалога таких ТС с дорогой.

В дополнение к автомобильным технологиям **Бельгией** и **Германией** отмечено, что инфраструктура должна быть оцифрована с целью дальнейшей интеграции в единую сеть.

**«Умные» дороги**. Много внимания сосредоточено вокруг «умных» дорог (**Бельгия, Великобритания, Германия, Корея**). Их определение различается в разных странах, но обычно включает в себя динамическую систему управления дорожным движением, основанную на постоянном мониторинге его условий. В зависимости от дорожной обстановки в режиме реального времени могут меняться условия движения по полосам (ограничение движения, изменение скорости и т.п.).

Это достигается в основном за счет знаков переменной информации, позволяющих обеспечить эффективное регулирование дорожного движения в зависимости от времени и типа ТС. Такие знаки связаны с комплексами фотовидеофиксации нарушений (**Шотландия, Япония**).

Как отмечается в **Великобритании**, «умные» автомагистрали позволяют увеличить пропускную способность и снизить количество ДТП с пострадавшими на 13%, на них наблюдается самый низкий уровень смертности.



Доля национальных автомагистралей, которые можно считать «умными», варьируется в разных странах, что отражает различия в интенсивности движения и инвестициях. Например, в **Нидерландах** «умные» автомагистрали составляют около 40% сети автомагистралей.

«Умные» тоннели оснащаются знаками с переменной информацией (VMS) и световыми табло на въезде и информируют водителей об условиях движения внутри тоннеля. Другим элементом «умных» тоннелей является акустическая система оповещения, в которой динамики направляют свистящие звуки на приближающиеся ТС, чтобы предотвратить сонливость водителей (**Корея**).

**Кооперативные интеллектуальные транспортные системы (C-ITS).** Применение искусственного интеллекта в области транспорта выходит на новые рубежи, позволяющие ТС вести диалог друг с другом, с дорожной инфраструктурой и другими участниками дорожного движения, что способствует существенному повышению безопасности, доступности и устойчивости транспорта. Указанное отмечено в документах стратегического планирования **Австралии, Германии, Испании, Кореи, Японии** (рис. 7).



Рисунок 7. Принцип работы кооперативных интеллектуальных транспортных систем

Расширение передовых технологий может привести к тому, что участники дорожного движения будут вести себя более рискованно, полагая, что технология предотвратит ДТП. Кроме того, технологии в значительной степени отвлекают внимание. Следовательно, новые технологии, по мнению **Шотландии**, должны быть исследованы и оценены, чтобы определить, полезно или вредно будет их использование для обеспечения БДД.

Всемирным Банком отмечена потенциальная эффективность от уже реализованных странами мероприятий в рамках компонента «Безопасная дорога»<sup>58</sup>(табл. 4):

<sup>58</sup> Turner B., Job S. and Mitra S. Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work. Washington DC. USA. World Bank. 2021

Таблица 4

Эффективность реализованных странами мероприятий в рамках компонента «Безопасная дорога»

Мероприятия	Описание	Потенциальная эффективность
Интегрированный общественный транспорт	Обеспечение организованного автобусного, легкорельсового и железнодорожного сообщения	Высокоэффективно
Дорожные ограждения, центральные оградительные барьеры	Бетонные, стальные и/или тросовые барьеры, сдерживающие ТС при съезде с проезжей части	Высокоэффективно
Медианы	Разделение транспортных потоков, движущихся в противоположных направлениях, путем установки бордюра или с помощью широкой осевой разметки	Высокоэффективно
Круговые перекрестки (развязки)	Снижение скорости, угла столкновения и конфликтных точек для участников дорожного движения	Высокоэффективно
Разделение дорог на перекрестках	Строительство надземных или подземных переходов	Высокоэффективно
Пешеходные дорожки	Строительство участков, свободных от проезжей части, используемых пешеходами	Высокоэффективно
Пешеходные переходы	Место пересечения дорог с приоритетом для пешеходов, переходы, разделенные по уровню (пешеходный подземный переход или пешеходный мост, пешеходная эстакада)	Высокоэффективно
Раздельные велодорожки	Велосипедная дорожка или полоса, физически отделенная от автомобильного движения	Эффективно





Отдельные полосы для движения мотоциклистов	Полосы для мотоциклов, отделенные от остального транспорта визуально или физически	Эффективно
Знаки и линейная разметка	Предупреждающие, направляющие и другие дорожные знаки и разметка	Эффективно
Звукотактильная маркировка	Приподнятые или фрезерованные (вырезанные) участки дороги, расположенные либо вдоль дороги (по краям или в центре), либо поперек дороги, чтобы предупредить участников дорожного движения об опасности	Эффективно

## 8.5. Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия

ДТП не всегда можно предотвратить, в связи с чем в национальном стратегическом планировании в области БДД особое внимание уделяется вопросам эффективного реагирования на ДТП, включающим в первую очередь оказание первой и медицинской помощи пострадавшим.

В Глобальном плане подчеркивается важное значение своевременного и квалифицированного оказания помощи пострадавшим, минимизирующего риски наступления серьезных последствий и гибели. Как отмечено **США**, около пятой части смертей после ДТП можно предотвратить с помощью качественной помощи, а безопасное и быстрое устранение последствий ДТП имеет решающее значение не только для обеспечения выживаемости в ДТП, но и для безопасности сотрудников экстренных служб на месте ДТП и участников дорожного движения, проезжающих или проходящих мимо.

В этой связи многие страны (**Бразилия, Германия, страны ЦАРЭС, Япония**) признают необходимость совершенствования мероприятий по реагированию на ДТП с целью повышения шансов на выживание пострадавших и уменьшения последствий для их здоровья в долгосрочной перспективе.

### **Межведомственное взаимодействие**

В рамках повышения эффективности реагирования на ДТП Глобальным планом и национальными документами стратегического планирования некоторых стран (**Япония**) подчеркивается необхо-

димось межведомственного взаимодействия по вопросам оказания помощи пострадавшим и ликвидации последствий ДТП.

### **Информирование**

Одним из направлений, имеющих первостепенное значение для эффективного реагирования на ДТП, является своевременное информирование экстренных служб о произошедшем. В этой связи в национальных документах стратегического планирования в области БДД подчеркивается важность обеспечения покрытия автомобильных дорог качественной мобильной связью во всех местах, что отмечено странами **ЦАРЭС** и **США**.

Страны Европейского союза, **Бразилия** стремятся внедрять национальные системы экстренного вызова («eCall») и автоматического сообщения о ДТП (**Япония**).

Такие системы позволяют определить местоположение ДТП, а также передать через мобильные устройства обстановку на месте ДТП (число пострадавших, предположительную степень тяжести их последствий на основе внешних повреждений человека и ТС и др.). Телемедицинское наблюдение, по прогнозам, позволит в **США** направить действия очевидцев ДТП по оказанию первой помощи до прибытия экстренных служб.

### **Обучение оказанию первой помощи**

Особое значение в этом контексте отводится обучению правилам оказания первой помощи пострадавшим в ДТП. Глобальный план обращает внимание на первоочередное обучение сотрудников экстренных служб, не являющихся медицинскими работниками (полицейских, спасателей и др.), а также профессиональных водителей такси и общественного транспорта.

В ряде государств (**Бразилия, Испания, Япония**) на уровне стратегического планирования предписывается необходимость обучения оказанию первой помощи, например, методам остановки кровотечения, перевязке и сердечно-лёгочной реанимации (включая использование противоэпилептических устройств и портативных дефибрилляторов) в средних школах.

### **Правовые гарантии**

Одной из наиболее распространенных причин отказа очевидцев от оказания первой помощи во многих странах, таких как **Австралия, Великобритания, Индия, Китай, Корея, Сингапур, США, Франция** указывается страх привлечения к юридической ответственности за причинение пострадавшему вреда в процессе оказания помощи.

В Глобальном плане акцентируется внимание на обеспечении правовой защиты лиц, оказывающих первую помощь пострадавшим на месте ДТП.

В качестве примера приводятся «законы доброго самаритянина», действующие, например, в **Китае** и **США**. Их главной нормой является то, что лицо, оказывающее помощь, не может признаваться виновным



в причинении вреда, если действовало добросовестно в пределах своих знаний и опыта, стремясь облегчить положение пострадавшего<sup>59</sup>.

### **Обеспечение оперативности и доступности оказания медицинской помощи**

По-прежнему значительной проблемой для большинства государств (**Бразилия, США, страны ЦАРЭС**) является доступность и своевременность оказания экстренной помощи пострадавшим в ДТП. При этом странами (**Бразилия, страны ЦАРЭС, США**) отмечено, что смертность в ДТП значительно выше в отдаленных районах.

На национальном уровне устанавливаются ориентиры для организации системы оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим в ДТП. Например, в странах **ЦАРЭС** – обеспечить, чтобы ни один участок дорог не находился на расстоянии более 1 часа от медицинской помощи, в **Шотландии** – 45 минут.

На дорогах с наиболее высоким уровнем аварийности и в отдаленных районах в **Бразилии** предписано открывать дополнительные отделения скорой помощи.

Такие отделения в странах **ЦАРЭС** функционируют не только для оказания помощи пострадавшим в ДТП, но и для обслуживания местного населения, тем самым подчеркивается их универсальный характер и решение нескольких задач, не ограниченных сферой дорожного движения.

Для повышения оперативности оказания неотложной помощи силами очевидцев в **Германии** и **США** рассматриваются перспективы использования беспилотников для доставки медицинских приборов или организации канала телемедицины на месте ДТП.

В качестве способов повышения оперативности прибытия экстренных служб на места ДТП **Япония** рассматривает подключение систем автомобилей экстренных служб к единой интеллектуальной транспортной системе, которая позволит обеспечить «зеленую волну» по маршруту движения за счет светофорного регулирования.

В стратегических документах **Бразилии, Японии** отмечают необходимость развития санитарной авиации для оперативного прибытия на места происшествий и транспортировки пострадавших в лечебные учреждения.

### **Страхование**

Глобальный план в контексте эффективного реагирования на ДТП рекомендует странам уделять значительное внимание оказанию финансовой и социальной поддержки пострадавшим в ДТП и их семьям. Подчеркивается, что системы обязательного страхования могут в значительной степени способствовать более эффективным действиям после ДТП, облегчая их расследование и обеспечивая финансовую защиту виновников и пострадавших.

<sup>59</sup> Закон и первая помощь. Распространение и защита деятельности по спасению человеческих жизней. Российский красный крест. // URL: <https://www.redcross.ru/upload/iblock/a7e/hli8he40zo3lrik4xh5uco3bqg6d329v.pdf>. (дата обращения: 11.11.2024)

В этой связи в документах стратегического планирования некоторых государств отдельное внимание уделяется вопросам страхования. Например, в Региональной стратегии БДД стран **ЦАРЭС** страхование ТС позиционируется в качестве самостоятельного стратегического направления. Подчеркивается необходимость совершенствования законодательства таким образом, чтобы пострадавшие и их семьи гарантированно и своевременно получали достаточную компенсацию.

В **США** подчеркивается необходимость в перспективе снижать размеры страховых премий для автоматизированных ТС.

Важная роль принадлежит контролю за соблюдением водителями обязанности по страхованию гражданской ответственности за причинение вреда.

В этой связи в **Бельгии** отмечена необходимость автоматизации страховых проверок. Для этого данные всех договоров страхования централизованы на единой платформе «Proof Of Insurance» («POI»). К середине октября 2021 года интеграция данных 48% бельгийского автопарка уже была завершена. На начало 2023 года планировался перенос данных всего национального автопарка. Применение указанной платформы позволяет полиции в режиме реального времени проверять, застраховано ли транспортное средство или нет. Кроме того, качество «черного списка» будет улучшено за счет использования точных данных, передаваемых страховщиками как минимум ежедневно и синхронизируемых с базой данных Veridass.



Рисунок 8. Система улучшения времени реагирования на чрезвычайные ситуации в ЕС





Всемирным Банком отмечена потенциальная эффективность от уже реализованных странами мероприятий в рамках компонента «Реагирование на ДТП»<sup>60</sup> (табл. 5).

Таблица 5

*Эффективность реализуемых странами мероприятий в рамках компонента «Реагирование на ДТП»*

Мероприятия	Описание	Потенциальная эффективность
Системы для улучшения времени реагирования на чрезвычайные ситуации, включая специальные телефонные номера и материально-техническую поддержку (рис. 8)	Системы для обеспечения быстрого реагирования на чрезвычайные ситуации, включая специальные телефонные номера и материально-техническую поддержку	Эффективно
Повышение качества помощи при чрезвычайных ситуациях	Улучшенное оборудование и навыки для сотрудников служб быстрого реагирования и других подразделений экстренного реагирования	Эффективно
Совершенствование навыков по оказанию первой помощи	Улучшение навыков для населения, которое может оказать первую помощь, оказавшись на месте ДТП	Эффективно
Улучшение качества больничного обслуживания	Улучшение оборудования в травматологических отделениях больниц	Эффективно

<sup>60</sup> Turner B., Job S. and Mitra S. Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work. Washington DC. USA. World Bank. 2021.

## 9. Факторы и группы риска совершения дорожно-транспортных происшествий

Беларусь







## 9.1. Факторы риска

### *Несоблюдение скоростного режима*

Несоблюдение скоростного режима является одним из признанных на международном уровне основных факторов риска совершения ДТП. В стратегической политике отдельных государств (**Беларусь, Швеция, Шотландия**) безопасная скорость выделяется в качестве самостоятельного компонента безопасного системного подхода.

Исход ДТП во многом зависит от скорости движения ТС до момента столкновения, опрокидывания или наезда на пешехода. Общеизвестно и подтверждается исследованиями (**Италия, Корея, Франция**), что соблюдение скорости позволяет минимизировать риски совершения ДТП и снизить тяжесть их последствий.

Некоторые страны (**Австралия, США, Шотландия**), основываясь на национальном опыте и видении будущего, отмечают, что достижение больших успехов в снижении смертности возможно за счет снижения скорости.

Посчитано, что снижение скорости на 10 км/ч позволяет снизить смертность на 20%, при этом время движения увеличивается не более чем на 5 минут в час. Анализ, проведенный в **Австралии**, показал, что, если каждый водитель замедлит скорость на 1 км/ч, погибнет на 10 человек меньше.

Кроме того, снижение скорости способствует сокращению выбросов, снижению дорожного шума, повышению безопасности и привлекательности городской среды, её доступности для пешеходов и велосипедистов (**Австралия, Беларусь, Швеция**).

**Бразилия** всерьез задается вопросом пересмотра разрешенного федеральным законодательством скоростного режима и приведения его в соответствие с ограничениями, рекомендованными ВОЗ.

При этом некоторые страны особо подчеркивают необходимость принятия взвешенных решений. В частности, в **Японии** подчеркивается, что важно оценить, будет ли ограничение скорости разумным и соответствующим реальным условиям дорожного движения.

Во **Франции** указывается на целесообразность временных ограничений скорости на отдельных участках дорог. Концептуально схожая позиция выражена в **Корее** и **Японии**, где решение данного вопроса видится в том числе в установке знаков переменной информации (рис.9).

В **Австралии** снижение скоростного режима предлагается рассматривать как альтернативный способ повышения БДД, если принятие инфраструктурных решений невозможно ввиду недостаточного финансирования или по ряду других причин.

В Глобальном плане отмечается, что оптимальным является ограничение максимальной скорости 30 км/ч в районах с высоким риском получения смертельных и тяжелых травм, а также с пересечением транспортных и пешеходных потоков и интенсивным велосипедным движением; до 80 км/ч – на дорогах без разделительных барьеров и 100 км/ч – на скоростных автомагистралях с разделительными

полосами. Обозначенный подход принимается некоторыми странами и закладывается в основу их стратегического планирования в данном направлении (**Австрия, Испания, Франция, Швеция, Япония**).

В **США** и **Японии** подчеркивается актуальность плавного снижения скорости при въезде со скоростной дороги в населенный пункт («функция ворот»).

Как подчеркивается в Глобальном плане, меры по управлению скоростью могут приниматься в целом ряде областей, включая: инженерно-техническое проектирование и оборудование дорог (например, использование искусственных неровностей, приподнятых пешеходных переходов, перекрестков с круговым движением, зигзагообразных препятствий, геозонирование, которое предполагает автоматическое снижение скорости ТС на определенных участках дорог (**Бразилия, Швеция**); оборудование ТС (системы адаптации скорости (**Австралия, Испания, Швеция**); изменение поведения участников дорожного движения (законодательство, стимулирование соблюдения правил и контроль за их исполнением).

Как отмечено в Глобальном плане, оптимальная интеграция этих часто разрозненных усилий в тех ситуациях, в которых они могут быть максимально полезными, повысит эффективность управления скоростью и позволит достичь ожидаемых результатов, способных коренным образом изменить ситуацию.

Гарантированность соблюдения скоростного режима, как отмечается в **Корее** и **Франции**, достигается сочетанием двух факторов: контролем и уровнем санкций.

**1. Контроль** должен обеспечивать эффект неотвратимости наказания за совершение нарушений.

Важная роль отводится развитию систем автоматической фиксации нарушений, связанных с превышением установленной скорости движения ТС. Они должны максимально обеспечивать охват всей дорожной сети. Особое внимание должно быть уделено обеспечению соблюдения переменных ограничений скорости, на чем акцентируется внимание в **Корее**.

Страны стремятся развивать системы автоматической фиксации нарушений в наиболее опасных местах, включая использование мобильных радаров, что заложено в стратегическую политику в области БДД во **Франции** и **Японии**.

Одновременно во **Франции** признается, что в последние годы эффективность политики по предупреждению превышений скорости снизилась из-за широкого использования навигационных устройств, которые предупреждают водителей о наличии комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД.

В ряде стран подчеркивается необходимость обеспечения скрытности и непредсказуемости правоприменения (**Австралия**), в том числе, за счет использования дронов и скрытых патрулей (**Корея, Франция**).

В большинстве стран используется измерение средней скорости (**Австралия, Австрия, Беларусь, Бразилия, Великобритания, Италия, Нидерланды, Шотландия**).





В **Корее** отмечается, что такой метод призван компенсировать недостатки традиционных систем обнаружения превышения скорости и доказывает свою эффективность, что подтверждается существенным снижением показателей аварийности. Например, в **Австралии** внедрение такого метода в системы фиксации нарушений в 2018 году позволило снизить число смертельных случаев в результате ДТП на 44%.

**2. Уровень санкций.** Для эффективного решения проблемы превышения скорости странами (**Корея, Франция**) отмечена необходимость ужесточения санкций, включая использование нефинансовых санкций (конфискация ТС, лишение права управления, общественные работы, снятие баллов и т.д.).

Как отмечено в **Корее**, незначительные штрафы могут подрывать эффективность деятельности по обеспечению БДД и дискредитировать проводимые в данной области кампании.

В ряде государств применяется так называемое «прогрессивное наказание». Например, размер штрафа за превышение скорости в **Великобритании** может достигать 175% еженедельного дохода водителя, но не более 2900 евро.

Перспективным направлением является стимулирование водителей к соблюдению скорости. Например, в **Корее** на платных участках дорог собственникам рекомендуется измерять среднюю скорость и на выезде делать скидку за проезд по платному участку, если скорость водителем соблюдалась.

В **Швеции** в рамках организации коммерческих перевозок особо подчеркивается, что соблюдение скоростного режима должно стимулироваться за счет требований к государственным закупкам и контролю за перевозками со стороны заказчика.



*Рисунок 9. Участок скоростной автомагистрали  
Кен-О в префектуре Сайтама (Япония)*

Всемирным Банком отмечена потенциальная эффективность от уже реализованных странами мероприятий, направленных на противодействие фактору риска, связанному с несоблюдением скоростного режима<sup>61</sup> (табл. 6):

Таблица 6

*Эффективность реализованных странами мероприятий, направленных на противодействие фактору риска, связанному с несоблюдением скоростного режима*

Мероприятия	Описание	Потенциальная эффективность
Успокоение дорожного движения (неровности, шиканы)	Снижение скорости движения, особенно в зонах повышенного риска (наличие уязвимых участников дорожного движения; низкое качество инфраструктуры; въезд в населенный пункт)	Высокоэффективно
Круговые перекрестки (развязки)	Меры по регулированию перекрестка, направленные на снижение скорости, угла столкновения и конфликтных точек для участников дорожного движения	Высокоэффективно
Приподнятые перекрестки	Проектирование приподнятого участка проезжей части на подъезде к перекрестку и/или через него	Высокоэффективно
Приподнятые переходы	Проектирование приподнятого участка проезжей части в месте пешеходного перехода	Высокоэффективно
Зоны для пешеходов с ограничением скорости для ТС 30 км/ч (20 миль/ч)	Дорожная среда, созданная для снижения скорости до 30 км/ч (20 миль/ч) или ниже	Высокоэффективно
Камеры контроля скорости	Мобильные или стационарные камеры, способные определять скорость движения ТС в заданной точке или на участке дороги	Высокоэффективно

<sup>61</sup> Turner B., Job S. and Mitra S. Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work. Washington DC. USA. World Bank. 2021.



### **Выезд на полосу встречного движения**

Противодействие данному фактору риска совершения ДТП в национальных документах стратегического планирования в области БДД представлено традиционными формами законодательных, правоприменительных и образовательных мероприятий.

Решающее значение имеют инфраструктурные меры, препятствующие или полностью исключающие выезд на полосу встречного движения: осевые барьерные ограждения (**Австралия, Австрия, Япония**), в том числе тросовые (**Австралия, США, Япония**) и шумовые (**Австрия, Испания, США, Швеция**), более широкая разделительная полоса (**Австралия**), чередование участков дорог, на которых две полосы в одном направлении и одна в другом (**Австралия**).

### **Управление ТС в состоянии опьянения**

Большинство стран мира продолжают вести целенаправленную политику по предупреждению фактов управления ТС в состоянии опьянения, повышению осведомленности населения о рисках, связанных с употреблением алкоголя и наркотиков, в том числе с позиции БДД.

Помимо водителей в **Швеции** в данном направлении уделяется внимание велосипедистам, поскольку около 15% погибших велосипедистов находились в состоянии опьянения.

В последние годы странами на национальном уровне приняты значительные меры законодательного и правоприменительного характера, показавшие успех в профилактике управления ТС в состоянии опьянения. Вместе с тем **Австралия** констатирует, что осталось «ядро» нарушителей-рецидивистов, которые не реагируют на основные меры сдерживания и требуют особого внимания.

Одним из рекомендуемых действий по рассматриваемому фактору риска в Глобальном плане предусмотрено установление предельно допустимых норм содержания алкоголя в крови, в том числе особые нормы для начинающих и профессиональных водителей.

В **США** рассматривается вопрос установления допустимой концентрации наркотиков в организме, которая не будет признаваться нарушением.

В **Австралии** относительно предельно допустимой концентрации алкоголя и тем более наркотиков существует противоположная позиция: запрет на употребление алкоголя при управлении ТС должен означать недопустимость его наличия в организме в любой концентрации. Это должно находить отражение и в определении оснований привлечения к ответственности. Нулевой предел имеет преимущество, потому что не зависит от восприятия водителями того, сколько алкоголя можно употребить, чтобы оставаться в допустимых законом рамках. Тем самым подчеркивается необходимость ухода от допустимых пределов содержания алкоголя в организме, в рамках которых водитель не считается нарушителем.

Особо актуальна проблема управления ТС в состоянии опьянения начинающими водителями, что указано в **Австралии**. Увеличение тяжести последствий ДТП по мере увеличения степени опьянения

характерно для всех, однако более явно выражено у начинающих водителей.

В **Японии** принимаются меры по воздействию на сознание населения и признание общей нормы: «никогда не управлять ТС в состоянии опьянения самому и не позволять это делать другим».

В ряде стран (**Австралия, Франция, Япония**) ведется целенаправленная политика по взаимодействию с волонтерами, операторами парковок, автозаправочных станций, производителями и продавцами спиртных напитков, ресторанами, организаторами дискотек, а также другими субъектами, способными повлиять на управление ТС в состоянии опьянения за счет информирования правоохранительных органов, а также иными мерами.

Во **Франции**, например, на уровне стратегического документа владельцам ресторанов и организаторам увеселительных мероприятий предписана необходимость обеспечить предоставление алкотестеров своим посетителям.

Как меры предотвращения фактов управления ТС в состоянии опьянения во **Франции** рассматривается развитие альтернативных видов транспорта (автобусы, такси), а в **Испании** – сервиса «трезвый водитель».

Центральную роль в предупреждении фактов управления ТС в состоянии опьянения играет правоприменительная деятельность, направленная на контроль водителей.

В **Бельгии** особо подчеркивается, что полицейские проверки водителей на предмет состояния опьянения должны быть ориентированы на наиболее проблемные места и время.

В этом направлении активно внедряются технологии, сокращающие продолжительность взаимодействия сотрудников полиции с водителями: алковорота (**Швеция**), экспресс-тесты на состояние опьянения (**Австралия, Бельгия, Швеция**).

Эффективной мерой предупреждения фактов управления ТС в состоянии алкогольного опьянения многие страны (**Австралия, Германия, Канада, США, Франция**) признают оснащение ТС алкозамками.

По существующему в **Австралии** мнению, внедрение такой технологии позволит практически полностью исключить управление в состоянии опьянения в ближайшие 10 лет. Однако, по подсчетам **США**, для внедрения алкозамков в 95% всех ТС потребуется около 25 лет.

В ряде стран, включая **Швецию**, установка алкозамков выступает в качестве альтернативного наказания за управление ТС, а также дополнительным средством обеспечения безопасности коммерческих перевозок.

#### **Травматизм пешеходов**

Страны (**Швеция, Япония**) подчеркивают, что при стремлении к нулевой смертности в ДТП крайне важно обеспечить безопасность пешеходов.

Во многом это также достигается за счет традиционных образовательных, технологических и инфраструктурных мер.





К числу основных мер страны (**Бразилия, США, Швеция, Япония**) относят расширение тротуаров и обочин; обустройство искусственных неровностей и бордюров для защиты пешеходов от ТС; повышение доступности пешеходных переходов с учетом расстояния между ними; наличие табло обратного отсчета времени на светофоре; создание фаз светофоров, которые позволяют всем пешеходам пересекать дорогу, пока все ТС стоят; устранение опор электропередач (столбов) а также низкорасположенных электрических шкафов на узких тротуарах; устранение скользкости, уборка тротуаров, повышение видимости пешеходов в темное время суток.

Примечательно, что в **Швеции** Стратегический план по обеспечению БДД направлен также на предотвращение падений пешеходов, не связанных с ДТП. Предотвращение падений видится за счет надлежащего обслуживания пешеходной инфраструктуры, а также совершенствования подошвы обуви для зимних условий и четкой информации для потребителей, позволяющей осознанно выбирать зимнюю обувь. В свою очередь страховые компании планируют проанализировать общественные издержки, связанные с падениями, а также составить карту пропусков работы по болезни, вызванной падениями.

#### **Систематические нарушения**

Большинство стран (**Австрия, Бельгия, Великобритания, Канада, Корея**) уделяют особое внимание борьбе с систематическими нарушениями ПДД.

Лица, допускающие систематические нарушения, чаще становятся участниками ДТП. При этом **Бельгией** отмечено, что мужчины почти в 2 раза чаще совершают повторные правонарушения, чем женщины.

В **Бельгии** отмечается, что национальные системы противодействия систематическим нарушениям должны разрабатываться на основе лучших международных и зарубежных практик.

С целью повышения превентивного эффекта систематические нарушения необходимо учитывать при определении вида и размера санкций, не ограничиваясь штрафами, как указано в **Австрии**.

В **Бельгии** подчеркивают, что борьбе с систематическими нарушениями способствует персонифицированный учет нарушений, выявленных в автоматическом режиме. В таких случаях важно определять конкретное виновное лицо, даже если ТС, на котором совершено нарушение, зарегистрировано на организацию. Работодателей, в свою очередь, необходимо обязать раскрывать личность работника, если он совершил нарушение при управлении служебным ТС (**Великобритания, Корея**).

#### **Отвлечение внимания и усталость**

Общие отвлекающие факторы включают в себя использование мобильных телефонов (в том числе разговоры с помощью устройств громкой связи), прием пищи, курение, уход за собой, действия пассажиров и звуки музыки или навигационных устройств.

По подсчетам, проведенным в **Корее**, отвлечение внимания, в том числе на системы помощи водителю, в 2 раза увеличивает риск совершения ДТП.

По данным ВОЗ, использование мобильного телефона при управлении ТС в 4 раза увеличивает риск совершения ДТП, замедляет реакцию. При этом использование телефона с устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, ненамного безопаснее<sup>62</sup>.

Люди будут продолжать отвлекаться, поэтому некоторые страны (**Австралия, Австрия, Корея**) отмечают, что источники отвлечения внимания должны контролироваться за счет следующих мер:

- сокращение источников отвлечения внимания с помощью законов, проектирования инфраструктуры;
- автомобильные технологии, позволяющие избежать негативных последствий отвлечения внимания за счет передачи информации напрямую на ТС, не перегружая водителей (в перспективе развития интеллектуальных транспортных систем);
- обеспечение лаконичной и понятной информации на дорожных знаках и разметке;
- ограничение на использование телефона даже по громкой связи начинающими водителями;
- инфраструктурные меры (оборудование шумовых полос по краям дороги и посередине).

В **Германии** решение проблемы отвлечения внимания не ограничивается на водителях ТС, а охватывает пешеходов и велосипедистов.

### **Усталость**

Усталость выступает серьезным фактором совершения ДТП, который в то же время сложно оценить. Управление ТС в состоянии сонливости становится причиной примерно трети ДТП, к чему практически единогласно приходят некоторые страны (**Австралия, Канада, Корея, США**).

В качестве одной из основных проблем в рассматриваемом направлении страны **ЦАРЭС** отмечают недостаточное количество зон отдыха. Кроме того, в странах, где основная часть автомагистралей платная, например, в **Корее**, подчеркивается, что отдых водителей влечет дополнительные финансовые издержки, поскольку существует базовая ставка за въезд на автомагистраль (в дополнение к пропорциональной ставке за километраж).

Зоны отдыха для коммерческих автомобилей решают проблемы усталости водителя и обеспечения безопасности груза, а также уменьшают количество остановок на обочине, которые могут представлять опасность для других участников дорожного движения.

Строительство большего количества зон обслуживания не всегда целесообразно, учитывая затраты на покупку земли и строительство. Поэтому в **Корее** неиспользуемые автобусные остановки на автомагистралях переоборудуются в парковочные места. Водители могут парковаться в среднем с интервалом в 19,5 километров, что соответствует примерно 12 минутам времени вождения при обычном движении.

В предотвращении ДТП, связанных с усталостью, важная роль принадлежит разработке и внедрению новых технологий мониторинга

<sup>62</sup> URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (дата обращения: 01.09.2024).



состояния водителя, позволяющих своевременно выявить пограничное состояние и предупредить его. К таким технологиям, например, относятся датчики движения, которые должны обнаруживать изменения ритма глаз или кивков головы и в случае аномалии подавать звуковые и визуальные сигналы, а также кольца против сонливости, анализирующие активность среднего и указательного пальцев и издающие звонкий тон в сочетании с вибрацией в случае значительного падения внимания (**Великобритания, Корея, Шотландия**). Перечисленные и другие технологии также могут определять отвлечение внимания водителя.

### ***Неиспользование ремней безопасности, мотошлемов и детских удерживающих устройств***

По данным ВОЗ, использование ремней безопасности снижает риск смертельного исхода для водителей и пассажира на переднем сидении на 45-50%, на заднем – на 25%, использование шлемов – на 42%, детских удерживающих систем – на 60%.

В ряде стран, включая **Швецию**, в области стратегического планирования проводится целенаправленная политика по обеспечению использования ремней безопасности, при этом существенные усилия прилагаются в отношении пассажиров автомобилей и автобусов.

В настоящее время в ряде стран констатируются низкие показатели использования ремней безопасности, особенно на заднем сиденье в легковых автомобилях. Поскольку, по подсчетам, приведенным в Региональной стратегии БДД стран **ЦАРЭС**, при использовании ремней безопасности снижение риска смертельных травм составляет до 50% для водителей и пассажиров на переднем сиденье, и до 75% для пассажиров на задних сиденьях, это существенный фактор, влияющий на тяжесть последствий ДТП.

В Глобальном плане подчеркивается целесообразность разработки согласованных и обязательных стандартов безопасности в отношении ремней безопасности, их креплений для всех сидений, мест крепления детских удерживающих устройств системами ISOFIX (непосредственно к каркасу ТС), мотоциклетных шлемов, сертифицированных в соответствии с международными стандартами.

В **Австралии** и **Бразилии** важным направлением стратегической политики в области средств пассивной безопасности признается совершенствование технических требований безопасности к мотошлемам и разработка рейтингов их оценки. В данном контексте в **Швеции** отдельное внимание уделяется велосипедным шлемам.

В части использования детских удерживающих устройств стратегическими документами ряда стран (**Швеция, страны ЦАРЭС, Япония**) предусматриваются образовательные мероприятия, проводимые в перинатальных центрах и дошкольных образовательных организациях.

Усилия, прилагаемые к обеспечению БДД в **Испании** и **Японии**, способствуют созданию среды, облегчающей использование детских удерживающих устройств, включая предоставление их в аренду местными властями и частными организациями.

## 9.2. Группы риска

### *Уязвимые участники дорожного движения*

Как отмечается ВОЗ, на уязвимых участников дорожного движения приходится более половины всех погибших в ДТП.

Незащищенные пешеходы, велосипедисты и некоторые другие участники дорожного движения имеют гораздо более высокий риск получения смертельных травм в результате ДТП, чем защищенные пользователи ТС. В **Великобритании** риск смертельного исхода для велосипедистов и пешеходов в 15 и 16 раз выше, чем для водителей автомобилей, соответственно.

Изменение подходов к мобильности и появление новых средств передвижения предопределяет необходимость пересмотра традиционного подхода к обеспечению БДД уязвимых участников дорожного движения.

### *Велосипедисты и пользователи СИМ*

В свете популяризации мобильности ряд стран (**Австрия, Бразилия, Германия, Швеция, Шотландия**) признает необходимость обеспечения безопасности дорожного движения велосипедистов и пользователей СИМ, чтобы их распространение не привело к увеличению числа смертельных случаев в ДТП.

Заслуживает внимания, что обеспечение безопасности пользователей СИМ позиционируется в качестве самостоятельной задачи в **Австралии, Беларуси**, решение которой необходимо при реализации национальной стратегической политики в области БДД.

Повышение безопасности данных категорий участников дорожного движения предполагает создание безопасной и удобной инфраструктуры для велосипедного движения (расширение велосипедных зон, полос, парковок для велосипедов), что отмечено многими странами, включая **Беларусь, Бразилию, Германию, Швецию и Японию**.

Многие страны определяют важную роль обеспечения надлежащего состояния велосипедной инфраструктуры, поскольку, например, в **Швеции** 44% ДТП с участием велосипедистов связаны с недостатками содержания улично-дорожной сети. На модернизацию велосипедной инфраструктуры на период реализации Плана действий **Швеции** заложено около 500 млн шведских крон (около 50 млн долларов).

В **Швеции** подчеркивается необходимость распространения использования велошлемов, которые снижают риск получения смертельных травм наполовину.

В зимнее время для повышения безопасности велосипедистов в **Швеции** подчеркивается необходимость улучшения их видимости и использования зимних шин. Кроме того, в период реализации Плана планируется провести исследования, направленные на изучение перспектив использования систем защиты ТС для велосипедов.

В целях обеспечения безопасного использования велосипедов и предотвращения ДТП в **Японии** упоминается система утверждения типа велосипедов с вспомогательными устройствами вождения.





Признается, что важно создать климат, в котором велосипедисты регулярно будут получать рекомендации по осмотру, техническому обслуживанию и правильному использованию велосипедов.

В **Японии** на период реализации национального документа стратегического планирования в области БДД поставлена задача по проработке вопросов страхования ответственности велосипедистов за причинение вреда иным лицам.

### **Мотоциклисты**

Мотоциклисты все чаще стали выделяться в качестве самостоятельной группы уязвимых участников дорожного движения (**Австралия, Австрия, Бразилия, Испания, Канада, Франция, страны ЦАРЭС**).

Как отмечается в **Австралии**, несмотря на то, что на мотоциклы приходится 1% всех пройденных километров пробега, мотоциклисты составляют 22% всех серьезных жертв. При этом отмечается ежегодный рост количества зарегистрированных мотоциклов. Сокращение ДТП с участием мотоциклистов провозглашено в качестве одной из основных стратегических задач **Австралии**.

В **Австрии** отмечается, что риск гибели мотоциклиста в ДТП примерно в 30 раз выше, чем у пассажира автомобиля.

В Глобальном плане подчеркивается целесообразность повышения БДД мотоциклов за счет разработки обязательных стандартов в отношении антиблокировочной тормозной системы и подфарников, включаемых при езде в светлое время суток.

Во **Франции** в рамках национального документа стратегического планирования предусмотрена разработка самостоятельного плана действий в рамках стратегии «Безопасность мотоциклистов».

В числе прочих в **Германии** проводятся исследования для внедрения систем безопасности легковых ТС для защиты мотоциклистов, а также для улучшения их восприятия другими участниками дорожного движения.

### **Дети**

Некоторые страны подчеркивают особую важность создания среды, в которой родители могли бы спокойно рожать и воспитывать своих детей, и в которой было бы легко и безопасно передвигаться с маленькими детьми. Поэтому, как, в частности, отмечено в **Швеции** и **Японии**, важно оснащение тротуаров, надежных мест для прогулок, безопасных маршрутов в образовательные организации.

В целях решения проблемы нехватки игровых площадок для детей, предотвращения ДТП, вызванных играми на дорогах, а также создания комфортной среды обитания страны стремятся к развитию детских площадок, парков и зон отдыха. Тем самым в **Японии** подчеркивается многофункциональный характер мер по обеспечению БДД.

В **Испании** и **Японии** обращается внимание на необходимость обеспечения безопасности детей при перевозке в ТС за счет использования детских удерживающих систем (устройств) и шлемов.

Важная роль принадлежит образовательным программам, обучающим детей безопасному поведению на дороге на всех этапах их раз-

вития в удобной форме. Например, в **Германии** ежегодно 4,5 миллиона экземпляров тематических брошюр бесплатно рассылаются в детские сады и начальные школы. Это позволяет охватить 85% целевой группы.

#### **Начинающие водители**

Несмотря на то, что данная категория участников дорожного движения составляет 14% от общего числа водителей, на них приходится 25% серьезных ДТП. Больше всего начинающие водители рискуют попасть в ДТП в первые 6-12 месяцев после получения права на управления транспортными средствами. Особую озабоченность в **Австрии** вызывает управление грузовыми ТС данной категорией водителей.

Способы обеспечения безопасности данной категории участников дорожного движения охватываются отдельными ранее рассмотренными направлениями, например, поэтапным допуском к участию в дорожном движении (**Австрия**), позволяющим минимизировать ситуации, сопряженные с повышенным риском причинения вреда начинающим водителем (например, осуществление коммерческих перевозок пассажиров).

#### **Пожилые водители**

Основываясь на устоявшихся тенденциях и прогнозах, отдельные государства констатируют, что доля пожилых людей будет расти. Пожилые люди более подвержены ошибкам на дорогах и риску смертельного исхода в ДТП.

В Евросоюзе ожидается, что к 2030 году доля людей в возрасте 65 лет и старше, подверженных непропорционально высокому риску серьезных и смертельных травм в результате ДТП из-за физической уязвимости, вырастет до 24%. Со средним возрастом 44 года Европа станет самым «старым» регионом к 2030 году. Поэтому при разработке стратегии необходимо учитывать защитные потребности пожилых участников дорожного движения, а сама система дорожного движения должна быть адаптирована для обеспечения безопасной и повышенной подвижности стареющего населения<sup>63</sup>.

В **Японии** особая актуальность данной проблемы подчеркивается среди водителей коммерческого транспорта.

В контексте решения стратегических задач по повышению БДД некоторые страны, в особенности Европейского союза и **Япония**, отмечают необходимость создания безопасной и безбарьерной среды для пожилых людей и лиц с ограниченными физическими возможностями. Особую актуальность эта задача приобретает в странах, в которых увеличивается доля пожилого населения.

Пристальное внимание уделяется пожилым водителям в **Японии**, где пожилые люди являются участниками около 70% всех велосипедистов и пешеходов. Установлена необходимость прохождения специальных когнитивных тестов и курсов обучения по достижении 70-летнего возраста, чтобы продлить срок действия водительского удостоверения. Транспортные средства, управляемые пожилыми водителями, марки-

<sup>63</sup> Preparatory work for an EU Road Safety Strategy. Publications Office of the European Union. Luxembourg. 2018. ISBN 978-92-79-82746-4.



руются специальным знаком для предупреждения других участников дорожного движения.

Национальные документы стратегического планирования содержат ряд технических и инфраструктурных решений, направленных на повышение безопасности пожилых участников дорожного движения: установка больших, ярких и понятных дорожных знаков и дорожной разметки; оснащение ТС устройствами контроля неправильного нажатия педалей; установка светофоров со звуковым сигналом и таймером обратного отсчета времени.

В некоторых странах применяются системы оценки пригодности пожилых водителей к управлению ТС, предполагающие периодические проверки. Например, в **Японии**, как отмечено выше, водители по достижении 70 лет должны пройти специальный тест и курс обучения, чтобы продлить действие водительского удостоверения. В дальнейшем такая процедура проводится раз в три года.

В **Германии** реализуются программы обучения пожилых людей основам безопасного поведения на дорогах.

В качестве перспективного способа повышения БДД пожилых людей и лиц с ограниченными возможностями, а также содействия их перемещению в **США** рассматривается развитие служб мобильности, которые в дальнейшем планируется оснастить автоматизированными транспортными средствами.

### ***Иностранные граждане***

В некоторых странах отдельное внимание уделяется интернациональному аспекту, связанному с разъяснением национальных правил дорожного движения иностранным гражданам при въезде в страну и иностранных правил своим гражданам при выезде в другую страну (**Южная Африка, Япония**).

Интересная практика реализуется в **Шотландии**, где иностранным водителям при въезде в страну выдают браслеты на левую руку, напоминающие, что в стране организовано левостороннее движение.

Важным направлением является правоприменение в отношении иностранных граждан, взаимное признание принятых решений о назначении наказаний между странами. Это особенно актуально в перспективе развития туризма в странах. На развитие такого направления указывается в документах стратегического планирования как в целом Европейского союза, так и его государств-участников (**Австрия, Бельгия, Испания**), а также странами **ЦАРЭС** и **Шотландией**.

### ***Гендерные различия***

В контексте групп риска отдельного внимания заслуживают гендерные различия, которые, как отмечено в Глобальном плане, определяют целесообразность формирования дифференцированного подхода к обеспечению безопасности мужчин и женщин при их участии в дорожном движении. Это объясняется разными физическими, поведенческими и социальными причинами.

Мужчины-водители имеют больше шансов погибнуть в результате ДТП, поскольку они чаще используют для передвижения моторизованные ТС, а также более опасные виды транспорта, в том числе в связи с профессиональной деятельностью. Женщины обычно гибнут при других обстоятельствах – будучи пешеходами или пассажирами.

Существуют также значительные гендерные различия в характере повреждений в результате ДТП. У женщин риск получения серьезных травм в результате ДТП на 47% выше, чем у мужчин, а риск получения женщинами хлыстовой травмы шеи в пять раз выше. Анатомические гендерные различия, в том числе в строении скелета, могут быть одной из возможных причин более высокого травматизма среди женщин.





**Австрия**



## **10. Организационные основы реализации национальной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения**

**Испания**





### **Срок реализации**

Наиболее приемлемым для большинства стран является десятилетний срок реализации документов стратегического планирования в области БДД (**Австралия, Австрия, Бразилия, Германия, Дания, Испания, Кипр**).

Такой срок соответствует Глобальному плану Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021 – 2030 гг.

В **Канаде** также отмечается, что оптимальность десятилетнего срока подтверждается опытом работы с предыдущими стратегиями, показавшем, что более длительный срок необходим для обеспечения успеха стратегии. Принимается во внимание, что сбор данных об аварийности может занимать до 2-3 лет, что затрудняет выявление тенденций в области БДД и принятие эффективных мер за более короткий период.

В некоторых странах встречаются индивидуальные подходы, которые по продолжительности реализации национальных документов стратегического планирования в области БДД отличаются от Глобального плана и выходят за пределы второго Десятилетия действий ООН (2021-2030 гг.).

Например, в **Норвегии** и **Швеции** определен период 2022-2025 гг., в **Корее** – 2022-2026 гг., в **Венгрии** – 2023-2025 гг.

В **Бельгии** и **Франции** срок реализации национального документа стратегического планирования определен в 5 лет, в странах **ЦАРЭС** – 14 лет, **Южной Африке** – 15 лет.

**США** прогнозируют, что широкое применение мер по повышению БДД в совокупности с внедрением передовых технологий приведет к реальной перспективе снижения смертности за 30 лет. В связи с этим к основному документу стратегического планирования разработана дополнительная стратегия со сроком реализации до 2050 года.

### **Разработка плана реализации**

Национальная стратегия безопасности дорожного движения должна поддерживаться национальным планом действий, который определяет индивидуальные действия, необходимые для реализации стратегии, включая различные ведомства и организации, ответственные за осуществление каждого из действий, сроки реализации и индикативные издержки.

Хотя некоторые стратегические документы, например, в **Бразилии**, судя по их структуре, одновременно выступают и в качестве Стратегии, и в качестве Плана. Несмотря на это, в **Бразилии** предусмотрено ежегодное опубликование плана действий и аналитического обзора, содержащего информацию о достигнутых успехах реализации плана, по каждому штату, Федеральному округу.

В **Беларуси** планы мероприятий по реализации Концепции формируются ежегодно с учетом комплекса мероприятий по повышению безопасности дорожного движения «Добрая дорога» с указанием сроков реализации, ответственных исполнителей и условий исполнения.

Стратегия безопасности дорожного движения **Австрии** служит основой для целенаправленных планов действий. Они касаются реше-

ния новых проблем в дорожном движении в зависимости от времени и тематики. Конкретные обязанности и компетенции ответственных субъектов закреплены в подробных планах действий с краткосрочным горизонтом реализации.

Меры, предусмотренные Федеральным планом **Бельгии**, уточняются в последующих после принятия плана годах. При этом каждая мера должна содержать информацию об общих и конкретных целях, достижению которых должно способствовать указываемое мероприятие, ответственном субъекте, заинтересованных органах, оценке бюджетных последствий, возможном влиянии на гендерное изменение и на людей с ограниченной мобильностью и др.

#### **Поэтапность действий**

Меры, направленные на повышение БДД, целесообразно принимать поступательно с учетом складывающейся ситуации и имеющихся ресурсов.

В краткосрочной перспективе основное внимание уделяется эффективному выделению ресурсов, укреплению организационной структуры, внедрению механизмов мониторинга и изменению поведения участников дорожного движения. Внимание сосредоточено на поведении участников дорожного движения.

Среднесрочные мероприятия направлены на решение таких задач, как совершенствование стандартов безопасности ТС и проектирования дорог, решение проблем в опасных зонах, повышение эффективности реагирования после ДТП и расширение исследований в области БДД.

Долгосрочные меры сосредоточены на внедрении инновационных технологий в области БДД.

#### **Приоритизация**

Важное значение имеет определение приоритетов в принятии мер в рамках обеспечения БДД, особенно при недостаточности ресурсов. Необходимо определить направления, которым в первую очередь будет оказываться поддержка, на что обращено внимание, в частности, в странах **ЦАРЭС**.

При этом, действия в рамках стратегии должны быть разделены в зависимости от приоритетности (высокая, средняя, низкая), указаны ответственные субъекты, стоимость и сроки реализации, а также индикаторы выполнения.

Данный вопрос должен решаться на национальном уровне с учетом особенностей развития и положения страны.

Страны **ЦАРЭС** определили, что приоритетное значение имеют мероприятия в рамках компонента «Безопасные дороги». Следующим по очередности является компонент «Управление». Если будут иметься дополнительные ресурсы, поддержка должна быть оказана компонентам «Безопасное транспортное средство», «Безопасный участник дорожного движения», «Эффективное реагирование после ДТП». Когда ситуация стабилизируется, можно будет рассмотреть другой подход к определению приоритизации.





В **Австралии** для каждой проблемы в области БДД определены приоритеты действий в рамках компонентов безопасного системного подхода (рис. 10).

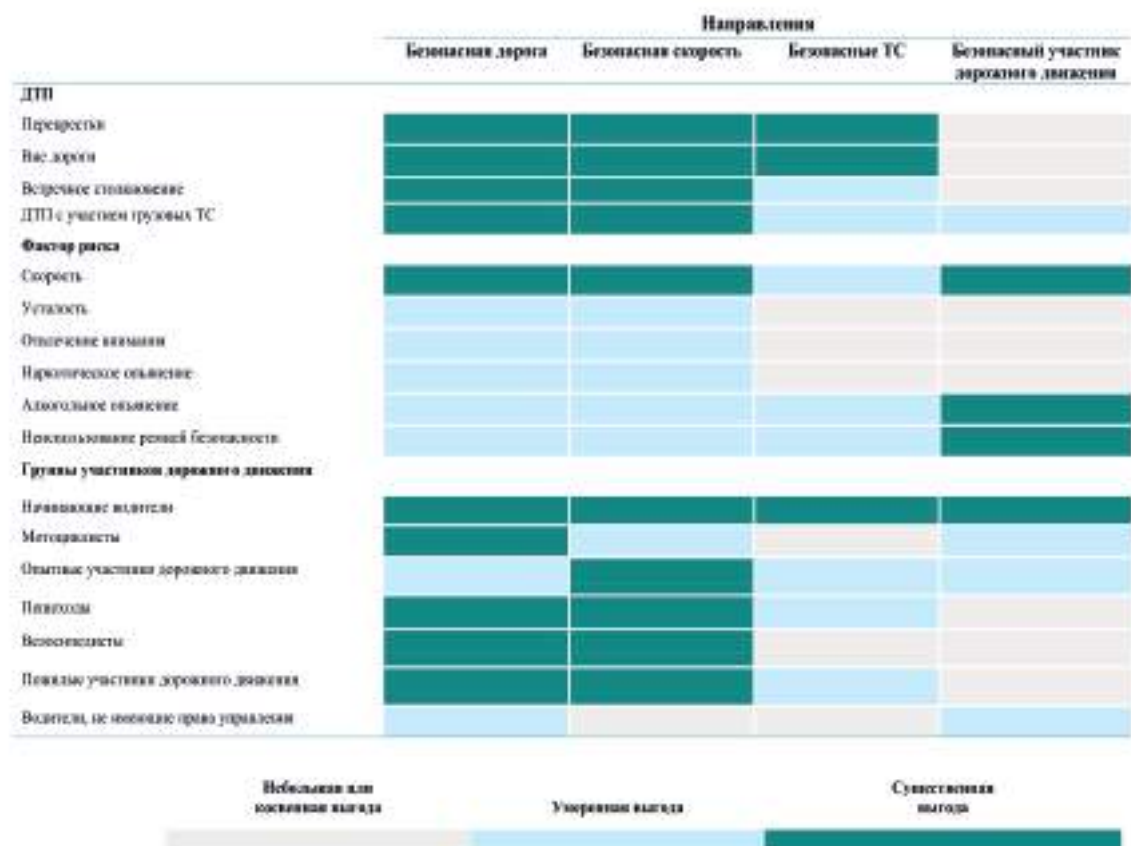


Рисунок 10. Приоритеты действий для решения проблем БДД с учетом потенциала направлений воздействия (Австралия)

Финансирование для достижения результатов в области БДД, как правило, во всех странах ограничено, поэтому необходимо инвестировать в решения, которые принесут наибольшую пользу.

Цель состоит в том, чтобы сократить и в конечном итоге исключить смертельные случаи и серьезные травмы в результате ДТП. Для скорейшего и эффективного достижения этой цели необходимо понимать, какие из мероприятий представляют наибольшую эффективность.

В некоторых случаях бывает очень сложно определить явную пользу того или иного мероприятия, либо потому что оно не оказало явного воздействия, либо потому что нет ресурсов, необходимых для проведения оценки его эффективности.

Тем не менее, существует множество всесторонне оцененных эффективных мероприятий. Такой оценкой занимается, например, Всемирный банк, а точнее Глобальный фонд безопасности дорожного движения (GRSF), который на постоянной основе выпускает руководства, касающиеся оценки тех или иных мероприятий в области БДД.

По мнению Всемирного банка, наиболее эффективными мерами признаются те, которые существенно снижают или устраняют ДТП со смертельным исходом или серьезным травматизмом<sup>64</sup>.

Безусловно, каждая страна имеет свои культурные особенности, которые часто сочетаются с географическими, политическими и религиозными различиями, поэтому мероприятия, доказавшие свою эффективность в одной стране, могут быть не применимы для другой.

Кроме того, в странах с высоким уровнем дохода на душу населения часто используются более совершенные ТС, более эффективное правоприменение и более строгие процедуры наказания, качественные дороги, более низкие городские ограничения скорости, а также более качественная помощь пострадавшим в ДТП с хорошо оборудованными машинами скорой помощи и отделениями неотложной помощи.

Однако, как отмечает Всемирный банк, при всем необычайном разнообразии стран в области безопасности дорожного движения больше общего, чем различий.

К числу важнейших и значимых общих черт Всемирный банк относит:

- универсально применимые законы физики, определяющие силу удара при столкновении, а также влияние скорости на силу и допустимое время реакции;
- одинаковую уязвимость тела всего населения планеты;
- подверженность негативному влиянию наркотиков, алкоголя, усталости и рассеянности;
- скорость передвижения ТС, которую водители не соблюдают;
- дороги, на которых происходит конфликт ТС и уязвимых участников дорожного движения;
- дороги, на которых возможны лобовые столкновения;
- схожая психология: большинство людей слишком уверены в своем вождении и нереалистично оптимистично смотрят на свое будущее, что порождает чувство неуязвимости перед серьезными ДТП<sup>65</sup>.

Даже если речь идет о высокоэффективных мероприятиях, возможно, что, если они не будут реализованы на основе принципов передовой практики, преимущества могут не проявиться и даже навредить безопасности дорожного движения.

В качестве примера можно привести круговые развязки, которые при правильном проектировании, соответствующем местным условиям, могут принести значительную пользу. Однако существуют примеры плохого проектирования, и в таких ситуациях польза будет значительно меньше.

### **Мониторинг**

Реализация национальных документов стратегического планирования в области БДД должна сопровождаться регулярным мониторингом и внесением корректировок на его основе по мере необходимости.

<sup>64</sup> Turner B., Job S. and Mitra S. Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work. Washington DC. USA. World Bank. 2021.

<sup>65</sup> Там же.



Указанное предусмотрено в стратегических документах **Австралии, Беларуси, Бразилии**, стран **ЦАРЭС, Шотландии, Южной Африки**.

Из опыта реализации предыдущих стратегий страны извлекают ключевой урок: недостижение целей во многом связано с отсутствием должного контроля за ходом реализации действий, как это указано **Австралией**.

В основе своей эффективность реализации национальной политики в области обеспечения БДД оценивается по достижению целевых показателей, определенных в стратегических документах, а также по выполнению предусмотренных ими мероприятий.

Некоторые страны мира и большинство стран ЕС устанавливают **ключевые показатели эффективности (KPI)** в отношении ключевых факторов аварийности для отслеживания прогресса в достижении промежуточных целей.

Использование числа погибших и раненых в качестве единственного показателя безопасности оказалось явно недостаточным, поскольку краткосрочное снижение этого показателя не обязательно отражает долгосрочную тенденцию.

По этой причине, по мнению ЕС, необходимо установить не только *показатели результатов* (которые относятся непосредственно к снижению уровня аварийности: количество смертельных случаев или серьезных травм либо в общем плане, либо в разбивке по группам, пользователям, типам дорог и т.д.), но и *показатели эффективности* (т.е. степень соответствия направлениям деятельности или конкретным мерам принятым целям).

Таким образом, можно будет иметь реальную прослеживаемость между выполненными действиями и их результатами в повышении БДД. Другими словами, по мнению ЕС, необходимо применить метод «управление по целям» к политике повышения безопасности дорожного движения.

В 2019 году Европейская Комиссия установила набор из восьми ключевых показателей эффективности (KPI) для безопасности дорожного движения. Эти KPI сосредоточены на факторах, которые способствуют достижению целей ЕС в области БДД: поведение участников дорожного движения, безопасность транспортных средств, качество дорожной инфраструктуры и помощь после ДТП.

KPI имеют некоторое сходство с набором добровольных глобальных целевых показателей безопасности, которые ООН определила в 2017 году (табл.7).

Таблица 7

Сравнение глобальных целевых показателей ООН  
и ключевых показателей эффективности ЕС

Европейский Союз	ООН
<i>Безопасное использование дорог</i>	
Скорость: процент автомобилей, движущихся с соблюдением скоростного режима	Сокращение на 50% количества автомобилей, превышающих установленный скоростной режим
Средства защиты: процент пассажиров автомобиля, правильно использующих ремень безопасности или детскую удерживающую систему	Почти 100% использования ремней безопасности или стандартных детских удерживающих систем
Использование шлемов: процент водителей двухколесного транспорта и велосипедов, использующих защитный шлем	Почти 100% мотоциклистов используют шлемы
Алкоголь: процент водителей, управляющих автомобилем в пределах допустимой нормы содержания алкоголя в крови	Снизить на 50% количество смертельных случаев и травм на дорогах, связанных с употреблением алкоголя и других веществ
Отвлечение внимания: процент водителей, не использующих портативные мобильные устройства	Во всех странах действуют национальные законы, запрещающие использование мобильных телефонов за рулем
<i>Безопасность транспортных средств</i>	
Процент легковых автомобилей с рейтингом безопасности, равным или превышающим установленный критерий	100% новых и подержанных автомобилей соответствуют высоким стандартам безопасности
<i>Инфраструктура</i>	
Процент расстояния, пройденного по дорогам с рейтингом выше установленного критерия	Все новые дороги отвечают техническим стандартам безопасности дорожного движения (или соответствуют 3-звездочному рейтингу)
	Более 75% поездок осуществляется по дорогам, отвечающим техническим стандартам безопасности дорожного движения для всех участников движения
<i>Помощь после ДТП</i>	
Время, прошедшее в минутах и секундах между вызовом службы экстренной помощи после ДТП, в котором имеются раненые, и прибытием аварийно-спасательных служб на место ДТП	Во всех странах установлены целевые показатели времени, прошедшего с момента ДТП до оказания первой неотложной помощи





### Иные показатели

	Все страны разрабатывают национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения с привязкой к конкретным срокам
	Все страны присоединяются к одному или нескольким основным правовым документам ООН, связанным с безопасностью дорожного движения
	Все страны должны ввести нормы времени труда и отдыха для профессиональных водителей

При этом ЕС рекомендуется по каждому KPI собирать данные по двум показателям:

- показатель, который будет отражать прогресс во времени (например, в стране показатели пристегивания ремнями безопасности улучшились на X% в 2024 году по сравнению с 2021 годом).

- показатель, который будет отражать результат (например, в стране уровень пристегивания ремнями безопасности составляет X%)<sup>66</sup>.

В 2020 году Европейская Комиссия запустила проект Baseline, в рамках которого она предоставила финансирование государствам-членам для сбора данных по этим KPI. В проекте, который продлился до 2022 года, приняли участие 18 государств-членов.

В 2022 году в продолжение проекта Baseline Европейская Комиссия запустила проект Trendline с целью установления национальных целевых показателей по всем KPI. В рамках проекта в дополнение к имеющимся определены 10 дополнительных экспериментальных показателей.

В **Испании** восемь ключевых показателей эффективности, рекомендованных Европейской Комиссией, будут отслеживаться на протяжении всего срока действия стратегии.

Эти показатели включают в себя процент:

- ТС, движущихся с соблюдением скоростного режима;
- пассажиров ТС, правильно использующих ремень безопасности или детское удерживающее устройство;
- водителей двухколесных ТС и велосипедистов, носящих защитный шлем;
- водителей, управляющих ТС в пределах допустимого уровня содержания алкоголя в крови;
- водителей, не использующих портативные мобильные устройства;
- легковых новых автомобилей с рейтингом безопасности EuroNCAP, равным или превышающим предварительно определенный порог;

<sup>66</sup> ETSC BRIEFING: EU Strategic Action Plan on Road Safety. 2019.

- расстояния, пройденного по дорогам с рейтингом безопасности выше согласованного порога;

- время, прошедшее в минутах и секундах между вызовом службы экстренной помощи после ДТП, повлекшего за собой телесные повреждения, и прибытием на место происшествия экстренных служб.

В **Беларуси** практикуется оценка реализации документа стратегического планирования на основании укрупненных данных по уровню экономических, экологических и социальных потерь в дорожном движении.

В качестве положительного зарубежного опыта в мониторинге и оценке хода реализации стратегии отмечается **Великобритания**. В стране установлены цели, связанные не с показателями аварийности (например, сокращение числа погибших на 10%), а с желаемыми результатами, определение которых также имеет количественное выражение (например, количество людей, прошедших обучение).

Аналогичные подходы применяются в **Бразилии**. Например, для каждого года реализации стратегии определен процент необходимого количества муниципалитетов от всех муниципалитетов, интегрированных в национальную транспортную систему, или определено необходимое количество и периодичность проведения совещаний для мониторинга и реализации стратегии.

В **Шотландии** обращается внимание на то, что действия по обеспечению БДД должны оцениваться не только с точки зрения успеха текущей реализации, но и долгосрочного вклада их результатов в повышение БДД.

Немаловажное значение для эффективного мониторинга хода реализации национальных документов стратегического планирования в области обеспечения БДД имеет ***определение уполномоченного органа***.

В **Австралии** Национальная стратегия безопасности дорожного движения предусматривает внедрение улучшенного мониторинга эффективности реализации стратегии. Так, прогресс в достижении целей стратегии строго отслеживается с помощью набора показателей эффективности безопасности, которые позволяют дать оценку эффективности проводимым мероприятиям. Независимая оценка и анализ проводится различными способами, в том числе с помощью внешнего консультативного комитета.

В **Бельгии** предусмотрено, что деятельность по мониторингу Федерального плана обеспечения безопасности дорожного движения на 2021-2025 годы возложена на Федеральную комиссию по безопасности дорожного движения, в которой представлены все основные участники процесса обеспечения безопасности дорожного движения страны.

В **Испании** консультативными органами по мониторингу стратегии являются Высший совет по дорожному движению, безопасности дорожного движения и устойчивой мобильности; Секторальная конференция по дорожному движению, безопасности дорожного движения и устойчивой мобильности; Парламентский комитет по безопасности дорожного движения.

Иные страны также в своих стратегических документах определяют соответствующие компетентные органы.



### **Отчет**

В глобальном масштабе основной формой отчета о принятых мерах и текущем состоянии БДД в рамках Десятилетия действий являются доклады ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Информация для этого доклада собирается в ходе опроса, который проводится в государствах-членах.

В зарубежных странах основными формами отчетности о реализации национальных стратегических документов в области БДД являются отчеты и конференции, которые, как правило, имеют ежегодный характер. Возможна и другая периодичность, например, в **Германии** – один раз в 2 года, в **Италии** – один раз в 3 года.

### **Корректировка**

По результатам оценки реализации документов стратегического планирования в области БДД они должны *корректироваться* по мере необходимости. Например, в **Бразилии** утверждена периодичность пересмотра национального плана 2 раза в год, однако могут проводиться и внеочередные корректировки.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящее учебное пособие посвящено комплексному анализу документов стратегического планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения зарубежных стран.

В нем подробно и систематически изложены подходы на глобальном, региональном и национальном уровне к стратегическому планированию в указанной сфере деятельности.

Исследование документов, разработанных на глобальном уровне, включая соответствующие резолюции ООН, документы ВОЗ, Всемирного банка, Организации экономического сотрудничества и развития, позволили сформулировать вывод о том, что проблема дорожно-транспортного травматизма является важной темой, обсуждаемой на самом высоком политическом уровне. Возведение ее в ранг международной проблемы в области здравоохранения, характерной для всех стран мира, способствует формированию единых подходов и рекомендаций для реализации в том числе на региональном и национальном уровнях.

В частности, ООН и ВОЗ выработаны конкретные рекомендации для стран, изложенные в рамках двух Глобальных планов на первое и второе десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020, 2021–2030), которые включают как подробное описание необходимых компонентов безопасного системного подхода (который должен быть учтен всеми странами при формировании национальной стратегии безопасности дорожного движения), так и добровольные глобальные целевые показатели в отношении факторов риска безопасности дорожного движения.

На региональном уровне интерес представляют сообщества государств, либо являющиеся лидерами в области обеспечения БДД, либо схожие по социально-экономическим характеристикам или имеющие общую границу с Российской Федерацией. В этой связи в обзоре подробное внимание уделялось анализу решения проблем дорожно-транспортной аварийности и стратегическому планированию в области обеспечения БДД на региональном уровне государствами-участниками Европейского союза и странами Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества.

На национальном уровне в рамках данного исследования интерес представляли не только страны, имеющие самые высокие показатели дорожной безопасности и признанные в качестве лидеров в области ее обеспечения.

Для комплексного изучения вопроса проанализированы документы стратегического планирования как стран с высоким уровнем дохода, так и стран с уровнем дохода выше среднего.

При этом страны с уровнем дохода ниже среднего и страны с низким уровнем дохода во внимание не принимались, поскольку в них, как правило, отсутствуют документы стратегического планирования



в области обеспечения БДД, вопросы дорожно-транспортного травматизма не имеют высокой политической поддержки со стороны государства, отсутствуют системные подходы к обеспечению БДД, а запланированные меры и мероприятия широко известны и давно применяются, в том числе в Российской Федерации.



## Список использованных источников

### *Документы стратегического планирования в области безопасности дорожного движения*

1. Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран **ЦАРЭС**, 2017-2030 годы // URL: <https://www.adb.org/ru/documents/road-safety-strategy-carec-2017-2030>.

2. **Австралия**: Национальная Стратегия безопасности дорожного движения 2021-30 (National Road Safety Strategy 2021–30) // URL: [www.infrastructure.gov.au](http://www.infrastructure.gov.au).

3. **Австрия**: Австрийская стратегия безопасности дорожного движения 2021-2030 (Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030) // URL: <https://www.bmk.gv.at>.

4. **Беларусь**: Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, утвержденная Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 22 мая 2023 года № 329 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. 24.05.2023. 5/51704 // URL: <https://pravo.by/document/?guid=3961&p0=C22300329>.

5. **Бельгия**: Федеральный план безопасности дорожного движения 2021-2025 (Plan Fédéral de Sécurité Routière 2021-2025) // URL: <https://mobilite.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Plan%20fédéral%20sécurité%20routière%202021-2025.pdf>.

6. **Бразилия**: Национальный план по снижению смертности и травматизма на дорогах на 2021-2030 гг. (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021-2030) // URL: [https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/anexo\\_i\\_pnatrans\\_2.pdf](https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/anexo_i_pnatrans_2.pdf).

7. **Великобритания**: Стратегия безопасности дорожного движения Великобритании (UK road safety strategy) // URL: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a79b08de5274a18ba50e16b/strategicframework.pdf>.

8. **Венгрия**: Программа действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023-2025 годы (Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2023-2025) // URL: <https://kormany.hu/epitesi-es-kozlekedes-miniszterium/kozuti-kozlekedesbiztonsagi-akcioprogram>.

9. **Германия**: Программа безопасности дорожного движения федерального правительства на период 2021-2030 годов (VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM DER BUNDESREGIERUNG 2021 BIS 2030) // URL: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile).

10. **Греция**: Национальный стратегический план безопасности дорожного движения Греции 2030 (National Road Safety Strategic Plan Greece 2030) // URL: <https://www.nrso.ntua.gr/hrss2030/wp-content/uploads/2022/06/NationalRoadSafetyStrategicPlan-eng.pdf>.

11. **Дания**: План действий на 2021-2030 гг. (2021-2030 Action Plan) // URL: [https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/media/eymfxr0n/fsk\\_resume\\_handlingsplaneng\\_2021-2030\\_final.pdf&ved=2ahUKEwiFnLbHqL2KAXVPGxAlHWoVPasQFnoECBUQAQ&usq=AOvVaw0N6iLvKbb\\_-bx-1PeLSyYh](https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/media/eymfxr0n/fsk_resume_handlingsplaneng_2021-2030_final.pdf&ved=2ahUKEwiFnLbHqL2KAXVPGxAlHWoVPasQFnoECBUQAQ&usq=AOvVaw0N6iLvKbb_-bx-1PeLSyYh).

12. **Испания:** Стратегия безопасности дорожного движения 2030 (Estrategia de seguridad vial 2030) // NIPO [official publication identification number]: 128-22-019-8 Legal Deposit: M-15668-2022. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

13. **Италия:** Национальный план обеспечения безопасности дорожного движения до 2030 года (Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030) // URL: <https://mit.gov.it>.

14. **Канада:** Стратегия безопасности дорожного движения Канады 2025 (Canada's road safety Strategy 2025) // URL: <https://roadsafetystrategy.ca/en/strategy>.

15. **Кипр:** Стратегический план обеспечения безопасности дорожного движения на 2021-2030 годы (Strategic Road Safety Plan 2021-2030) // URL: <https://www.gov.cy/mjpo/en/public-order-sector/road-safety/>.

16. **Корея:** 9-й Генеральный план обеспечения транспортной безопасности (2022-2026 гг.) (The 9th Transportation Safety Master Plan (2022-2026)) // URL: <http://molit.go.kr/viewer/skin/doc.html?fn=3f774e661393273f795b8c521c83a539&rs=/viewer/result/20220928>.

17. **Люксембург:** План действий по обеспечению безопасности дорожного движения (Action plan for road safety) // URL: <https://gouvernement.lu/fr.html>.

18. **Мексика:** Национальная стратегия мобильности и безопасности дорожного движения на 2023-2042 годы (Estrategia nacional de movilidad y seguridad vial 2023-2042) // URL: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published>.

19. **Новая Зеландия:** Стратегия безопасности дорожного движения Новой Зеландии на 2020-2030 гг. (New Zealand's Road Safety Strategy 2020-2030) // [https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Report/Road-to-Zero-strategy\\_final.pdf](https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Report/Road-to-Zero-strategy_final.pdf)

20. **Норвегия:** Национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2022-2025 годы (National Plan of Action for Road Safety 2022-2025) // URL: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/national-plan-of-action-for-road-safety-2022-2025---short-version-in-english.pdf>.

21. **Словения:** Национальная программа безопасности дорожного движения на 2023-2030 годы (ReNPVCP23-30) (The national road safety programme 2023-2030 (ReNPVCP23-30)) // URL: [https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2024/08/resolucija\\_final\\_ang\\_splet.pdf](https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2024/08/resolucija_final_ang_splet.pdf).

22. **США:** Национальная стратегия безопасности дорожного движения (National Roadway Safety Strategy) // URL: <https://www.transit.dot.gov/sites/dot.gov/files/2022-02/USDOT-National-Roadway-Safety-Strategy.pdf>.

23. **Чехия:** Чешская стратегия безопасности дорожного движения на 2021-2030 гг. (Czech Road Traffic Safety Strategy 2021-2030) // URL: [https://besip.gov.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Czech-Road-Traffic-Safety-Strategy-2021-30\\_11-11.pdf](https://besip.gov.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Czech-Road-Traffic-Safety-Strategy-2021-30_11-11.pdf).

24. **Чили:** Национальная стратегия безопасности дорожного движения (Estrategia nacional de seguridad de tránsito) // URL: <https://www.conaset.cl>.

25. **Швеция:** План действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2022-2025 годы (Road Safety Action Plan 2022–2025) // URL: <https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy/management-by-objectives/action-plan-for-safe-road-traffic>.

26. **Шотландия:** Концепция безопасности дорожного движения Шотландии до 2030 года (Scotland's Road Safety Framework to 2030) // Published by Transport Scotland, February 2021 // URL: <https://framework.roadsafety.scot/wp-content/uploads/2021/05/Road-Safety-Framework-2030-May-2021.pdf>.

27. **Финляндия:** Стратегия безопасности дорожного движения на 2022-2026 годы (Liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026) // URL: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM\\_2022\\_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

28. **Франция:** План действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2019-2023) (Plan d'action «sécurité routière» (2019-2023) // URL: <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2019/05-mai/Plan-d-action-securite-routiere.pdf>.

29. **Эстония:** Программа безопасности дорожного движения на 2016-2025 гг. (Liiklusohutusprogramm 2016-2025) // URL: <https://www.transpordiamet.ee/liiklusohutusprogramm>.

30. **Южная Африка:** Национальная стратегия безопасности дорожного движения на 2016-2030 годы (National Road Safety Strategy 2016-2030) // URL: <https://www.gov.za/documents/national-road-safety-strategy-2016-2030-22-may-2017-0000>.

31. **Япония:** Базовый план безопасности дорожного движения (The Traffic Safety Basic Plan) // URL: [https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/pdf/kihon\\_keikaku\\_en.pdf](https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/pdf/kihon_keikaku_en.pdf).

### **Иные источники**

32. Анисимова Н.П., Антонов С.Н., Бочаров С.Н. и др. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная: учебник / 3-е издание, испр. и доп. М.: Московская академия МВД; Центр юридической литературы «Щит», 2001. 362 с. EDN URRMWC.

33. Баканов К.С. Реформа законодательства о контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения в части дорожного надзора // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 40–51. EDN IIRFIJ.

34. Бурцев А.А. Проблематика выявления медицинских противопоказаний к управлению транспортными средствами: обзор исследований и перспективы развития // Вопросы наркологии. 2023. Т. 35. № 5. С. 57-72. DOI 10.34757/0234-0623.2023.35.5.004. EDN HQASIE.

35. Быков А.И. Некоторые перспективы использования цифровых технологий в предупреждении дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 30-33. EDN WWWXJO.



36. Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020. ВОЗ // URL: <https://www.who.int>.
37. Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021-2030. ВОЗ. CC BY-NC-SA 3.0 IGO // URL: <https://www.who.int>.
38. Гордеева А.Д. Правовые механизмы выработки единой политики Европейского союза в области обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 57–63.
39. Гордеева А.Д. Опыт реализации первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020) на примере Австрийской Республики // Вестник экономической безопасности. 2022. № 2. С. 57–63. DOI 10.24412/2414-3995-2022-2-57-63. EDN NSGOAU.
40. Гордеева А.Д., Гусева А.А. Стратегическое планирование и правовое регулирование деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения в Бразилии // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 64–70.
41. Головкин В.В., Исаев М.М. Проблемы и перспективы использования цифровых технологий при фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 27–33. EDN CEYZLP.
42. Гусева А.А. Стратегическое планирование в области обеспечения безопасности дорожного движения на примере Шведского Королевства // Современная наука. 2024. № 1. С. 11–14. EDN RJMHOV.
43. Закон и первая помощь. Распространение и защита деятельности по спасению человеческих жизней. Российский красный крест. URL: <https://www.redcross.ru/upload/iblock/a7e/hli8he40zo3lrik4xh5uco3bqg6d329v.pdf>.
44. Зырянов С.М. Государственный контроль (надзор) в сфере дорожного движения в новой регуляторной политике // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 28–32. EDN VLJAQU.
45. К нулю: амбициозные цели безопасности дорожного движения и подход с использованием безопасных систем. ОЭСР. Париж. 2008.
46. Копыл Д.В., Шубакин А.А., Полежакин А.А. Профилактика дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1. С. 21–25. EDN DXJCDF.
47. Майоров В.И., Дунаева О.Н. «Benchmarking» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13–18.
48. Майоров В.И., Дымберов А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 3(37). С. 69–77. EDN XBIBSX.

49. Майоров В.И. Проблемы регулирования превышения установленной скорости движения: российский и зарубежный опыт // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 19–25. EDN GMMNPF.

50. Майоров В.И. Реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги» и федерального проекта «Безопасность дорожного движения»: достижения, проблемы, перспективы // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 12–15. EDN SLCBEO.

51. Митрошин Д.В., Баканов К.С., Исаев М.М. Перспективы правового и технического регулирования использования средств индивидуальной мобильности // Безопасность дорожного движения. 2024. № 1. С. 11–30. EDN BYWPLX.

52. Митрошин Д.В. Формирование международной нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения (состояние, проблемы, перспективы) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 54–59. EDN LFKPAA.

53. Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения: методические рекомендации. М.: Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. 56 с. EDN YUDUXA.

54. Прохорова А.М., Гордеева А.Д., Кузнецова Н.М. Современные зарубежные практики в области обеспечения безопасности дорожного движения. Информационный обзор. 2019.

55. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299 от 31 августа 2020 г.

56. Россинский Б.В. Организационно-управленческие проблемы функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. М.: Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 1993. 168 с. EDN INMWXU.

57. Устойчивая мобильность и «умная» подключенность. Женева. 2021 // URL: [https://unece.org/sites/default/files/2021-08/2015779\\_R\\_web.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/2015779_R_web.pdf).

58. Храмова О.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 16–18. EDN CFRCFW.

59. Цветков В.Л., Караяни А.Г., Хрусталева Т.А. и др. Психология служебной деятельности: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Психология служебной деятельности». М.: Общество с ограниченной ответственностью Издательство «Юнити-Дана». 2014. 367 с. ISBN 978-5-238-02495-0. EDN RZSCSH.

60. Шипицына С.Е., Нифантова Р.В. Современные методические подходы в оценке стоимости человеческой жизни // Экономика региона. № 3. 2022. С. 289–294.

61. Ясникова В.А. Актуальные вопросы проводимой политики зарубежных стран в рамках реализации первого и второго Десятилетий действий по обеспечению безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 64–68. EDN UWAVRX.

62. Doecke S.D. и соавт. Скорость удара и риск серьезных травм при дорожно-транспортных происшествиях. 2020.

63. Draft Inland Transport Committee Recommendations for Enhancing National Road Safety Systems. ECE/ TRANS/2020/9.

64. ETSC BRIEFING: EU Strategic Action Plan on Road Safety. 2019.

65. EU road safety policy framework 2021-2030 – Next steps towards «Vision Zero». Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020. ISBN 978-92-76-13215-8 doi:10.2832/261629 MI-02-19-942-EN-C.

66. Global status report on road safety 2023: summary. Geneva: World Health Organization. 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

67. Kullgren A., Lie A., Tingvall C. Comparison between Euro NCAP test results and real-world crash data. Traffic Injury Prevention. 2010 Dec 11(6). P. 587–593.

68. Motorway Safety in Korea: Learning from International Best Practice for an Action Plan to 2030 // International Transport Forum Policy Papers. № 98. OECD Publishing. Paris. ITF. 2021.

69. Preparatory work for an EU Road Safety Strategy. Publications Office of the European Union. Luxembourg. 2018. ISBN 978-92-79-82746-4.

70. The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable. World Bank. 2017.

71. Turner B., Job S., Mitra S. Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work. Washington, DC. USA: World Bank. 2021.

### **Интернет-источники**

72. URL: <https://www.who.int/ru>.

73. URL: <https://www.europarl.europa.eu/portal/en>.

74. URL: [https://commission.europa.eu/index\\_en](https://commission.europa.eu/index_en).

75. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database>.

76. URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

77. URL: <https://www.itf-oecd.org/irtad-country-profiles>.

78. URL: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en).

79. URL: <https://fersi.org>.

80. URL: <https://www.transportation.gov>.

81. URL: <https://eur-lex.europa.eu>.

82. URL: <https://www.dgt.es/inicio/>.

### **Изображения**

Изображения заимствованы из общедоступных источников информационно-коммуникационной сети «Интернет».

План-график выпуска научных изданий  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»  
на 2024 г. поз. 21

к.ю.н. Кирилл Сергеевич Баканов,  
к.ю.н. Анастасия Дмитриевна Гордеева,  
Максим Михайлович Исаев

**ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНЫХ И ЗАРУБЕЖНЫХ  
ДОКУМЕНТОВ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ  
В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Учебное пособие**

Редактор Е.В. Марцого  
Компьютерная верстка А.А. Гусева

Федеральное казенное учреждение  
«Научный центр безопасности дорожного движения  
Министерства внутренних дел Российской Федерации»  
121170, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.  
Тел. (499) 148-85-67  
Официальный сайт: <https://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 24.12.2024  
Формат 60x84/8. Тираж 300 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»  
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59