



Central Asia Regional Economic Cooperation Program

Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС на 2017-2030 годы

Проект для комментариев

1 сентября 2016 г.

Примечание: Настоящий документ содержит информацию и мероприятия, относящиеся к Грузии, членство которой в Программе ЦАРЭС подлежит одобрению 15-й Министерской конференцией ЦАРЭС в октябре 2016 г. Предлагается, чтобы после такого одобрения, Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС также применялась в отношении Грузии. Грузия была полностью представлена на этапе подготовки настоящего документа, включая участие в двух региональных семинарах.

Содержание

Резюме	Стр.
I. Введение	1
A. Безопасность дорожного движения: Проблема на глобальном уровне и в регионе ЦАРЭС	1
B. Программа ЦАРЭС	1
C. Автодорожные коридоры ЦАРЭС	2
D. Дорожно-транспортные происшествия в странах ЦАРЭС	5
E. Потери от ДТП в странах ЦАРЭС	11
II. Процесс разработки Стратегии	13
A. Политические обязательства высокого уровня	13
B. Анализ текущей ситуации	13
C. Региональные семинары	14
D. Руководства	17
III. Заявление о видении	18
IV. Цели	19
A. Общие сведения	19
B. Согласованный целевой показатель	19
V. Реализация видения: Ключевые принципы	21
A. Десятилетие действий	21
B. Приоритеты, сформулированные на основе консультаций	21
C. Согласование с национальными стратегиями в области БДД	22
D. Программа ЦАРЭС как средство для реализации	23
VI. Стратегические направления	24
A. Элемент 1: Управление безопасностью дорожного движения	24
B. Элемент 2: Более безопасные дороги	26
C. Элемент 3: Более безопасные транспортные средства	28
D. Элемент 4: Более безопасные участники дорожного движения	29
E. Элемент 5: Оказание помощи после ДТП	32
VII. Планы действий для оказания поддержки БДД	34
A. Приоритезация действий	34
B. План действий	35
VIII. Мониторинг и оценка	54
A. Структура результатов	54
B. Мониторинг	54
IX. Осуществление – Совместная ответственность	55

Приложения

1	Заявление о приверженности БДД	56
2	Рамочная основа для Стратегии БДД ЦАРЭС	59
3	Структура результатов	69

Таблицы

1	Сводная таблица автодорожных коридоров ЦАРЭС и дорожных проектов, запланированных или завершенных на конец 2015 года	4
2	Приближенная оценка экономических потерь в связи с ДТП в регионе ЦАРЭС	12
3	План действий на 2017 – 2020 годы	37

Рисунки

1	Транспортные коридоры ЦАРЭС	3
2	Приближенная оценка показателя смертности в связи с ДТП на 100 000 населения в странах ЦАРЭС, Великобритании, Швеции и Сербии в 2010 и 2013 г.	6
3	Процент ДТП со смертельным исходом для пешеходов в странах ЦАРЭС	7
4	Рост количества легковых автомобилей на 1 000 населения (2007-2011)	10
5	Протяженность с нарастающим итогом скоростных автомагистралей и автодорог национального значения, построенных или улучшенных в ЦАРЭС (км) (2008-2015 гг.)	11
6	Процесс разработки Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС	14

РЕЗЮМЕ

На своей 14-й Министерской конференции, состоявшейся в Улан-Баторе (Монголия) 25 сентября 2015 г., министры Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) подтвердили совместную приверженность повышению безопасности дорожного движения. В заявлении министров было предложено принять коллективные меры по повышению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС, с использованием подхода на основе “безопасных систем”. Этот подход меняет парадигму ответственности за безопасность, перенося ее с участников дорожного движения на проектировщиков дорожных систем, роль которых состоит в том, чтобы гарантировать максимальную безопасность автодорожной системы. Необходимо внедрить передовую практику в дорожную инфраструктуру и транспорт, обеспечивая при этом эффективность законодательства в сфере дорожного движения и его надлежащее правоприменение, а также информированность участников дорожного движения о том, как безопасно использовать дороги. В случае дорожно-транспортных происшествий должны быть доступными соответствующие средства неотложной медицинской помощи.

Стратегия Безопасности дорожного движения ЦАРЭС была сформулирована с использованием совместного подхода. Этому предшествовала оценка доступной информации на основе сочетания глобальных и региональных источников информации, а также данных и информации, предоставленных странами ЦАРЭС. Это было дополнено анализом документов и информации, полученных от партнеров по развитию. В ходе визитов в страны были проведены встречи с высшими должностными лицами ключевых министерств, связанных с безопасностью дорожного движения, а также с другими важными заинтересованными сторонами, такими как ассоциации пользователей дорог, частные фирмы и организации гражданского общества.

Кроме того, были проведены два семинара по планированию с участием ключевых представителей государственных органов, связанных с безопасностью дорожного движения в каждой стране, а также других заинтересованных сторон. Эти семинары фокусировались на разработке рамочной основы для региональной стратегии безопасности дорожного движения, охватывающей период до 2030 года и разработке плана действий на начальный 4-летний период; на них также было сформулировано заявление о видении, согласована амбициозная, но достижимая цель безопасности дорожного движения и обсуждена потребность в соответствующем мониторинге и оценке прогресса.

Общая цель Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС состоит в сокращении количества смертельных случаев в автодорожных коридорах ЦАРЭС на 50% к 2030 году (по сравнению с 2010 г.). Это приведет к сохранению 23 000 жизней и предотвращению 250 000 серьезных травм ежегодно. Оцениваемое сокращение потерь, связанных со смертельными исходами и травмами составляет приблизительно 16 миллиардов \$ в год.

I. ВВЕДЕНИЕ

A. Безопасность дорожного движения: Проблема на глобальном уровне и в регионе ЦАРЭС

1. Безопасность дорожного движения была определена как серьезная глобальная проблема, и одна из главных причин смертности и травматизма. Ежегодно на дорогах мира вследствие дорожно-транспортных происшествий погибает приблизительно 1,25 миллиона человек, и еще до 50 миллионов получают травмы.¹ Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) занимают 8-е место среди причин смертности в мире, однако в регионе Центральной Азии их доля еще выше, и ДТП занимают 6-е место среди главных причин смертности. Однако последовательное улучшение безопасности дорожного движения (БДД) в течение длительного времени может существенно снизить количество летальных исходов и травматизм, и обеспечить значительные социально-экономические преимущества. В Западно-Европейском регионе, где были приложены серьезные усилия по повышению безопасности дорожного движения, ДТП теперь занимают лишь 24-е место среди главных причин смертности.²

2. ДТП можно предотвратить посредством применения передовой международной практики БДД, основанной на всесторонних исследованиях. Потребность в срочных действиях в глобальном масштабе была признана Организацией Объединенных Наций путем провозглашения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов, и включения безопасности дорожного движения в состав Целей устойчивого развития (ЦУР).

3. Структура глобального плана Десятилетия действий по безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. основана на подходе "безопасных систем" к БДД, и определяет пять элементов для организации действий. Настоящий документ "Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС на 2017-2030 годы" был разработан на основе этой структуры.

4. В сентябре 2015 г. Генеральная ассамблея ООН приняла ЦУР, одним из контрольных показателей которых является сокращение во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий вдвое к 2020 г. Это масштабная задача, которая может быть выполнена только путем приложения эффективных и долговременных усилий, как на национальном, так и на региональном уровне для ЦАРЭС.

B. Программа ЦАРЭС

5. Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) была создана как партнерство 10 стран³ и 6 многосторонних партнеров по

¹ Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г. Женева, Всемирная организация здравоохранения.

² Глобальный фонд безопасности дорожного движения, Всемирный банк; Институт по измерению показателей здоровья и оценке состояния здоровья, 2014, Транспорт для здоровья: *Глобальное бремя болезней, связанных с автомобильным транспортом*, Сиэтл (ИНМЕ) и Вашингтон (Всемирный банк)

³ Страны ЦАРЭС включают Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику (КНР) (географически представлена Синьцзян-Уйгурским автономным районом и автономным районом Внутренней Монголии), Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

развитию.⁴ Цель ЦАРЭС состоит в том, чтобы способствовать развитию через сотрудничество, для ускорения экономического роста и сокращения бедности. Программа ЦАРЭС сосредотачивается на региональном сотрудничестве в приоритетных областях транспорта, содействия торговле, торговой политики и энергетики.

6. *Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле 2020 (СТСТ 2020)* была одобрена 12-й Министерской конференцией в октябре 2013 г. Она основывается на проектах и инициативах, направленных на усиление содействия транспорту и торговле, осуществляемых с 1997 г. Ее цели включают: (i) создание конкурентоспособных транспортных коридоров; (ii) содействие перемещению товаров и людей по этим коридорам и через границы; и (iii) обеспечение стабильных, безопасных и удобных для пользователей транспортных и торговых сетей. Стратегия выдвигает на первый план потребность в повышении безопасности дорожного движения в масштабах региона, и подчеркивает, что инвестиции в безопасность дорожного движения принесут, как экономические, так и социальные выгоды.

С. Автодорожные коридоры ЦАРЭС

7. Исследования главных пассажирских и грузовых потоков в регионе ЦАРЭС определили шесть коридоров (Рисунок 1), играющих важную роль для достижения целей Программы ЦАРЭС, упомянутых выше. Коридоры связывают друг с другом ключевые экономические центры региона и соединяют, главным образом, не имеющие выхода к морю страны ЦАРЭС с другими евразийскими и мировыми рынками. В целом, протяженность этих шести автодорожных коридоров, представленных в Таблице 1, составляет приблизительно 29 350 км, и СТСТ 2020 определяет приоритетные инвестиции в дорожную и транспортную инфраструктуру по каждому из коридоров. ЦАРЭС предполагает, что будут и другие дополнительные инвестиции, которые начнут процесс преобразования транспортных коридоров в логистические коридоры, и, в конечном счете, в экономические коридоры. Важно, чтобы эти коридоры были также безопасны для всех участников дорожного движения.

⁴ Шестью многосторонними партнерами по развитию, поддерживающими программу ЦАРЭС, являются Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный валютный фонд (МВФ), Исламский банк развития (ИБР), Программа развития ООН (ПРООН) и Всемирный банк.

Рисунок 1: Транспортные коридоры ЦАРЭС

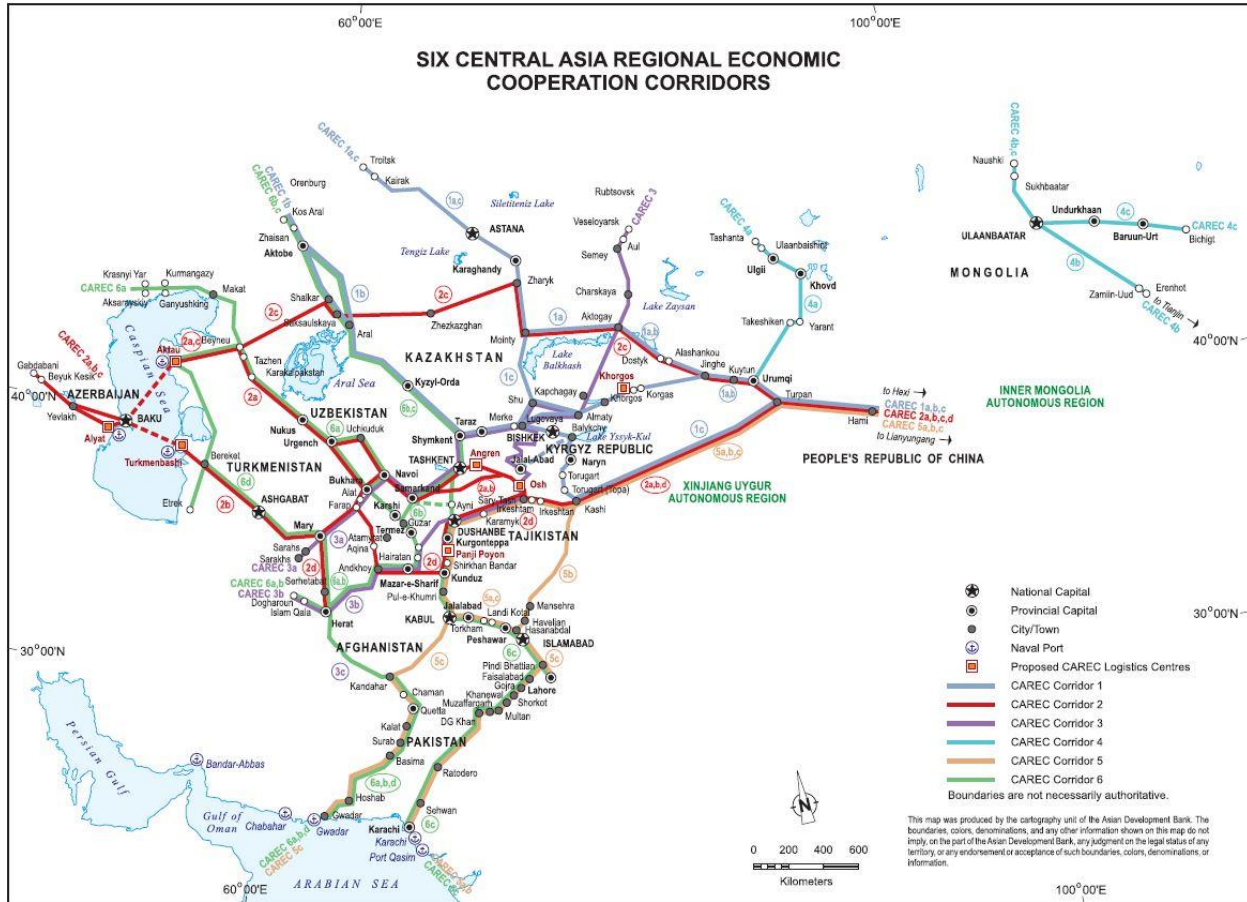


Таблица 1: Сводная таблица автодорожных коридоров ЦАРЭС и дорожных проектов, запланированных или завершенных на конец 2015 года

Коридор	Направление	Countries Covered	Протяженность (км)*	Всего проектов	Завершенные	Продолжающиеся
1	Европа – Восточная Азия	КАЗ, КГЗ, КНР	13 600	20	10	10
2	Средиземноморье – Восточная Азия	АЗЕ, КАЗ, ТКМ, УЗБ, ТАД, КГЗ, КНР	9 900	30	10	20
3	Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия	АФГ, КАЗ, КГЗ, ТАД, ТКМ, УЗБ	6 900	26	14	12
4	Российская Федерация – Восточная Азия	МОН, КНР	2 400	7	3	4
5	Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия	КНР, КГЗ, ТАД, АФГ, ПАК	3 700	19	8	11
6	Европа – Ближний Восток и Южная Азия	КАЗ, ТКМ, УЗБ, ТАД, АФГ, ПАК	10 600	17	6	11
		Итого	29 350	119	51	68

* Примечание: отдельные участки коридоров совпадают.

Источник: веб-сайт ЦАРЭС: www.carecprogram.org

8. Коридоры должны развиваться таким образом, чтобы удовлетворять потребности своих пользователей. Это подразумевает, что улучшение физической инфраструктуры является лишь частью уравнения, и необходимо обеспечить, чтобы хорошо работали и другие аспекты коридора. Для этого необходимо обеспечить, чтобы пресечение границ, а также любые операции по перегрузке грузов осуществлялись беспрепятственно и безопасно, а также, чтобы применялись соответствующие меры, уменьшающие и смягчающие неблагоприятные воздействия дорожно-транспортных происшествий в коридорах. Повышение безопасности, наряду с гармонизацией транспортных и торговых процедур и процессов, будет в значительной мере способствовать перемещению товаров, услуг и людей между экономическими центрами региона.

9. Инвестиции в транспортные коридоры ЦАРЭС продемонстрировали быстрый рост с первоначальных 6 проектов в 2001 г., до 112 проектов в 2015 г. Из этих 112 проектов, 97 проектов на сумму 18 миллиардов \$ были направлены на развитие дорожной инфраструктуры. Несмотря на то, что автомобильные дороги привлекли основную часть

инвестиций, недостаточное внимание уделялось решению проблем безопасности дорожного движения, которые по-прежнему остаются серьезным препятствием в автомобильном секторе. По оценкам, экономические потери от ДТП могут составлять от 2% до 5% ВВП.⁵ В странах ЦАРЭС сохраняется неблагоприятная статистика в области БДД, и показатели количества ДТП более чем в четыре раза выше, чем в тех странах, которые применяют передовые методы обеспечения безопасности дорожного движения.⁶

10. Стратегия ЦАРЭС в области БДД фокусируется в особенности на повышении безопасности дорожного движения в автодорожных транспортных коридорах ЦАРЭС.

D. Дорожно-транспортные происшествия в странах ЦАРЭС

11. ДТП являются ключевой проблемой для стран ЦАРЭС. Согласно данным ВОЗ за 2013 г.⁷, в 10 странах ЦАРЭС показатель смертности в связи с ДТП колеблется от 10,1 до 24,2 на 100 000 населения, при этом в большинстве стран он составляет 17 смертельных случаев или более на 100 000 (Рисунок 2). В то время как показатели смертности уменьшились с 2010 по 2013 г. в шести из стран ЦАРЭС, согласно данным ВОЗ, в четырех странах они увеличились. В странах, которые достигли наилучших показателей БДД в мире, показатель смертности в результате ДТП составляет лишь 2,8 на 100 000 населения (Швеция, 2013). Таким образом, в странах ЦАРЭС существует значительный резерв для улучшения их показателей безопасности дорожного движения.

12. В то время как водители и пассажиры транспортных средств составляют большинство погибших или травмированных в автомобильных катастрофах в странах ЦАРЭС, значительная доля погибших или травмированных в автомобильных катастрофах в странах ЦАРЭС относятся к уязвимым участникам дорожного движения, включая пешеходов (рисунок 3). Во всем мире приблизительно 22% погибших являются пешеходами,⁸ однако в странах ЦАРЭС эта доля составляет 22%-33% смертельных случаев вследствие ДТП (в странах, по которым имеются данные).

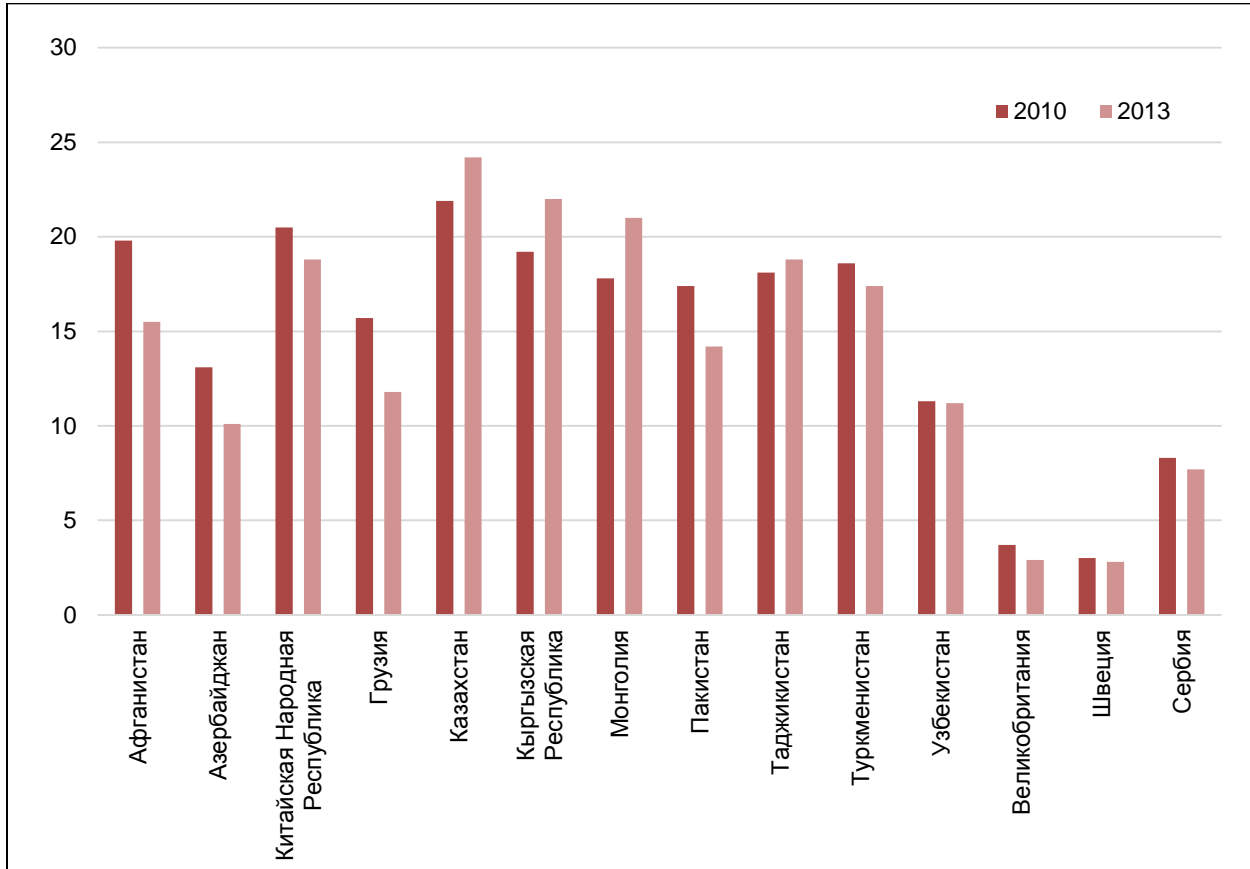
⁵ Группа Всемирного банка, 2016: <http://blogs.worldbank.org/transport/road-crashes-have-more-impact-poverty-you-probably-thought>

⁶ *Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2013 г.*, Всемирная организация здравоохранения, Женева.

⁷ *Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2015 г.*, Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2015

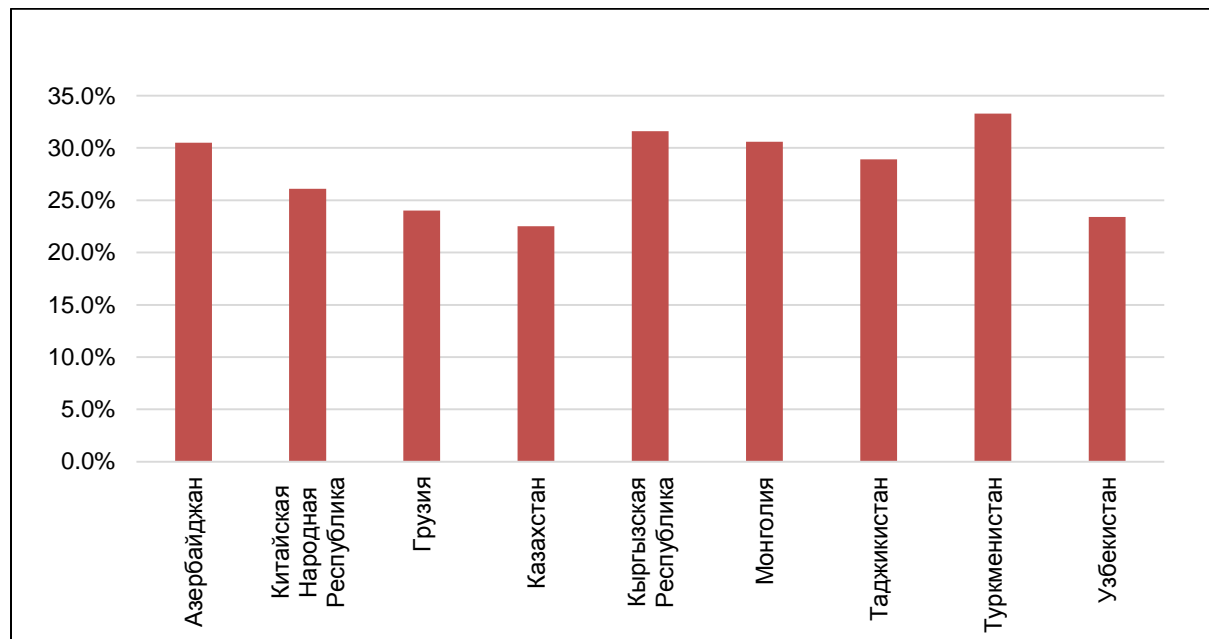
⁸ *Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2015 г.*, Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2015.

Рисунок 2: Приближенная оценка показателя смертности в связи с ДТП на 100 000 населения в странах ЦАРЭС, Великобритании, Швеции и Сербии в 2010 и 2013 г.



Источники: *Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 г.: В поддержку десятилетия действий*. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2013 и *Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г.*, Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2015.

Рисунок 3: Процент ДТП со смертельным исходом для пешеходов в странах ЦАРЭС



Примечание: По Афганистану и Пакистану данные отсутствуют.

Источник: *Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г.*, Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2015

13. От стран ЦАРЭС были получены детализированные данные по ДТП на сегментах автодорожных коридоров ЦАРЭС, где запланирована реализация будущих дорожных проектов. Анализ данных из пяти стран (Азербайджан, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан), для которых были доступны полные данные о ДТП за 2011-2015 гг., показал следующее:

- Планируемые автодорожные проекты представляют 4 235 километров (км) дорог коридоров ЦАРЭС, или 14% их дорожной сети.
- Были зарегистрированы 3 336 ДТП: 2 070 смертельных случаев и 4 121 серьезная травма.
- Двумя наиболее распространенными причинами ДТП были:
 - столкновение транспортных средств, движущихся во встречных направления (лобовое столкновение) – 42% ДТП
 - ДТП с участием одного транспортного средства, когда происходил съезд транспортного средства с проезжей части – 26% ДТП.
- 25% ДТП с участием пешеходов.
- В 39% ДТП скорость была способствующим фактором.
- В 37% ДТП водитель допустил ошибку при обгоне.
- 66% смертельных случаев относятся к водителям или пассажирам 4-х колесных автомобилей или легковых автомобилей.
- 6% смертельных случаев относятся к водителям или пассажирам тяжелых грузовых автомобилей, и 3% составили водители или пассажиры автобусов.
- В 18% смертельных случаев жертвами являлись пешеходы.

14. Несмотря на то, что характеристики и причины ДТП в автомобильных коридорах ЦАРЭС отличаются в некоторой степени от страны к стране, очевидно, есть некоторые особенности и причины, которые характерны для многих стран ЦАРЭС:

- Движение транспортных средств с повышенной скоростью является частой причиной аварий в коридорах ЦАРЭС, как в случае превышения скорости относительно разрешенной, так и при слишком большой скорости для данной дороги и погодных условий.
- Многие страны ЦАРЭС характеризуются низкими показателями использования ремней безопасности, особенно на заднем сиденье в пассажирских легковых автомобилях, что способствует увеличению смертности и количества серьезных травм в ДТП. 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 сиденьях⁹. Также низок уровень использования детских удерживающих систем в пассажирских автомобилях. Детские системы могут значительно уменьшить вероятность гибели или серьезного травмирования ребенка в ДТП.
- Усталость водителей - серьезная проблема ввиду больших расстояний на многих участках дорожной сети коридоров ЦАРЭС. ДТП, связанные с усталостью, часто представляют собой ДТП с одиночным транспортным средством, когда оно съезжает с проезжей части, либо сталкивается с другим транспортным средством, движущимся во встречном направлении. В некоторых случаях отсутствуют ограничения на продолжительность управления автотранспортным средством для водителей коммерческих транспортных средств, или эффективный контроль за соблюдением таких ограничений и меры по их исполнению, либо отсутствуют, или имеются в недостаточном количестве, специально обозначенные безопасные зоны, где водители могут остановиться для отдыха при движении по автомобильным коридорам.
- Ошибки водителей при обгоне являются ключевой причиной ДТП, которые часто также связаны с недостатками в проектировании автомобильных дорог и регулировании движения.
- Экстремальные климатические и погодные условия создают риски для водителей в некоторых частях региона, где они могут столкнуться с ограниченной видимостью, снегом и льдом на дорогах в зимнее время.
- Рельеф местности во многих частях региона представляет собой реальные вызовы и риски для водителей. Он может варьироваться от крутых горных дорог с резкими поворотами, до длинных прямых участков, пролегающих через степи, где усталость водителя представляет собой значительную проблемой.
- Водители в некоторых странах ЦАРЭС могут находиться под воздействием алкоголя или наркотиков, что также является значительной причиной ДТП.
- Недостаточное знание водителями правил дорожного движения и рисков ДТП может приводить к ДТП в дорожной сети ЦАРЭС.
- Имеются проблемы, связанные с проектированием, строительством и содержанием автодорог, которые могут способствовать возникновению ДТП. К ним

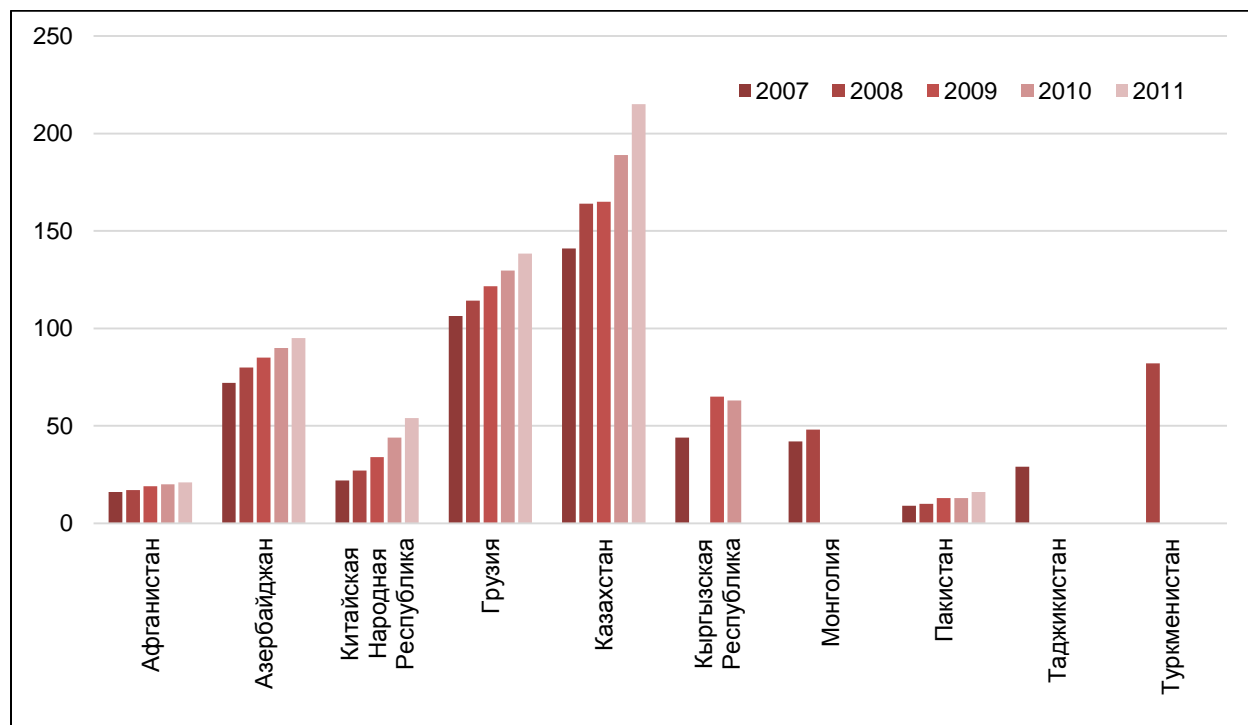
⁹ Глобальный Отчет о состоянии безопасности дорожного движения, 2015, Женева, Всемирная организация здравоохранения 2015

относятся плохое качество дорожного покрытия, неполноценные дорожные знаки и маркировка, недостаточное освещение или его отсутствие за пределами городских районов, неудовлетворительное регулирование движения и средства безопасности в местах ведения дорожных работ. Существуют также проблемы в отношении проектирования и строительства дорог с твердым покрытием, которое могло бы выдерживать экстремальные погодные воздействия летом и зимой, и а также обеспечения безопасности этих дорог.

- Перегруженные грузовые транспортные средства, часто встречающиеся на некоторых дорогах коридоров ЦАРЭС, преждевременно разрушают дорожное покрытие и увеличивают риски ДТП.
- Причинами ДТП часто служат транспортные средства, которые были произведены по стандартам низкого уровня, не получают надлежащего технического обслуживания, или имеют руль на неправильной стороне из-за недостаточного регулирования импорта транспортных средств.
- Ограниченные или запоздалые меры по спасению в аварийных ситуациях и оказанию экстренной медицинской помощи из-за отдаленности и больших расстояний между городами и населенными пунктами - значительная проблема для пострадавших в ДТП, жизнь которых может быть спасена, а также в отношении степени восстановления здоровья раненных.

15. В основе этих тенденций лежит быстрый рост автомобилизации, происходящий во всех странах ЦАРЭС (рисунок 4). С автомобилизацией обычно связано увеличение количества смертельных случаев и травм в связи с ДТП, если не принимаются серьезные меры по повышению безопасности дорожного движения. В некоторых странах ЦАРЭС этот рост происходит со значительным темпом, как, например, увеличение количества легковых автомобилей в Азербайджане, КНР и Казахстане, в то время как в других, темпы роста относительно невелики (например, Афганистан и Пакистан). Вместе с тем, нет никаких сомнений, что по мере дальнейшего экономического развития стран ЦАРЭС будет также расти и показатель автомобилизации. Это приведет к росту количества ДТП, если не будут предприняты соответствующие меры.

Рисунок 4: Рост количества легковых автомобилей на 1 000 населения (2007-2011)

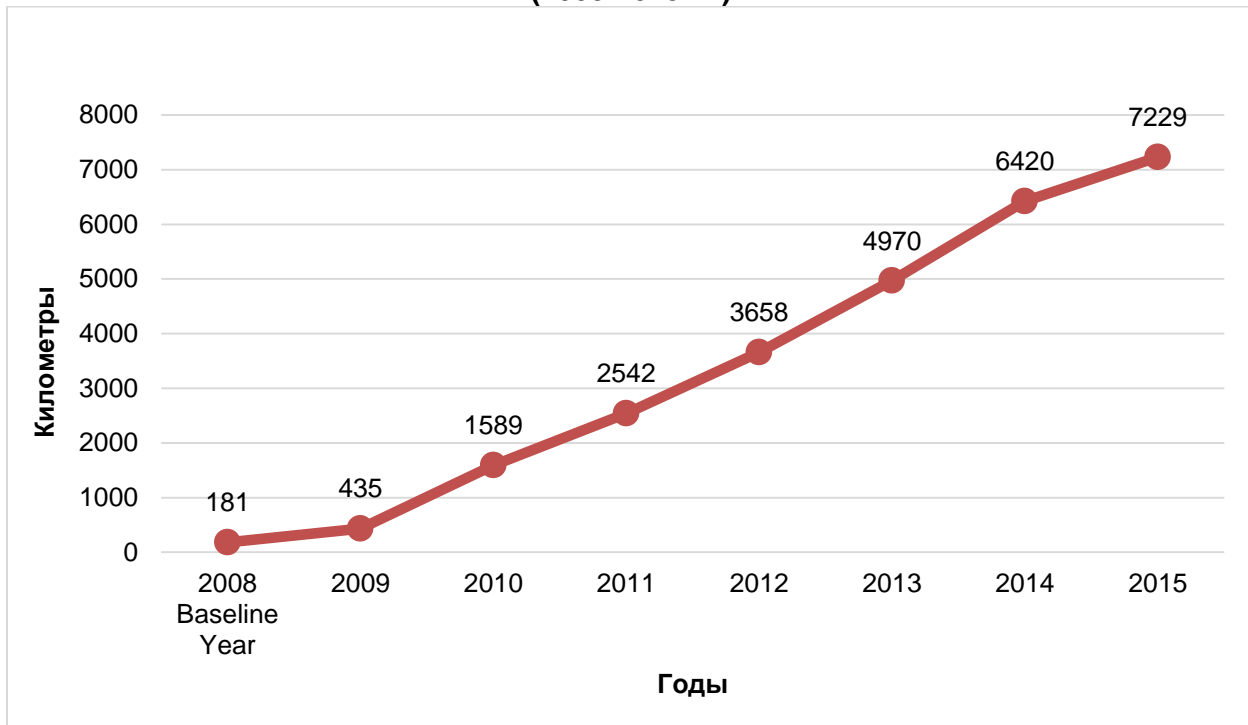


Источник: Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана, 2014

<http://www.unescap.org/resources/statistical-yearbook-asia-and-pacific-2014> accessed February 2016. Данные по Узбекистану отсутствуют.

16. В свете нарастания проблем, которые необходимо решить для повышения безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС, до настоящего времени в этой области были приложены значительные усилия. При поддержке многосторонних партнеров по развитию, в автодорожных коридорах ЦАРЭС были достигнуты значительные улучшения посредством реализации проектов строительства новых и реконструкции существующих дорог, и эта работа продолжается (рисунок 5). Вместе с тем, необходимо обеспечить, чтобы во все дорожные проекты включались необходимые инженерные элементы безопасности дорожного движения, а также, чтобы страны более широко внедрили у себя передовую международную практику в области безопасности дорожного движения, и улучшили ситуацию путем наращивания предпринимаемых усилий.

Рисунок 5: Протяженность с нарастающим итогом скоростных автомагистралей и автодорог национального значения, построенных или улучшенных в ЦАРЭС (км) (2008-2015 гг.)



Источник: Координационный комитет ЦАРЭС по транспортному сектору, Отчет о проделанной работе и план работ транспортного сектора на 2016-2018 гг.

17. В некоторых странах ЦАРЭС были разработаны и реализованы национальные стратегии безопасности дорожного движения и соответствующие планы действий, либо такие планы находятся в процессе одобрения или разработки. Во многих случаях эти планы были разработаны с поддержкой со стороны многосторонних партнеров по развитию. Однако финансирование для реализации инициатив, включенных в эти национальные планы, представляет проблему для многих стран ЦАРЭС.

Е. Потери от ДТП в странах ЦАРЭС

18. ДТП сопряжены со значительными социальными издержками, такими, как:

- потеря дохода пострадавшими, получившими травмы, и их семьями, часто ведущая к бедности;
- потеря социального вклада погибших и получивших тяжелые травмы с вероятностью постоянной нетрудоспособности;
- проблемы, связанные с восстановлением здоровья и реабилитацией лиц, получивших травмы;
- эмоциональная травма участников ДТП, а также лиц, оказывающих экстренную помощь, таких, как служащие полиции, скорой помощи, врачи и медсестры;
- горе и личная потеря для членов семьи и друзей вследствие гибели близкого человека.

19. Имеют место также весьма значительные экономические потери в результате ДТП, которые во многих странах приблизительно оцениваются в диапазоне от 2% до 5% ВВП.¹⁰ Приближенные ежегодные потери для стран ЦАРЭС представлены в Таблице 2.

Таблица 2: Приближенная оценка экономических потерь в связи с ДТП в регионе ЦАРЭС

Страна	ВНД на душу населения (2014)	Количество смертных случаев в результате ДТП (2013)	Экономические издержки от ДТП (млн \$)
Афганистан	670	4 734	761
Азербайджан	7 590	1 214	2 261
Китайская Народная Республика	7 380	3 025	5 358
Казахстан	11 670	3 233	9 055
Кыргызская Республика	1 250	1 022	307
Монголия	4 280	641	658
Пакистан	1 410	25 781	8 724
Таджикистан	1 080	1 543	400
Туркменистан	8 020	914	1 759
Узбекистан	2 090	3 240	1 625
Всего		45 347	30 908

Источник: Оценки консультанта

¹⁰ Группа Всемирного банка, 2016: <http://blogs.worldbank.org/transport/road-crashes-have-more-impact-poverty-you-probably-thought>

II. ПРОЦЕСС РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ

A. Политические обязательства высокого уровня

20. Признавая огромные возможности сотрудничества стран ЦАРЭС по решению проблемы безопасности дорожного движения, 14-я Министерская конференция ЦАРЭС в Улан-Баторе (Монголия) 25 сентября 2015 г. подтвердила совместную приверженность повышению безопасности дорожного движения (Приложение 1).

21. Эти обязательства состоят в принятии коллективных мер по повышению безопасности дорожного движения с использованием подхода на основе “безопасных систем”. Этот подход обеспечивает снижение смертности и травматизма в связи с ДТП посредством применения передовой международной практики в области безопасности дорожного движения и наращивании осуществляемых усилий для обеспечения более безопасной дорожной инфраструктуры, более безопасных транспортных средств и более безопасных водителей. Он направлен на максимизацию безопасности за счет улучшения проектирования и строительства дорог, обеспечения безопасности транспортных средств, эффективности законов в области дорожного движения и их надлежащего соблюдения, понимания участниками дорожного движения как безопасно использовать дорожную сеть, и наличия соответствующих учреждений неотложной медицинской помощи в случае травм в ДТП.

22. Сотрудничество и согласованность в подходе к безопасности дорожного движения в рамках ЦАРЭС повысят возможность каждой из стран по определению, планированию и осуществлению мер по безопасности дорожного движения. Усилия, предпринимаемые в каждой стране на местном и национальном уровне, могут быть улучшены за счет использования региональных подходов, поддерживаемых совместными мероприятиями по развитию потенциала и обмену знаниями. Партнерство ЦАРЭС, включая поддержку со стороны многосторонних партнеров по развитию, является эффективной платформой, с которой можно повысить безопасность дорожного движения в регионе.

23. Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС была разработана, чтобы послужить основой для коллективной работы стран ЦАРЭС над реализацией заявления министров. Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС опирается на существующие сильные стороны региона, направлена на устранение выявленных разрывов, использует существующую передовую практику и снижает риски.

B. Анализ текущей ситуации

24. В качестве поддержки для разработки Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС, был предпринят детализированный анализ ситуации в сфере безопасности дорожного движения в регионе, который отражает текущее состояние безопасности дорожного движения в каждой стране и обеспечивает базис, подкрепляющий Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Был предпринят ряд технических исследований, чтобы обеспечить справочную информацию о безопасности дорожного движения в регионе, оценить статус безопасности дорожного движения в каждой из стран ЦАРЭС и обеспечить основу для совместных семинаров с участием заинтересованных сторон всего региона. Процесс разработки стратегии, который графически отражен на рисунке 6, включал:

- Анализ данных о ДТП и перевозках:
 - из широкого спектра глобальных и региональных источников;
 - предоставленных странами ЦАРЭС;
- Консультации с организациями, поддерживающими работу по безопасности дорожного движения в регионе, включая Проект ТРАСЕКА "Безопасность дорожного движения II" Европейского союза;
- Обзор документов и информации, полученных от Секретариата и стран-членов ЦАРЭС, а также от многосторонних партнеров по развитию, поддерживающих программу ЦАРЭС.

25. Во ходе миссий в каждую из стран ЦАРЭС были проведены встречи высшими должностными лицами ключевых министерств, занимающихся вопросами БДД, и с другими ключевыми заинтересованными сторонами, такими как ассоциации пользователей дорог, частные фирмы и организации гражданского общества.

Рисунок 6: Процесс разработки Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС



С. Региональные семинары

26. В течение 2016 г. были проведены два семинара по планированию стратегии с ключевыми представителями основных министерств, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения в каждой из стран, а также других заинтересованных сторон. Первый семинар был сфокусирован, прежде всего, на разработке структуры региональной стратегии БДД, а также на обмене информацией о ситуации в области БДД в каждой стране. Странами также был проведен анализ ключевых сильных и слабых

сторон, возможностей и угроз, затрагивающих безопасность дорожного движения в регионе. Они кратко сформулированы ниже.

Сильные стороны

- Многие страны ЦАРЭС приняли или разрабатывают стратегии безопасности дорожного движения и планы действий, которые позволят определять направления для вложения ресурсов и инвестиций.
- Организация ЦАРЭС обеспечивает сильный механизм сотрудничества для стран ЦАРЭС и многосторонних партнеров по развитию, для совместной работы над повышением безопасности дорожного движения.
- В странах ЦАРЭС имеются высококвалифицированные и опытные инженерные кадры, которые в состоянии способствовать повышению безопасности дорожного движения посредством внедрения передовой практики в планирование, проектирование, строительство, улучшение, управление и содержание автодорог.
- Имеются обязательства со стороны ведомств, ответственных за безопасность дорожного движения в странах региона в отношении улучшения ситуации.
- Реализуются усилия по улучшению стандартов безопасности транспортных средств и нормативных актов, включая проверки безопасности.
- Во многих странах реализуются меры по улучшению помощи после ДТП, включая своевременное оказание услуг скорой помощи.
- Во многих странах имеются квалифицированные НПО, которые в состоянии оказать поддержку усилиям правительства по повышению безопасности дорожного движения.

Слабые стороны

- Стандарты и практика проектирования дорог во многих странах не отражают современную международную передовую практику.
- Разработка мер безопасности дорожного движения обычно не является высоким приоритетом на этапах проектирования, строительства и эксплуатации дорог, и требует существенного укрепления.
- Потребностям в безопасности уязвимых участников дорожного движения (например, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты) в большинстве стран не уделяется должное внимание.
- Страны ЦАРЭС обычно страдают от отсутствия стабильного финансирования для инициатив безопасности дорожного движения.
- Во многих странах отсутствует эффективная координация на национальном уровне мероприятий по безопасности дорожного движения.
- Ограниченность имеющихся навыков и знаний передовой практики в сфере безопасности дорожного движения в различных секторах во всем регионе. Это включает такие важные области, как проведение аудитов безопасности дорожного движения, исследований очагов аварийности, эффективного патрулирования дорог, образовательных и информационных кампаний по безопасности дорожного движения и скорой помощи для первых лиц, оказывающих помощь.

- Во многих странах сбор данных и составление отчетности по ДТП и пострадавшим имеют ограниченный характер, что ограничивает возможность формулирования информированных планов действий по безопасности дорожного движения. В большинстве стран также ограничен обмен данными о ДТП между ведомствами на национальном уровне.
- Возможности оказания неотложной медицинской помощи жертвам ДТП ограничены во многих странах, где дороги коридоров ЦАРЭС пролегают по отдаленным районам, или по местности со сложным рельефом и климатическими условиями. Услуги травматологической помощи также ограничены во многих странах.
- Обеспечение соблюдения правил дорожного движения в коридорах ЦАРЭС обычно ограничено, особенно в таких областях, как обнаружение превышения скорости транспортными средствами, из-за ограниченных ресурсов, доступных дорожной полиции.
- Законодательство в отношении правил дорожного движения и санкции в отношении нарушителей во многих странах не отражают принятую международную передовую практику, и требуют укрепления.
- Перегруз транспортных средств грузового и общественного транспорта, использующих коридоры ЦАРЭС, является значительной проблемой в некоторых странах региона.
- Парк транспортных средств в некоторых странах устарел и состоит, в основном, из импортных поддержанных транспортных средств.
- Обучение и лицензирование водителей ограничены и не соответствуют должному уровню во многих странах в регионе.

Возможности

- Доступны международные финансовые ресурсы для капитального строительства и поддержка технической помощи в странах ЦАРЭС.
- Многие страны ЦАРЭС имеют достаточные внутренние ресурсы, чтобы решить национальные проблемы безопасности дорожного движения.
- На глобальном уровне уделяется особое внимание безопасности дорожного движения и сокращению количества жертв ДТП, при этом безопасность дорожного движения включена в ЦУР.
- Растущее количество свидетельств из всех стран ЦАРЭС о мероприятиях и инвестициях в повышение безопасности дорожного движения, которые привели к наглядным результатам

Угрозы

- Экономические трудности, с которыми сталкиваются многие страны ЦАРЭС, могут ограничить внутреннее финансирование для безопасности дорожного движения в ближайшей перспективе.
- Отсутствие ясности относительно ролей и обязанностей в безопасности дорожного движения на национальном уровне во многих странах может уменьшить эффективность поддержки и инвестиций.
- Постоянная сосредоточенность на строительстве международных автодорог может привести к уменьшению внимания вопросам безопасности

дорожного движения, которая может восприниматься, как фактор, замедляющий реализацию проекта.

- Растущие темпы автомобилизации в большинстве стран ЦАРЭС, приводящие к росту потенциала дорожно-транспортных происшествий.

27. Второй семинар был сосредоточен на разработке регионального плана действий и рассмотрении действий, необходимых на национальном уровне, и как они согласуются с индивидуальными национальными стратегиями безопасности дорожного движения и планами действий. Семинар также обсудил целевые показатели по безопасности дорожного движения, потребность в соответствующих процессах мониторинга и оценки, и меры по реализации стратегии.

D. Руководства

28. Кроме того, были разработаны три руководства по проектированию средств обеспечения безопасности дорожного движения, фокусирующие внимание на аудите безопасности дорожного движения, устранении опасностей для движения на обочинах и повышении БДД в местах проведения дорожных работ. Эти документы будут распространены по региону и будут использоваться для обучения и на семинарах по развитию потенциала, подготовленных конкретно с целью решения важных проблем БДД и оказания помощи в повышении безопасности автодорожных коридоров ЦАРЭС.

III. ЗАЯВЛЕНИЕ О ВИДЕНИИ

29. Заявление о видении дает описание желательной ситуации в области безопасности дорожного движения в будущем. Как правило, заявление формулируется как долгосрочная цель, и не обозначает временные рамки, в которых оно должно быть достигнуто, и ожидается, что оно будет достигнуто путем осуществления ряда интегрированных действий по безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе. Заявление о видении определяет направление усилий по повышению безопасности дорожного движения и показывает, какие улучшения желательны в будущем. Видение безопасности дорожного движения направляет требуемые действия по БДД, которые формируют основу планов действий и программ по БДД. Участники региональных семинаров обсудили ряд различных заявлений о видении и согласились, что предпочтительным является следующее видение безопасности дорожного движения ЦАРЭС:

“Сделать международные автодорожные коридоры ЦАРЭС безопасными, эффективными и привлекательными для всех участников дорожного движения”

30. Это заявление о видении укрепляет фундамент Стратегии ЦАРЭС по безопасности дорожного движения. Оно определяет общую цель для установления соответствующей долгосрочной цели в области безопасности дорожного движения и создает условия для определения стратегической основы для ее достижения. В конечном счете, видение отражено в плане действий, который определяет индивидуальные мероприятия, предназначенные для достижения предусмотренного долгосрочного воздействия программы.

IV. ЦЕЛИ

A. Общие сведения

31. Постановка целей является важным компонентом любой стратегии. Оценка программ безопасности дорожного движения¹¹ пришла к заключению, что страны, которые ставят цели в количественном выражении, обычно являются лучшими исполнителями, когда речь идет о достижении результатов в области безопасности дорожного движения. Целевые показатели служат основой для национальных планов действий по безопасности дорожного движения и помогают выработать решения в отношении координации, законодательных потребностей, финансирования и распределения ресурсов, продвижения и повышения осведомленности, мониторинга и оценки, а также помогают в определении потребностей в области научных исследований и разработок. Количественное определение целевых показателей безопасности дорожного движения может привести к (i) усилению политической воли и ответственности заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения; (ii) более тесному управлению стратегиями и программами, лучшему качеству программ по безопасности и лучшим показателям безопасности; (iii) улучшению использования государственных ресурсов; и (iv) усилению мотивации заинтересованных сторон.

32. Несмотря на то, что большинство стратегий безопасности дорожного движения обычно фокусируется на отдельной стране, можно ожидать, что решения, используемые ими, равно применимы к региональным стратегиям, которые охватывают более одной страны. В этом отношении ожидается, что принятие целевых показателей для Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС окажет региональное воздействие, в том плане, что все поставленные цели будут относиться ко всем странам. Все страны ЦАРЭС находятся на разных стадиях развития безопасности дорожного движения, и единственной общей для всех характеристикой является тот факт, что все страны имеют неблагоприятную статистику безопасности дорожного движения с высокими рисками ДТП. В этом отношении общая цель поможет каждой стране ЦАРЭС увидеть, что ее достижения в области БДД вносят вклад в решение проблемы всего региона ЦАРЭС.

B. Согласованный целевой показатель

33. Во многих странах ЦАРЭС действия, направленные на повышение безопасности дорожного движения, находятся на ранних стадиях, поскольку лишь некоторые из стран к настоящему времени приняли национальные планы действий и стратегии безопасности дорожного движения. В связи с этим, у большинства стран еще нет комплексных планов снижения рисков ДТП, и их базы данных по ДТП пока не обеспечивают достоверную информацию о ДТП, происходящих на их национальных дорожных сетях. Учитывая, что все страны-члены находятся на разных этапах решения вопросов безопасности дорожного движения, будет практичным выбрать вдохновляющий, но амбициозный и достижимый целевой показатель, который обеспечит фокусирование действий по безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС. Опыт других регионов показал, что при принятии такого целевого показателя ожидается, что он:

¹¹ “К нулю: Амбициозные цели безопасности дорожного движения и подход с использованием безопасных систем”, ОЭСР, Париж, 2008.

- усилит политическую волю и ответственность заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения;
- обеспечит лучшее управление региональным планом действий по БДД, а также управление национальными стратегиями;
- улучшите показатели безопасности в каждой стране-участнице;
- улучшит использование государственных ресурсов;
- повысит мотивацию заинтересованных сторон к достижению целей безопасности дорожного движения.

34. Страны ЦАРЭС признают, что ЦУР включают целевой показатель для безопасности дорожного движения, который определяет, что количество смертельных случаев и травм будет уменьшено в два раза к 2020 г.¹² Ввиду того, что большинство целей ЦУР относится к 2030 г., и учитывая, что действия по повышению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС пока находятся на ранней стадии, страны считают благоразумным принять целевой показатель ЦУР для достижения к 2030 году.

35. В результате обсуждений, заинтересованные стороны стран ЦАРЭС согласились, что **общий целевой показатель стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС должен предусматривать сокращение количества смертельных случаев в автодорожных коридорах ЦАРЭС на 50% в 2030 году, по сравнению с базовым уровнем 2010 года.** Общее воздействие этой цели к 2030 году будет сохранять приблизительно 23 000 жизней в год и уменьшать количество тяжелых травм приблизительно на 250 000 в год.

¹² Саммит Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию 25 сентября 2015 г. принял Программу устойчивого развития до 2030 года. Цель 3.6 определяет, что *“К 2020 г., сократить во всем мире в два раза количество смертельных случаев и травм от дорожно-транспортных происшествий”*.

V. РЕАЛИЗАЦИЯ ВИДЕНИЯ: КЛЮЧЕВЫЕ ПРИНЦИПЫ

36. С целью снижения рисков, связанных с реализацией видения, Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС содержит ряд факторов, которые включают (i) использование структуры, предложенной Глобальным планом, (ii) разработку приоритетов путем использования консультативного подхода, (iii) максимизацию синергии посредством согласования стратегии со стратегиями БДД индивидуальных стран, и (iv) содействие ее реализации через программу ЦАРЭС.

A. Десятилетие действий

37. Глобальный план Десятилетия действий по безопасности дорожного движения 2011–2020 – инициатива Организации Объединенных Наций – является основой Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Ее цель заключается в стабилизации числа смертельных случаев и травм вследствие дорожно-транспортных происшествий в мировом масштабе, и его дальнейшее сокращение с течением времени, за счет усиления мер и действий, которые будут предприняты в течение десятилетия на национальном, региональном и глобальном уровнях. Принципы, лежащие в основе Десятилетия действий, являются теми же принципами, которые подкрепляют подход “безопасных систем” к обеспечению БДД, и которые успешно сократили число жертв ДТП во многих странах мира. Цель этого подхода - обеспечить, что ДТП не приводят к человеческому травматизму. Он признает, что люди совершают ошибки, но когда такие случаи происходят, неблагоприятное воздействие ДТП на участников дорожного движения должно быть минимальным. Подход требует базового изменения в ответственности за безопасность, и перехода от возложения вины за ошибки участников дорожного движения к ситуации, когда ожидается, что проектировщики автомобильных дорог обеспечат более безопасную дорожную среду, в которой уменьшен риск.

38. Успех в сокращении числа ДТП зависит от степени сопричастности к его достижению на многих уровнях. Так, успех региональных инициатив будет тесно связан с успехами на национальных и местных уровнях, и будет зависеть от них. Каждое мероприятие по обеспечению БДД должно осуществляться на наиболее соответствующем уровне. Успех Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС будет также зависеть от участия нескольких секторов (транспорт, полиция, здравоохранение, органы юстиции, и т.д.), а также потребует участия и сотрудничества неправительственных организаций, гражданского общества и частного сектора.

39. Ключевые действия, предусмотренные стратегией, будут осуществляться в рамках пяти составных элементов, охватывающих управление БДД, более безопасную дорожную инфраструктуру, более безопасных участников дорожного движения, более безопасные автотранспортные средства и экстренную помощь после ДТП. Эта структура хорошо известна странам ЦАРЭС, и некоторые из них уже приняли аналогичный подход к решению своих национальных и местных проблем БДД.

B. Приоритеты, сформулированные на основе консультаций

40. Планирование БДД должно осуществляться посредством консультативного процесса с вовлечением всех необходимых заинтересованных сторон. При разработке Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС такой подход был принят в форме двухфазного процесса. Первая фаза была сосредоточена на посещении стран для

получения информации об исходном состоянии и данных в каждой стране, и обсуждения проблемы и вопросов с ведущими организациями по БДД, разработчиками политики, пользователями дорог и организациями гражданского общества. Вторая фаза процесса включала обсуждение проблем и успехов со странами на консультативных региональных семинарах. Эти семинары были направлены на определение основных общих проблем всего региона, а также определения тех проблем, которые могут быть должным образом решены посредством сотрудничества между странами.

41. Проект стратегии был обсужден на двух региональных семинарах, после чего результаты обсуждений были представлены на 15-ом заседании Координационного комитета по транспортному сектору (апрель 2016 г.) и промежуточном Заседании высокопоставленных официальных лиц (июль 2016 г.) соответственно.

С. Согласование с национальными стратегиями в области БДД

42. Региональная стратегия может быть успешной лишь в том случае, если ее поддерживает каждая из стран региона, так как ее основные компоненты состоят, главным образом, из действий, определенных планами национального уровня. Странам следует продвигать, приоритезировать и осуществлять национальные планы действий по БДД в соответствии со своими национальными стратегиями БДД, как их вклад в Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Не все страны официально приняли национальные стратегии БДД движения, однако многие уже подготовили такие стратегии, тогда как некоторые другие находятся в процессе усиления своих действий по БДД. Таким образом, имеются достаточные основания для провозглашения реалистичной региональной стратегии БДД для всего региона, путем включения приоритетных компонентов в каждую национальную стратегию БДД.

43. Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС была разработана в тесной координации с индивидуальными странами-членами ЦАРЭС. Национальные приоритеты были обсуждены с государственными органами, и учитывают взгляды пользователей автодорог, неправительственных организаций и частного сектора. Большинство стран либо уже одобрило, либо недавно подготовило национальную стратегию БДД, и это помогло при определении приоритетов в каждой из стран. Так как все страны приняли формат Глобального плана для оценки своих потребностей в области БДД и приоритетов, задача определения приоритетных компонентов, подходящих для регионального плана, не вызвала затруднений.

44. Многие страны региона имеют схожие проблемы, связанные с БДД в их автодорожных системах. Национальные дорожные сети относительно хорошо развиты в некоторых случаях, и обслуживают крупнейшие городские районы и города в своих странах. Однако значительная доля дорожной инфраструктуры приближается к окончанию срока своей службы, и требует улучшения и модернизации для удовлетворения будущих потребностей в мобильности и доступности. Быстрый экономический рост во многих странах также обуславливает растущий спрос на использование автодорог, по мере быстрого роста парков транспортных средств и торговых оборотов. Спрос возрастает на перемещение не только в пределах страны, но и между странами, поскольку международная торговля во все большей степени становится необходимым компонентом экономического роста.

45. Быстрые изменения, связанные с национальными дорожными сетями, относительно распространены в регионе, что отражается в количестве ДТП и сложившихся больших значениях показателей смертности и травматизма, регистрируемых в дорожных сетях.

D. Программа ЦАРЭС как средство для реализации

46. Как отмечалось выше, в отношении вопросов БДД, Программа ЦАРЭС получила поддержку на высшем уровне в форме Заявления министров ЦАРЭС о приверженности безопасности дорожного движения. Программа ЦАРЭС уникальна тем, что пользуется поддержкой на двух уровнях: во-первых, со стороны национальных правительств, которые стремятся решить проблемы БДД на национальном уровне; и во-вторых, на региональном уровне, где национальные обязательства подкрепляются внешней поддержкой многосторонних и двусторонних доноров. Обязательство доноров в отношении реализации планов действий обеспечит предоставление соответствующей финансовой поддержки.

47. Ожидается, что поддержка Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС будет играть важную роль в предоставлении более безопасных дорог во всем регионе и обеспечении включения проектирования средств обеспечения БДД, как неотъемлемого компонента, во все автодорожные проекты и программы. Использование передовой международной практики в проектировании средств обеспечения БДД является основным требованием для всего региона ЦАРЭС, которое, на основе опыта других регионов мира, обеспечит существенные преимущества в отношении безопасности, включая спасение жизней и сокращение травматизма.

48. Программа ЦАРЭС позволит странам ЦАРЭС пополнить ресурсы, требуемые для приоритетной инфраструктуры и оборудования БДД, а также повысить устойчивость БДД за счет поддержки программ наращивания потенциала и обучения. Индивидуальные страны должны будут продемонстрировать свою приверженность и понимание приоритетности БДД, чтобы обеспечить доступ к ресурсам. В последующем проекты и программы, получившие поддержку, должны будут реализовать выгоды БДД, ожидаемые от таких инвестиций и программ обучения. В дополнение к более безопасным дорогам, приоритет также должен быть отдан улучшению координации и управления программами БДД на национальном уровне. Без акцента на этот элемент, маловероятно, что национальные планы могут быть успешно реализованы. Глобальный опыт продемонстрировал, что эффективные планы по БДД требуют совместного надзора, поскольку обеспечение безопасности должно включать в себя действия различных ведомств, каждое из которых обеспечивает существенный вклад в достижение общей цели.

VI. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ

49. Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС основана на ключевых факторах, затрагивающих БДД в каждой из стран ЦАРЭС. На основе структуры Глобального плана, направления деятельности были сгруппированы по следующим пяти элементам, служащим основой деятельности по планированию БДД: управление БДД, более безопасные дороги, более безопасные транспортные средства, более безопасные участники дорожного движения и помощь после ДТП. Различные направления в рамках каждого из элементов, включая ключевые проблемы, которые необходимо решить, и стратегии, которые будут использованы для решения каждой из проблем, рассмотрены в последующих разделах. Описание структуры, лежащей в основе Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС, включено в Приложение 2.

А. Элемент 1: Управление безопасностью дорожного движения

1. Создание эффективного механизма управления и координации

50. Ключевой проблемой в отношении эффективности управления и координации в регионе ЦАРЭС является то, что во многих странах управление БДД еще только предстоит развивать. БДД часто расценивается как обязанность какого-либо одного ведомства, но на практике это многоплановая задача, требующая вмешательств других сторон. Без межсекторального подхода, программы по БДД не могут быть оптимизированы и эффективно реализованы, поскольку решение проблем требует согласованных действий различных ведомств по решению общей проблемы.

51. Для обеспечения успеха мероприятий по БДД на региональном уровне необходимо, чтобы программы на национальном уровне были хорошо сформулированы и тщательно реализованы, так как региональный успех будет являться, в основном, агломератом успешных программ на национальном уровне. Поэтому важно, чтобы на национальном уровне БДД пользовалась значительной политической поддержкой, поскольку это обеспечит необходимое лидерство, которое требуется для снижения количества и серьезности ДТП в регионе.

52. В каждой стране необходимо обеспечить национальное руководство, для чего обычно требуется создание межведомственного комитета, который возьмет на себя лидерство и контроль за комплексным национальным планом действий по БДД. Региональная стратегия БДД, разработанная для повышения безопасности коридоров ЦАРЭС для всех участников дорожного движения, потребует координации рабочей группой ЦАРЭС с конкретной обязанностью по мониторингу прогресса на региональном уровне. Планы и программы, подлежащие мониторингу, будут включать в себя мероприятия и программы по БДД, которые были согласованы для реализации индивидуальными странами.

2. Обеспечение доступа к достоверным данным по ДТП

53. Эффективные планы и программы по БДД должны определяться и основываться на качественной информации и данных. Все страны разработали информационные системы данных по ДТП, но во многих случаях эти данные являются неполными или недостаточными, чтобы обеспечить четкую исходную информацию и детальное понимание причин ДТП. В большинстве случаев данные не предоставляют адекватную

информацию, чтобы принимать информированные решения в области политики. Во всем регионе существует потребность в улучшении систем сбора и распространения данных, с тем, чтобы они предоставляли точные сведения о ДТП в коридорах ЦАРЭС.

54. Дополнительным сдерживающим фактором во многих странах является то, что данные о ДТП не доступны для всех национальных ведомств, отвечающих за БДД. Доступ к таким данным имеет важное значение для определения программ, направленных на удовлетворение приоритетов и потребностей разных ведомств. Например, ведомство, ответственное за автодороги, будет заинтересовано в изучении опасных участков дорог, в то время как органы образования больше интересуются решением школьных проблем, а органы внутренних дел – обеспечением соблюдения законодательства. Предоставление каждому из ответственных ведомств возможности доступа и анализа базы данных по ДТП позволит разработать программы, удовлетворяющие их приоритетные потребности.

55. Правительствам необходимо рассмотреть нормативные положения, регулирующие доступ к данным по ДТП, и, если это необходимо, внести изменения в положения, разрешающие доступ к данным национальным ведомствам, имеющим обязанности в отношении БДД.

3. Финансирование для БДД

56. Общим ограничивающим фактором в регионе является то, что финансирование мероприятий по БДД является одновременно и ограниченным, и недостаточным во всех странах ЦАРЭС. Безопасность всегда указывается в качестве приоритетного вопроса, но на практике аспекты БДД часто не учитываются при разработке автодорожных программ или при формировании бюджетных предложений. Часто безопасность не считается самым высоким приоритетом, поскольку экономические издержки, связанные с потерей жизни, травмами и повреждениями, не включаются в затраты, связанные с обеспечением и эксплуатацией инфраструктуры. И это несмотря на высокую экономическую прибыль от инвестиций в безопасность, или приоритетное значение, придаваемое безопасности людьми. Для обеспечения серьезного отношения к БДД очень важно, чтобы соображения безопасности включались в проекты инфраструктуры и ее эксплуатации, а также, чтобы выделялось соответствующее финансирование для смягчения рисков безопасности.

4. Национальные планы действий по БДД

57. Для решения проблем БДД на региональном уровне, важно, чтобы каждая страна имела план решения проблем безопасности на национальном уровне, поскольку первое может быть достигнуто только путем агрегирования достижений последнего. Как следствие, для всех стран важно принять национальные планы действий по БДД. В рамках проведенного обзора вопросов БДД в регионе ЦАРЭС было определено, что не все страны имеют эффективные национальные планы действий по обеспечению БДД, и что отсутствие таких планов не позволяет повысить уровень БДД по всей региональной дорожной сети.

58. Национальная стратегия БДД 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.

59. Мировой опыт показывает, что долгосрочные стратегии должны сопровождаться реалистическими целевыми показателями, которые, в идеальном случае, определяются и основываются на анализе национальных данных о ДТП. Долгосрочные цели обычно устанавливаются на 10-15-летний период, и, в то время как они должны быть реалистичными и достижимыми, они также должны быть требовательными, чтобы гарантировать непрерывность и эффективность усилий по обеспечению БДД.

60. Хорошо сформулированная национальная стратегия БДД должна также подвергаться регулярному мониторингу и оценке, чтобы обеспечить получение намеченных непосредственных и конечных результатов, и внесение корректировок по мере необходимости, с учетом промежуточных результатов. В дополнение к мониторингу ДТП, смертельных случаев и травм в результате ДТП, а также причин ДТП, системы мониторинга должны также обеспечивать измерение эффективности вмешательств, а также предоставлять информацию об экономическом воздействии ДТП.

5. Страхование транспортных средств

61. Система страхования во всех странах ЦАРЭС значительно отличается: от стран, где страхование является обязательным, до стран, где страхование еще не регулируется. Важность страховых систем заключается в том, что они могут быть полезными для покрытия социальных последствий ДТП за счет предоставления ресурсов на покрытие затрат на медицинскую помощь и, возможно, на покрытие расходов по уходу за пострадавшими в ДТП. В некоторых странах системы страхования транспортных средств фактически неэффективны, поскольку они не гарантируют получение пострадавшими соответствующей компенсации на покрытие расходов. В случаях, когда несоответствующая компенсация является общим правилом, лица, пострадавшие в ДТП, часто вынуждены вступать в неофициальные переговоры между владельцами и водителями транспортных средств, и органами власти. Опыт показывает, что обычно пострадавшим выплачивается сумма, которая меньше фактического ущерба. Необходимо рассмотрение законодательства во всем регионе, чтобы гарантировать, что для всех будут доступны эффективные ответные правовые действия, что будет способствовать справедливому урегулированию споров и обеспечит выплату соответствующих компенсаций семьям, затронутым ДТП.

В. Элемент 2: Более безопасные дороги

1. Усовершенствование технических стандартов проектирования дорог

62. Общим наблюдением по всему региону ЦАРЭС является то, что национальные стандарты проектирования дорог зачастую устарели с точки зрения инженерных принципов БДД. Они также не соответствуют принципам международной передовой практики. Существует настоятельная потребность в пересмотре стандартов проектирования, чтобы гарантировать, что они соответствуют практике безопасности, распространенной в других регионах.

2. Планирование, проектирование, строительство и техническое обслуживание дорог отвечают потребностям безопасности всех участников дорожного движения

63. В настоящее время планирование и проектирование автомобильных дорог имеет тенденцию сосредотачиваться только на проблемах, которые затрагивают лишь моторизованный транспорт. Это главный недостаток процессов проектирования, так как в состав участников дорожного движения входят многочисленные группы уязвимых пользователей дорог, к которым относятся пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты и другие пользователи дорог, такие как сельскохозяйственные машины. На многих участках коридоров ЦАРЭС, фермеры, перегоняющие домашний скот, часто препятствуют движению транспорта. Наличие неогороженных пастбищ вдоль больших сегментов дорожной сети приводит к выходу на проезжую часть коридора животных, оставленных без присмотра. Потребности обеспечения безопасности всех участников дорожного движения должны учитываться инженерами БДД, и безопасность каждого из них должна быть значительно улучшена.

3. Аудит безопасности дорожного движения

64. Встречи с представителями национальных автодорожных органов показали, что по проектам ЦАРЭС проводится незначительное число аудитов БДД. В настоящее время процесс аудита безопасности автодорог уже хорошо внедрен в странах в других регионах, которые демонстрируют положительное сокращение травматизма на дорогах. Это также принесет значительную пользу при проектировании и строительстве более безопасных автодорог ЦАРЭС. Аудит БДД – это достаточно простой процесс, но он требует команды специалистов, которые могут принимать обоснованное суждение при оценке аспектов, вызывающих обеспокоенность относительно БДД еще на этапе проектирования. Необходимо обучение и оказание поддержки для большего числа аудиторов-специалистов в странах ЦАРЭС.

4. Устранение опасных участков на дорогах

65. На существующих магистралях ЦАРЭС есть много опасных участков дорог, которые в основном объясняются слабыми стандартами проектирования, о чем говорилось ранее. Несмотря на то, что многие страны регулярно решают вопросы, связанные с опасными участками дорог, ресурсы, выделяемые на такие действия, значительно ниже потребностей. Существует настоятельная необходимость в реализации широкомасштабных программ для того, чтобы и выявлять, и устранять очаги аварийности в шести коридорах ЦАРЭС, проходящих через регион.

5. Согласованность в обеспечении безопасных автодорожных коридоров

66. Несмотря на то, что в целом дороги, как правило, проектируются на основе общих стандартов, во всех коридорах ЦАРЭС существуют значительные отклонения от стандартов. Многие из отклонений связаны с недостаточностью имеющихся ресурсов для полномасштабного улучшения дорог, вследствие чего используются такие варианты, как ограничение ширины проезжей части и устройство незащищенных разворотов, которые приводят к ухудшению условий безопасности при проведении “улучшения автодороги” вместо устранения опасностей. Увеличение скорости транспортных средств вследствие улучшения качества дорожного покрытия без корректировки вертикальной и

горизонтальной трассировки, может также привести к непредусмотренному увеличению рисков для безопасности, вместо их снижения. Необходимо провести всестороннюю проверку дорожной сети, чтобы определить программу работ по снижению уровня несоответствий в сфере безопасности сети дорог.

6. Повышение уровня безопасности на участках ведения дорожных работ

67. Общее наблюдение на коридорах ЦАРЭС – количество ДТП, происходящих в местах проведения дорожных работ. Из-за ненадлежащего управления и практики ведения дорожных работ, дорожные рабочие и участники дорожного движения подвергаются высоким рискам. Существует передовая практика, основанная на международном опыте, для снижения таких рисков, и она должна внедряться и использоваться на автомагистралях ЦАРЭС.

7. Нарращивание потенциала в области проектирования с учетом БДД

68. Наблюдения, сделанные во всем регионе, выявили отсутствие понимания технических принципов БДД на каждом этапе планирования, проектирования, строительства и содержания коридоров ЦАРЭС. Для решения этой проблемы необходимо повысить информированность и применение средств обеспечения БДД во всех аспектах деятельности, связанной с автомобильными дорогами ЦАРЭС, и нарастить потенциал по проектированию средств обеспечения БДД в государственных органах, отвечающих за автодороги, и у специалистов-дорожников в регионе.

С. Элемент 3: Более безопасные транспортные средства

1. Перегруз тяжелых автотранспортных средств

69. Перегруз тяжелых транспортных средств – обычное явление в регионе, которое оказывает негативное воздействие как в виде преждевременно разрушающегося дорожного покрытия, так и в виде возрастающих рисков ДТП. Решение проблемы перегруза требует строгого соблюдения норм по всей дорожной сети посредством усиления правоприменительной практики в каждой стране. В некоторых странах существует потребность в обеспечении переносного и стационарного оборудования для взвешивания автотранспортных средств, дополняемого программами по наращиванию потенциала для соответствующих органов, чтобы обеспечивать соблюдение максимально допустимой нагрузки. Так как вес и габариты транспортных средств могут отличаться по странам, также необходимо обеспечить обмен информацией о национальных положениях по максимально допустимой нагрузке между странами ЦАРЭС и, в частности, с операторами грузовых АТС.

2. Технический осмотр и техническое обслуживание автотранспортных средств

70. В странах ЦАРЭС существуют значительные различия в требованиях, предъявляемых к техническому осмотру и к процессам технического обслуживания транспортных средств. В некоторых странах имеются эффективные системы, тогда как в других отсутствуют требования по проведению регулярных проверок, или же в этих странах работают неэффективные системы. Необходимо провести обзор систем в разных

юрисдикциях с тем, чтобы выявить разные правила и требования, а также определить вопросы и проблемы, связанные с существующими системами. Технический осмотр и техническое обслуживание АТС имеют особую важность, так как многие страны импортируют большое количество подержанных АТС из различных регионов. Это означает, что стандарты АТС могут очень различаться, поскольку мировых стандартов на транспортные средства не существует. Транспортное средство, выпущенное в Европе, может значительно отличаться – особенно с точки зрения безопасности – от транспортного средства того же типа, произведенного в другом регионе. Кроме того, импорт часто включает транспортные средства из других регионов, списанные страховыми компаниями, которые могут быть восстановлены до неизвестного стандарта безопасности. Часто импортируются старые транспортные средства (старше 10 лет), произведенные по устаревшим стандартам безопасности и проектам. По этим причинам, помимо прочего, важно обеспечить эффективные стратегии техосмотра и обслуживания, гарантирующие, что транспортные средства пригодны к эксплуатации и находятся в безопасном техническом состоянии.

71. Мировой опыт показывает, что в то время как существуют различные подходы к техническому осмотру транспортных средств – централизованный или децентрализованный, осуществляемый государственными или частными компаниями, а также различные положения относительно срока эксплуатации транспортных средств – свидетельства указывают на то, что система требует эффективного регулирования, чтобы обеспечивать ее соответствие высоким стандартам управления и работу в соответствующей целевой среде.

3. Медленно движущиеся транспортные средства

72. Характеристики транспортного движения широко разнятся между странами ЦАРЭС и их автодорожными коридорами. Общей характеристикой в некоторых странах являются тихоходные транспортные средства, в частности, сельскохозяйственная техника в сельской местности, которые могут создавать значительную проблему безопасности на некоторых маршрутах из-за большой разницы в скорости между разными участниками дорожного движения, а также за счет недостаточного знания правил дорожного движения водителями. Рекомендуется провести анализ эффективности законодательства и правоприменительных положений по эксплуатации таких транспортных средств на автодорогах общего пользования, чтобы определить меры, которые можно предпринять с целью минимизации угрозы безопасности для всех участников дорожного движения.

D. Элемент 4: Более безопасные участники дорожного движения

1. Законодательство

73. Законодательство относительно использования сети автодорог и права собственности и эксплуатации автотранспортных средств разнится между странами ЦАРЭС. Необходимо провести анализ эффективности законодательства по автомобильным дорогам, чтобы убедиться, что оно продвигает и приоритезирует БДД в коридорах ЦАРЭС, обеспечивая адекватную основу для регулирования использования автомобильных дорог. Законодательство должно быть эффективным, чтобы сдерживать небезопасное поведение, и в этом отношении необходимо обеспечить, чтобы штрафы и санкции, связанные с законами и положениями, устанавливались на уровне, влияющем

на поведение. В любом случае, законодательство должно эффективно подкрепляться соответствующей правоприменительной практикой.

2. Повышение уровня осведомленности о рисках

74. Уровень осведомленности о рисках ДТП всех участников дорожного движения, использующих коридоры ЦАРЭС, широко варьируется, и в некоторых случаях это является серьезной проблемой. Это сложный вопрос, так как знания о рисках связаны со многими взаимосвязанными аспектами использования автомобильных дорог в рамках домашнего и школьного образования, программ информирования общественности, программ обучения водителей, опыта использования дорог и поведения общества в отношении использования дорог и рисков. Поэтому обеспечение осведомленности о рисках является сложной задачей и требует эффективных просветительных и информационных программ, охватывающих широкий спектр действий на различных уровнях. Факторы риска меняются, в зависимости от сообществ, и необходимо обеспечивать нацеленность программ информирования общественности на те факторы риска, которые имеют высокую приоритетность в различной культурной среде. Такие проблемы, низкие показатели по использованию ремней безопасности и детских удерживающих систем, являются общими для всего региона, и их необходимо решать посредством целенаправленных кампаний по информированию общественности, сопровождаемых последовательным правоприменением. Кроме того, необходимо разработать меры профилактики и кампании социального маркетинга, чтобы влиять на отношения и мнения, которые будут иметь наибольшее воздействие. Обмен опытом между странами будет играть важную роль для определения мер, которые являются наиболее эффективными и, скорее всего, окажут наибольшее воздействие.

3. Правоприменение

75. Правоприменение в отношении ключевых факторов риска, таких как превышение скорости, злоупотребление алкоголем/наркотиками, использование ремней безопасности, защитных шлемов на 2-колесных транспортных средствах, усталость водителей и отвлекающие факторы, например, использование мобильных телефонов – является важным компонентом в снижении уровня смертности и травматизма при ДТП. Некоторые из этих рисков можно легко охватить целенаправленным правоприменением, и это принесет значительные выгоды с точки зрения снижения показателей смертности и травматизма в результате ДТП. В частности, использование ремней безопасности и детских удерживающих систем, а также ношение шлемов, не требуют специализированного оборудования и могут привести к значительному сокращению смертности как результат последовательного правоприменения. В некоторых странах ЦАРЭС требуется внесение поправок в законодательство, как для снижения рисков, так и для того, чтобы сделать правоприменительные программы более эффективными, в то время как в других акцент должен быть сделан только на усилении контроля за соблюдением существующего законодательства.

4. Выдача водительских удостоверений и обучение водителей

76. Системы выдачи водительских удостоверений широко разнятся в регионе ЦАРЭС. В некоторых местах существует значительное несоблюдение требований, что имеет последствия для БДД. Важно, чтобы водители были хорошо обучены и имели достаточные знания о правилах и положениях по дорожному движению, а также обладали

знаниями и способностями компетентно и безопасно управлять транспортным средством. В некоторых странах обучение водителей является неразвитым, и обучающимся водителям предоставляются ограниченные знания и обучение. Стандарты тестирования в некоторых странах также ниже ожидаемого уровня, что приводит к тому, что большое число неквалифицированных водителей с ограниченными знаниями о стандартах вождения получают разрешение на эксплуатацию автотранспортных средств на автодорогах общественного пользования. Эта ситуация увеличивает риски использования автодорог даже пешеходами и пользователями немоторизированных транспортных средств, которые зачастую становятся невинными жертвами пренебрежительного поведения на дорогах. Во многих странах необходимо улучшить навыки водителей, чтобы улучшить условия безопасности на автодорогах общего пользования.

5. Уязвимые участники дорожного движения

77. Значительную часть погибших и раненых в ДТП в странах ЦАРЭС представляют уязвимые участники дорожного движения, а пешеходы составляют большинство этих жертв. Признается, что многие случаи смертности пешеходов происходят на городских дорогах и других дорогах, которые не являются частью коридоров ЦАРЭС. Тем не менее, данные о ДТП указывают на то, что пешеходы представляют собой важный вопрос безопасности на автодорогах, которые проходят через небольшие города и села, расположенные вдоль коридоров ЦАРЭС. Поэтому важно, чтобы приоритетом было повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения в коридорах ЦАРЭС.

6. Безопасность парка коммерческих транспортных средств

78. Коммерческие транспортные средства являются основными пользователями коридоров ЦАРЭС как в целях национальной, так и международной торговли. Таким образом, существует целый ряд вопросов, связанных с проблемой безопасной эксплуатации коммерческих транспортных средств в коридорах ЦАРЭС, которые могут оказывать негативное влияние на безопасность. Некоторые из важных факторов включают регулирование рабочего времени водителей и времени, отведенного на отдых для водителей и операторов, вопросы технического обслуживания транспортных средств и процедур обучения водителей. В разных странах ЦАРЭС существуют разные положения, касающиеся этих аспектов, так как в разных странах используется разная законодательная база. Чтобы содействовать большей безопасности в коридорах ЦАРЭС, необходимо провести анализ различных практик, чтобы определить необходимость устранения слабых аспектов в системах стран и повысить стандарты эксплуатации парка коммерческих транспортных средств по всему региону. В рамках анализа будут изучены не только управление безопасностью парка АТС, правила и стандарты безопасности, но и физические объекты коридоров, чтобы убедиться, что вдоль коридоров расположены адекватные остановки для отдыха, сервис-центры и заправочные станции. Также будет задокументировано состояние автодорог и характеристики маршрутов, чтобы обеспечить достаточную информацию для водителей, осуществляющих поездки на длинные расстояния и в другие страны, в качестве основной информации для целей планирования маршрута и чрезвычайных ситуаций.

D. Элемент 5: Оказание помощи после ДТП

1. Службы экстренного реагирования

79. Пострадавшие в ДТП во многих коридорах ЦАРЭС подвергаются высокому риску не выжить в случае ДТП из-за ограниченной доступности или отсутствия аварийно-спасательных и медицинских служб. Многие участки коридоров проходят по удаленной пересеченной местности, в степных и горных районах, и расположены на больших расстояниях между городами и населенными пунктами. В таких условиях оказание первой помощи является проблемой в связи с удаленностью и трудностями со связью. Эти условия еще больше усугубляются, так как финансовые ограничения также препятствуют получению качественной и достаточной по объему помощи, которая может быть доступна. Тем не менее, проблемы, связанные с обеспечением услуг первой помощи требуют изучения, чтобы определить масштаб проблемы, выявить приоритетные разрывы, которые необходимо заполнить, и связанные затраты для обеспечения и поддержания минимального стандарта.

2. Службы медицинской и неотложной помощи

80. Большинство коридоров ЦАРЭС с точки зрения их протяженности, проходят через сельскую местность, где пункты и службы первой неотложной медицинской помощи более слабые, чем в городских центрах и в крупных городах. Это не является неожиданностью, учитывая число человек, обслуживаемых в городской местности, и где качество инфраструктуры и услуг находится на более высоком уровне. Однако, отдаленные районы многих стран ЦАРЭС нуждаются в центрах оказания неотложной помощи, предназначенных не только для того, чтобы оказывать помощь пострадавшим в ДТП, но и для того, чтобы обслуживать местное население. Было бы разумно определить потребности сети центров неотложной медицинской помощи, которая бы обслуживала как местное сельское население, так и пострадавших в ДТП. В некоторых местах были обеспечены такие травматологические центры, но сеть, охватывающая коридоры ЦАРЭС, не такая обширная и требует расширения во многих районах. Кроме того, многие существующие объекты требуют дополнительного оборудования для оказания медицинской и экстренной помощи. Также необходимы программы по обучению сотрудников и наращиванию потенциала, чтобы улучшить и увеличить диапазон предлагаемых услуг экстренной помощи.

3. Первая медицинская помощь

81. В целом, во всем регионе ЦАРЭС участники дорожного движения не очень хорошо подготовлены для оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП, так как они не обладают достаточной подготовкой и знаниями о том, как оказывать первую помощь пострадавшим. Это накладывает дополнительное бремя на службы экстренного реагирования, так как быстрое оказание помощи снижает потерю крови. Обучение профессиональных водителей, таких как водители общественного транспорта и грузовых транспортных средств, методам оказания первой медицинской и экстренной помощи может оказать значительное влияние в отдаленной местности, так как именно они часто являются теми, кто первыми оказывается на месте ДТП. Эти виды помощи потенциально могут спасти жизнь и являются относительно недорогими с точки зрения реализации и охвата. Многие страны имеют доступ к постоянным программам обучения,

проводимым такими организациями здравоохранения, как Общества Красного Креста и Красного Полумесяца, и к ним можно обратиться с просьбой обеспечить охват обучением как профессиональных, так и частных водителей, а также социальных работников и других групп в сельской местности.

4. Коммуникация

82. Коммуникация значительно улучшилась за последнее десятилетие с доступностью мобильных телефонов и широким распространением других средств связи. Однако, удаленность многих частей коридоров ЦАРЭС означает наличие плохой связи во многих районах. Необходимо составить карты этих районов, чтобы службы экстренной помощи и водители были осведомлены о недостатках в обеспечении связи. В некоторых районах достижения в технологиях могут позволить применить недорогие решения, чтобы расширить охват услугами связи. В других районах могут иметься технические решения, которые не были доступны в то время, когда устанавливались существующие системы. Если это возможно, то было бы предпочтительно, чтобы на всей протяженности маршрута каждого коридора ЦАРЭС был обеспечен охват мобильной телефонной связью, так как это обеспечит базовую связь, а охват национальным номером экстренной помощи окажет значительную поддержку более широкому охвату службами неотложной помощи.

VII. ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОДДЕРЖКИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

A. Приоритезация действий

83. Для осуществления стратегии необходимо определить диапазон действий, которые необходимо предпринять с целью достижения намеченных результатов. Поход безопасных систем использует пять компонентов в качестве обеспечения основы для стратегии. В то время как необходимо иметь стратегию, которая охватывает все пять элементов, чтобы различные действия были интегрированы и взаимосвязаны с региональной точки зрения, не все элементы будут иметь одинаковый вес. Это особенно относится к региону ЦАРЭС, так как многие отдельные инвестиции естественным образом фокусируются на определенных элементах, учитывая как приоритеты, согласованные странами ЦАРЭС в отношении мероприятий по безопасности, так и тип, и характер поддержки, оказываемой донорским сообществом. В этом отношении основной фокус программы ЦАРЭС – содействовать транспорту и торговле в рамках всего региона и в рамках автодорожного сектора – сужает диапазон мероприятий до усовершенствования автодорожных коридоров, обслуживающих основные торговые и транзитные связи.

84. Большая часть программы ЦАРЭС фокусируется на инвестициях в усовершенствование автодорожной инфраструктуры, которая большей частью относится к элементу 2 – более безопасные автодороги. Как результат, мероприятия в рамках элемента 2 должны иметь приоритетность, так как инвестиции в автодороги имеют прямую связь с достижением цели более безопасной автодорожной инфраструктуры. Дополнением к этому является необходимость иметь хорошо сфокусированную координацию и управление всеми мероприятиями в области БДД и это может быть достигнуто только в том случае, если будет существовать адекватное управление БДД, что относится к элементу 1. Глобальный опыт показывает, что мероприятия в рамках элемента 1 очень важны для достижения хороших конечных результатов в области БДД и, как результат, действиям, ведущим к лучшему управлению в области БДД, также придается высокая приоритетность.

85. Это не означает, что действия в рамках элементов 3, 4 и 5 должны быть опущены. Они являются важными гранями любой стратегии БДД. В параграфе 39 отмечалось, что чтобы получить широкие выгоды в области БДД и максимизировать пользу, все мероприятия и действия должны быть интегрированы. В рамках стратегии ЦАРЭС поддержка для этих действий считается жизненно важной, но ей придается меньший приоритет, так как основной фокус индивидуальных инвестиционных проектов не включает непосредственную поддержку этим областям БДД, но признается, что косвенные воздействия будут затрагивать аспекты БДД, относящиеся к элементам 3, 4 и 5. Данная приоритезация также признает, что каждый проект может оказать помощь только в некоторых областях, и что, скорее всего, будут существовать ограничения по имеющимся ресурсам, что будет ограничивать и масштаб потенциальной помощи для некоторых элементов.

86. В заключении, когда будут иметься достаточные ресурсы, необходимо оказывать поддержку всем пять элементам. Однако, когда ресурсы недостаточны, необходимо будет определить компоненты БДД, которым будет оказываться поддержка. Предлагается,

чтобы на первоначальном этапе Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС все проекты по усовершенствованию автодорог оказывали поддержку действиям по компоненту 2, а большинство проектов также должны оказывать поддержку действиям по компоненту 1. Если будут иметься дополнительные ресурсы, то поддержка также должна быть оказана действиям в рамках компонентов 3, 4 и 5. Как только стратегия станет зрелой, то можно будет рассмотреть другой подход к определению приоритизации.

В. План действий

87. Первоначальный региональный план действий по безопасности дорожного движения ЦАРЭС описан в Таблице 3. Его охват рассчитан на первые 4 года (2017–2020 гг.), по сравнению с общим периодом стратегии в 14 лет. Предусматривается, что план действий будет периодически пересматриваться, чтобы в последующем обеспечить разработку пятилетнего плана. План охватывает каждый из 5 компонентов и включает в общей сложности 24 фокусных области и 72 индивидуальных действия.¹³ Являясь региональным планом, он будет служить каждой из 10 стран ЦАРЭС. Хотя разные области фокуса и связанные индивидуальные действия являются общими для каждой страны, степень акцента внимания на каждой будет отличаться между странами, в зависимости от развития мероприятий в области БДД в каждой отдельной стране.

88. Каждое требуемое действие было оценено в рамках всего региона в целом на основе различных критериев. Первый показатель измерения относится к действиям и продолжительности по времени, которое, скорее всего, потребуется для его осуществления. На основе данных по ДТП и другой статистической информации, очевидно, что фактическая информация по ДТП в регионе ограничена, и поэтому она не основана исключительно на доказательной информации, полученной от стран. При этом глобальный опыт и опыт других экономик, которые перешли к рыночной системе, дает основание предположить, что приоритеты могут быть определены на основе широкой информации, и они могут быть в дальнейшем доработаны по мере получения большего объема и более качественных свидетельств от большего количества мероприятий в области БДД. Многие действия могут быть завершены в краткосрочной перспективе (в течение менее 2 лет) и так как они зачастую имеют «незамедлительные» результаты, их необходимо начать как можно скорее. Эти проекты обозначены как имеющие высокую приоритетность (В). Другие действия обозначены как имеющие среднюю (С) и низкую (Н) приоритетность, в зависимости от того, когда они могут быть начаты (некоторые действия потребуют реализации других действий, прежде чем они могут быть начаты) и могут не привести к существенным выгодам в течение какого-то времени (такие, как долгосрочное развитие потенциала и институциональное усиление).

89. Вторым показателем измерения касается ответственности. Важно определить организацию(и), которая(ые) будет нести ответственность за действия, так как ей (им) необходимо взять на себя ведущую роль в реализации. План действий определяет типы ведомств (фактическое ведомство может отличаться в зависимости от страны из-за различной институциональной организации), которые должны взять на себя ведущую роль для каждого действия и нести ответственность за его реализацию. Третий

¹³ Это также относится к Грузии, которая принимала участие в семинарах в качестве наблюдателя. Грузия предоставила вклады и полностью участвовала в обсуждениях по плану действий.

показатель изменения, и зачастую являющийся основным сдерживающим фактором, - это затраты. На данном этапе цикла планирования невозможно предсказать точные затраты, так как планы не изучались достаточно детально. Затраты были оценены с точки зрения их ожидаемого масштаба, и действия были классифицированы по стоимости как ниже \$100 000, от \$100 000 до \$500 000 и выше \$500 000 для одной страны.

90. Четвертый показатель изменения для категоризации каждого действия – это сроки, требуемые для реализации. Многие отдельные действия могут быть реализованы быстро, менее чем за один год, если для исполнения задачи будут выделены адекватные ресурсы. Каждое действие может быть завершено в течение четырехлетнего периода, и для каждой задачи представляется соответствующий срок в течение периода с 2017 по 2020 гг. Последний показатель измерения для категоризации действий относится к индикаторам ключевых результатов, которые необходимо иметь для того, чтобы продемонстрировать, что действие завершено. Этот последний критерий очень важен, если необходимо будет оценить план действий, чтобы определить, был ли он успешным. Многие действия трудно определить количественно с точки зрения цифр или воздействий и потребуются действия со стороны других, в форме отчетов и доказательств в виде данных, чтобы определить конечный результат действия. Поэтому важно тщательно выбрать индикаторы, которые представляют собой фактические конечные результаты каждого действия и определяют итоги, которые могут быть измерены или определены как достигнутые.

Таблица 3: План действий на 2017-2020 гг.

Элемент 1: Управление безопасностью дорожного движения

Фокус: А. Эффективность управления и координации									
Стратегия 1.1: Улучшить управление и координацию безопасности и безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС.									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
1.1.1 Провести обучение для лиц, ответственных за управление и координацию.	X	X	АФГК НРКГ ЗПАК	КАЗ МОН ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕ	АБР и другие доноры.	\$\$	2017	Проведен как минимум один региональный семинар.
1.1.2 Обеспечить наличие ведущего ведомства по БДД в каждой стране, имеющего достаточные ресурсы, чтобы обеспечить национальное лидерство.	X	X	АФГК ГЗ ПАК	МОН ТАД ТКМ ГРУ	АЗЕК НРКА ЗУЗБ	Министерства, отвечающие за БДД в каждой стране.	\$\$	2017-2018	Во всех странах ЦАРЭС есть ведущее ведомство по БДД.
1.1.3 Создать Рабочую группу по БДД ЦАРЭС, чтобы отслеживать прогресс на региональном уровне.	X		АФГ АЗЕК ГЗ ПАКТ АДУЗ Б	КНР МОН ТКМ ГРУ	КАЗ	ККТС ЦАРЭС.	\$\$	2017	Рабочая группа создана и проводит заседания два раза в год.
Фокус: В. Доступ к хорошим данным по ДТП									
Стратегия 1.2: Улучшить эффективность и точность систем для сбора и анализа данных по ДТП по всем коридорам ЦАРЭС.									
1.2.1 Создать и/или улучшить существующие системы данных по ДТП в каждой стране ЦАРЭС, чтобы сделать доступными данные по ДТП для коридоров ЦАРЭС.	X	X	АФГА ЗЕКГ ЗМОН ПАКТ АДТК МГРУ КАЗ	УЗБ	КНР	Ведомства, ответственные за системы данных по ДТП в каждой стране.	\$\$\$	2017-2020	Каждая страна способна иметь доступ к точным данным по ДТП для коридоров ЦАРЭС.
1.2.2 Провести обучение для лиц, ответственных за управление системами данных.		X	АФГ КГЗ ПАК ТАД ТКМ ГРУ КАЗ	МОН УЗБ	КНР	АБР и другие доноры.	\$\$	2018-2020	Как минимум три субрегиональных семинара по системам данных по ДТП.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: В. Доступ к достоверным данным по ДТП										
Стратегия 1.3: Обеспечить, чтобы положения в каждой стране ЦАРЭС позволяли национальным ведомствам, ответственным за БДД, иметь доступ к данным по ДТП.										
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы	
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая					
1.3.1 Обеспечить для всех национальных ведомств, ответственных за БДД, доступ к национальной базе данных по ДТП для целей планирования, проведения исследований и мониторинга.		X	АФГ КГЗ МОН ПАК ТКМ ГРУ КАЗ	КНР ТАД	АЗЕУ ЗБ	Ведомства, ответственные за системы данных по ДТП в каждой стране.	\$\$\$	2017-2020	Ключевым ведомствам в каждой стране обеспечен доступ к национальной базе данных по ДТП.	
1.3.2 Провести обучение для ведомств по эффективному анализу данных по ДТП для целей планирования, проведения исследований и мониторинга.	X	X	АФГ КГЗ МОН ТКМ ГРУ КАЗ	АЗЕК НРПА КТАД	УЗБ	Ведомства, ответственные за системы данных по ДТП в каждой стране, при поддержке от АБР и других доноров.	\$\$	2018-2020	Как минимум один национальный семинар по анализу данных по ДТП проведен в каждой стране.	
Фокус: С. Финансирование для обеспечения БДД										
Стратегия 1.4: Обеспечить механизмы для выделения достаточного объема ресурсов с целью улучшения БДД на коридорах ЦАРЭС.										
Действия										
1.4.1 Обеспечить часть финансирования для проектов развития автодорожных коридоров ЦАРЭС для мероприятий в области БДД.	X	X	КГЗ МОН ПАК ГРУ	АФГА ЗЕКН РКАЗ ТКМУ ЗБ	ТАД	Ведомства, отвечающие за БДД, финансы, экономическое планирование в каждой стране.	\$\$\$	2017-2020	Документация по подготовке и проектированию и бюджетам проектов в каждой стране.	
1.4.2 Развивать устойчивые источники финансирования для БДД в рамках стран ЦАРЭС, такие как системы обязательного страхования, поступления от штрафов или от регистрации автотранспортных средств.		X	КГЗ МОН ПАК ГРУ	АФГ АЗЕК НРКА ЗТАД ТКМ	УЗБ	Ведомства по транспортной политике в каждой стране.	\$\$	2018-2020	Документ по оценке транспортной политики.	
1.4.3 Поиск финансирования из внешних источников с целью дополнения национальных бюджетов по БДД.	X	X	КГЗ ПАК ТАД УЗБ ГРУ	АФГ КНР МОН	КАЗ ТКМ	Национальные ведомства по БДД, ведомства по финансам и экономическому планированию и внешние доноры.	\$	2017-2020	Задокументированные просьбы к внешним донорам.	

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: D Национальные планы действий по БДД									
Стратегия 1.5: Поддержка разработке и реализации национальных планов действий по БДД во всех странах ЦАРЭС.									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
1.5.1 Провести обучение по разработке и реализации эффективных планов действий по БДД.	X	X	КГЗ ПАК ГРУ	АФГА ЗЕМО НТАД ТКМ	КНР КАЗ УЗБ	Ведомства, ответственные за координацию и управление национальными планами по БДД.	\$\$\$	2017-2020	Как минимум проведен один национальный семинар в каждой стране.
1.5.2 Проводить регулярный мониторинг национальных планов действий по БДД и оценивать итоги, чтобы обеспечить обратную связь для улучшения разработки и осуществления интервенций в области БДД.	X	X	ТАД ТКМ	АФГ АЗЕК ГЗМО НПАК УЗБ ГРУ	КНР КАЗ	Ведомства, ответственные за координацию и управление национальными планами по БДД.	\$	2019-2020	Ежегодные отчеты по мониторингу БДД в каждой стране.
1.5.3 Учредить Конференцию ЦАРЭС по безопасности дорожного движения, проводимую каждые два года, которая поможет в построении связей, сотрудничества и доверия между странами-членами на пути к решению вопросов в области БДД, имеющих региональный фокус	X		АФГ АЗЕК ГЗ ПАКТ АДТК МУЗБ	КНР КАЗ МОН ГРУ		Институт ЦАРЭС.	\$\$	2018-2020	Как минимум проведена одна Конференция ЦАРЭС по безопасности дорожного движения.
Фокус: E. Страхование									
Стратегия 1.6: Улучшение положений по требованиям к страхованию транспортных средств во всех странах ЦАРЭС, чтобы всем пострадавшим в ДТП была доступна качественная медицинская помощь.									
1.6.1 Проанализировать эффективность законодательной базы по требованиям к страхованию транспортных средств во всех странах ЦАРЭС.	X	X	АЗЕМ ОНТА Д	АФГ КНР КГЗ ПАК ТКМ ГРУ	КАЗ УЗБ	Ведомства, ответственные за страхование транспортных средств.	\$	2019-2020	Отчет по эффективности законодательной базы.
1.6.2 Усилить законодательную базу на основе выводов анализа.		X	АЗЕМ ОНТА Д	АФГ КНР КГЗ ПАК ТКМ ГРУ	КАЗ УЗБ	Ведомства, ответственные за страхование транспортных средств.	\$\$	2019-2020	Отчет по усилению законодательной базы.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Элемент 2: Более безопасные дороги

Фокус: А. Улучшение стандартов проектирования									
Стратегия 2.1: Улучшить стандарты проектирования автодорог, чтобы привести их в соответствие с международными практиками в области безопасности									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
2.1.1 Проанализировать существующие стандарты проектирования для автодорог ЦАРЭС в свете международной передовой практики.	X	X	АФГ КАЗ КГЗ ПАК	АЗЕК НРМ ОНТА ДТКМ УЗБ ГРУ		Ведомства, ответственные за проектирование автодорог и независимые эксперты в каждой стране, при поддержке со стороны доноров.	\$\$\$	2017-2020	Отчеты, документирующие анализ стандартов проектирования и предлагаемый пересмотр стандартов.
2.1.2 Разработать систему с целью улучшения стандартов проектирования для автодорог ЦАРЭС, чтобы соответствовать международным стандартам проектирования с учетом БДД.	X	X	АФГ АЗЕК АЗ КГЗ ПАК	МОН ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	КНР	Ведомства, ответственные за проектирование автодорог в каждой стране, при поддержке со стороны доноров.	\$\$\$	2018-2020	Отчеты, указывающие на утверждение пересмотренных стандартов проектирования.
2.1.3 Провести обучение для поддержки реализации пересмотренных стандартов проектирования для автодорог ЦАРЭС на национальном уровне в каждой стране-члене.		X	АФГ АЗЕК НРКА З КГЗ ПАКТ КМГР У	МОН ТАД УЗБ		Национальные автодорожные ведомства.	\$\$	2018-2020	Как минимум один национальный семинар по проектированию с учетом БДД проведен в каждой стране.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: В. Планирование, проектирование и содержание автодорог, отвечающие потребностям по безопасности всех пользователей автодорог									
Стратегия 2.2: Обеспечить включение потребностей по безопасности для всех пользователей автодорог при планировании, проектировании, строительстве, усовершенствовании и содержании коридоров ЦАРЭС									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
2.2.1 Проанализировать существующие подходы к обеспечению безопасности уязвимых участников дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты), сельскохозяйственной техники и фермеров, перегоняющих скот, использующих коридоры ЦАРЭС.		X	АФГ АЗЕК ГЗМО НПАК ТКМГ РУ	КАЗ ТАД УЗБ	КНР	Ведомства, ответственные за безопасность автодорог в каждой стране.	\$\$	2018-20	Отчеты по анализу подходов к обеспечению безопасности для всех участников дорожного движения.
2.2.2 Разработать руководства, основанные вокруг международной передовой практики, чтобы обеспечить учет потребностей всех участников дорожного движения во время планирования, проектирования, строительства, усовершенствования и содержания автодорог ЦАРЭС.	X	X	АФГ АЗЕК ГЗМО НПАК ТКМ	КНР КАЗ ТАД УЗБ ГРУ		Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране.	\$	2017-2020	Подготовлены документы руководства.
2.2.3 Провести обучение для оказания поддержки реализации руководства на национальном уровне в странах-членах ЦАРЭС.		X	АФГ КГЗ ПАК ТАД ТКМ	АЗЕК НРКА ЗМОН УЗБ ГРУ		Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране, при поддержке со стороны доноров.	\$\$	2017-2020	Ежегодные обучающие семинары по проектированию безопасных автодорог проведены в каждой стране.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: С. Аудит безопасности дорожного движения									
Стратегия 2.3: Внедрение и/или усиление широкого использования процесса аудита безопасности дорожного движения									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
2.3.1 Внедрить и/или расширить процесс аудита безопасности дорожного движения в дорожных ведомствах, чтобы обеспечить решение и устранение вопросов безопасности во время проектирования новых проектов на автодорогах ЦАРЭС.	X	X	КАЗ КГЗ МОН ПАК ТАД ТКМ	АФГ АЗЕ УЗБ ГРУ	КНР	Ведомства, ответственные за аудит БДД в каждой стране.	\$\$\$	2017-2020	Опубликованы Руководство по аудиту БДД и Отчеты по АБДД** индивидуальных автодорожных проектов ЦАРЭС.
2.3.2 Создать политику по аудиту безопасности дорожного движения ЦАРЭС и реализовывать ее по всем новым автодорожным проектам в коридорах ЦАРЭС.	X	X	АФГ АЗЕ КГЗ МОН ПАК ТКМ ГРУ	КАЗ ТАД УЗБ	КНР	Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране.	\$	2018-2020	Политика по аудиту БДД ЦАРЭС.
2.3.3 Провести обучение для оказания поддержки реализации руководства по АБД и политике по АББ ЦАРЭС на национальном уровне в странах-членах ЦАРЭС.		X	КГЗ ПАК ТАД ТКМ	АЗЕ КНР КАЗ МОН УЗБ ГРУ		Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране при поддержке доноров.	\$\$	2017-2020	Регулярные обучающие семинары по аудиту БДД проведены в каждой стране.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

** АБДД = аудит безопасности дорожного движения

Фокус D. Устранение опасных местоположений на автодорогах									
Стратегия 2.4: Устранить опасные местоположения на дорогах («очаги аварийности») в существующих коридорах ЦАРЭС									
2.4.1 Создать эффективную систему для определения очагов аварийности для сети автодорог ЦАРЭС с встроенной системой оценки эффективности расходования средств.		X	АФГ КАЗ КГЗ МОН ПАК ТАД ТКМ	УЗБ ГРУ	АЗЕ КНР	Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране.	\$	2017-2020	Документы, описывающие методологию определения очагов аварийности.
2.4.2 Провести обучение для дорожной полиции и инженеров по расследованию ДТП и определению очагов аварийности.		X	АФГ КГЗ МОН ПАК ГРУ	КНР КАЗ ТАД ТКМ	АЗЕ УЗБ	Дорожные ведомства и дорожная полиция в каждой стране.	\$\$	2017-2020	Провести как минимум 2 семинара в каждой стране.
2.4.3 Создать программу мер по устранению очагов аварийности в автодорожной сети ЦАРЭС при условии проведения оценок эффективности расходования средств.		X	АФГК НР КГЗ ПАК ТАД ТКМ ГРУ	КАЗ МОН УЗБ	АЗЕ	Дорожные ведомства и дорожная полиция в каждой стране.	\$\$\$	2017-2020	Годовой отчет о проделанной работе по реализации программы мер.
Фокус E. Последовательность в улучшении безопасных автодорог									
Стратегия 2.5: Улучшить последовательность в обеспечении безопасных автодорог во всех коридорах ЦАРЭС									
2.5.1 Провести обучение для инженеров с целью проведения аудита БДД автодорожных проектов на этапе проектирования в автодорожной сети ЦАРЭС.	X	X	АФГК АЗ КГЗ ПАКТ КМГР У	АЗЕ КНР МОН ТАД УЗБ		Дорожные ведомства в каждой стране.	\$\$	2017-2020	Как минимум 2 обучающих семинара проведены в каждой стране.
2.5.2 Провести инспекции по БДД автодорожной сети ЦАРЭС и создать программу работ по усовершенствованию.	X	X	АФГ АЗЕ КАЗ ПАК	КГЗМ ОНТА ДТКМ УЗБ ГРУ	КНР	Дорожные ведомства в каждой стране	\$\$\$	2017-2020	Подготовлен годовой отчет и завершены инспектирование автодорог и корректирующие работы.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: F. Повышение безопасности в местах проведения дорожных работ									
Стратегия 2.6: Улучшить безопасность в местах проведения дорожных работ в коридорах ЦАРЭС, чтобы обеспечить защиту для дорожных рабочих и участников дорожного движения									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
2.6.1 Разработать и распространить единый безопасный подход к обеспечению БДД в местах проведения дорожных работ на автомагистралях ЦАРЭС, которые равнозначны мировой передовой практике по обеспечению безопасности.	X	X	АФГ КАЗ МОН ПАК ТКМ	КГЗ ТАД УЗБ ГРУ	АЗЕК НР	Автодорожные ведомства в каждой стране и доноры.	\$\$\$	2017-2019	Принять Руководство ЦАРЭС для мест проведения дорожных работ
2.6.2 Включить передовые практики безопасности в местах проведения дорожных работ в контрактные документы на проведение дорожных работ в коридорах ЦАРЭС.	X	X	АФГ КАЗ ПАК ТАД ТКМ	АЗЕК НРКГ ЗМОН УЗБ ГРУ		Автодорожные ведомства в каждой стране и доноры.	\$\$\$	2017-2019	Включить Руководство ЦАРЭС для мест проведения дорожных работ в контрактные документы
2.6.3 Обеспечить использование передовой практики по всем контрактам на дорожные работы в коридорах ЦАРЭС к 2019 году.	X	X	АФГ КАЗ ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕК НРКГ ЗМОН ПАК		Автодорожные ведомства в каждой стране и доноры.	\$\$\$	2017-2019	Мониторинг всех новых контрактов в отношении использования Руководства ЦАРЭС для мест проведения дорожных работ

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Элемент 3: Более безопасные транспортные средства

Фокус: А. Перегруз автотранспортных средств									
Стратегия 3.1: Улучшить уровень соблюдения конфигурации осей тяжелых автотранспортных средств, нагрузки на ось и габаритов во всех странах ЦАРЭС									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
3.1.1 Провести обучение для ответственных ведомств в странах ЦАРЭС по эффективному обеспечению соблюдения ограничений по габаритам и весу АТС.	X	X	АФГ КГЗ МОН ПАК ТАД УЗБ ГРУ	КНР КАЗ ТКМ	АЗЕ	АБР и другие доноры.	\$\$	2018-2020	Проведено как минимум два региональных семинара, которые включают эту тему.
3.1.2 Обеспечить оборудование для взвешивания и проверки безопасности тяжелых АТС, использующих коридоры ЦАРЭС.	X	X	АФГ МОН ТАД УЗБ ГРУ	КАЗ КГЗ ПАК ТКМ	АЗЕ КНР	Ведомства, ответственные за обеспечение соблюдения нагрузки, и доноры.	\$\$\$	2018-2020	Проекты по усовершенствованию коридоров ЦАРЭС должны включать оборудование для взвешивания.
3.1.3 Обеспечить, чтобы страны ЦАРЭС обменивались информацией о национальных положениях по максимальной нагрузке.	X	X	АФГ КНР МОН ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	КГЗ ПАК	АЗЕ КАЗ	Ведомства, ответственные за обеспечение соблюдения нагрузки, и ЦАРЭС.	\$\$	2017-2020	Подготовлен и распространен документ с положениями по допустимой нагрузке.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: В. Технический осмотр и содержание автотранспортных средств									
Стратегия 3.2: Обеспечить, чтобы АТС, эксплуатируемые в коридорах ЦАРЭС, были в технически исправном состоянии и соответствовали требованиям по безопасности АТС									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
3.2.1 Предоставить возможности для стран ЦАРЭС обмениваться опытом и знаниями, чтобы обеспечить согласованность систем технического осмотра и содержания АТС во всех странах ЦАРЭС.	X	X	ГРУ	АФГА ЗЕКН РКАЗ КГЗМ ОНПА КТАД ТКМ	УЗБ	Ведомства, ответственные за проверку АТС, и доноры и частные операторы.	\$\$	2017-2020	Проведено как минимум одно региональное мероприятие по обмену знаниями.
3.2.2 Провести обзор законодательной базы по системам технического осмотра и содержания АТС в странах ЦАРЭС.	X	X	ТКМ ГРУ	АФГ КНР КАЗ КГЗ МОН ПАК ТАД УЗБ	АЗЕ	Ведомства, ответственные за проверку АТС, и доноры и частные операторы.	\$\$	2018-2020	Отчет по законодательной базе в каждой стране.
3.2.3 Провести обзор законодательства по стандартам АТС во всех странах ЦАРЭС, чтобы обеспечить их соответствие уровню для обеспечения безопасности.	X	X	АФГ КГЗ ТАД ГРУ	КНР МОН ПАК ТКМ УЗБ	АЗЕК АЗ	Ведомства, ответственные за стандарты АТС и доноры.	\$\$	2018-2020	Отчет по стандартам АТС в каждой стране.
3.2.4 Модернизировать оборудование и процессы для проверки АТС в странах ЦАРЭС, по мере необходимости.	X	X	ГРУ	АФГ АЗЕК ГЗМО НПАК ТАДТ КМУЗ Б	КНР КАЗ	Ведомства, ответственные за проверку АТС, и доноры и частные операторы.	\$\$\$	2018-2020	Ежегодные страновые отчеты по СТО АТС.***
3.2.5 Обеспечить соответствующий уровень квалификации лиц, ответственных за техническое содержание и проверку АТС, чтобы максимизировать безопасность АТС на автодорогах в странах ЦАРЭС.	X	X	ГРУ	АФГ КГЗ МОН ПАК ТАД ТКМ	АЗЕК НРКА ЗУЗБ	Ведомства, ответственные за проверку АТС, и технические институты.	\$	2018-2020	Ежегодные страновые отчеты по СТО АТС.
3.2.6 Проанализировать системы регистрации АТС средств, чтобы убедиться, что обязательная проверка и страхование АСТ являются их компонентом.	X	X	ТАД ГРУ	АФГ КГЗ МОН ПАК ТКМ	АЗЕК НРКА ЗУЗБ	Ведомства, ответственные за регистрацию и проверку АТС.	\$	2017-2018	Отчет по регистрации и проверке АТС в ЦАРЭС.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

*** СТО АТС = системы технического осмотра автотранспортных средств.

Фокус: С. Медленно движущиеся автотранспортные средства									
Стратегия 3.3: Обеспечить, чтобы медленно движущиеся АТС не создавали опасных ситуаций для других участников дорожного движения									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
3.3.1 Проанализировать эффективность законодательства и его исполнение для обеспечения безопасности, связанной с медленно движущимися транспортными средствами, которые могут использовать коридоры ЦАРЭС.		X	КГЗ ПАК	АФГА ЗЕКН РМО НТАД ТКМУ ЗБ ГРУ	КАЗ	Ведомства, ответственные за использование автодорожной сети.	\$	2018-2020	Отчет по законодательству, влияющему на использование автодорожной сети
3.3.2 Реализовать рекомендации по улучшению условий БДД для пользователей медленно движущихся транспортных средств		X	КГЗ ПАК ГРУ	АФГ АЗЕК НРМ ОНТА ДТКМ УЗБ	КАЗ	Ведомства, ответственные за использование автодорожной сети.	\$\$	2019-2020	Отчет по реализации рекомендаций с целью улучшения условий безопасности для медленно движущихся транспортных средств
3.3.3 Повысить осведомленность общественности о рисках движения медленно движущихся транспортных средств в транспортных скоростных международных транспортных потоках на автомагистралях ЦАРЭС		X	КГЗ ТАД ТКМ ГРУ	АФГА ЗЕКН РМО НПАК УЗБ	КАЗ	Ведомства, ответственные за использование автодорожной сети и гражданское общество.	\$\$\$	2017-2020	Результаты кампаний по повышению уровня информированности

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Элемент 4: Более безопасное поведение участников дорожного движения

Фокус: А. Законодательство									
Стратегия 4.1: Обеспечить, чтобы законодательство способствовало продвижению и приоритизации БДД в коридорах ЦАРЭС									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
4.1.1 Обеспечить обучение для проведения эффективных обзоров законодательной базы.	X	X	КГЗ ПАК ГРУ	АЗЕК НРМ ОНТА ДТКМ УЗБ	АФГ КАЗ	Органы БДД и доноры.	\$\$	2018-2020	Отчет о проведенных мероприятиях по наращиванию потенциала.
4.1.2 Провести обзор законодательной базы в каждой стране ЦАРЭС, чтобы обеспечить, что она отражает передовую практику и способствует продвижению и приоритизации БДД.	X	X	КГЗ ПАК ГРУ	МОН ТАД ТКМ УЗБ	АФГ АЗЕК НРКА З	Органы БДД.	\$\$	2018-2020	Отчет по обзору законодательства.
4.1.3 Внести изменения и/или дополнения в законодательную базу в каждой стране ЦАРЭС.		X	ПАК ГРУ	КНР КАЗ КГЗ МОН ТАД ТКМ	АФГ АЗЕУ ЗБ	Органы БДД.	\$	2019-2020	Приняты новые положения.
Фокус: В. Повышение осведомленности о рисках									
Стратегия 4.2: Повысить уровень осведомленности о рисках ДТП у всех участников дорожного движения посредством эффективного просвещения и коммуникации									
4.2.1 Обеспечить обучение для ведомств, ответственных за БДД в области передовой практики разработки, реализации и мониторинга эффективных кампаний по информированию и просвещению общественности.		X	АЗЕ КАЗ КГЗ ПАК ТАД	КНР МОН ТКМ УЗБ ГРУ	АФГ	Ведомства, ответственные за БДД в каждой стране, гражданское общество и доноры.	\$\$\$	2017-2020	Отчеты об обучении на региональном и страновом уровнях
4.2.2 Оказать поддержку реализации эффективных кампаний по информированию и просвещению общественности.	X	X	КАЗ КГЗ МОН ПАК ТАД ГРУ	АЗЕ КНР ТКМ УЗБ	АФГ	Органы БДД, и гражданское общество и доноры.	\$\$	2018-2020	Отчеты о воздействии кампаний

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: С. Правоприменение									
Стратегия 4.3: Усилить работу по правоприменению в коридорах ЦАРЭС со стороны уполномоченных органов									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
4.3.1 Обеспечить обучение органов дорожной полиции методам международной передовой практики правоприменения.	X	X	АФГ КГЗ МОН ПАК	КАЗ ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕ КНР	Ведомства, ответственные за правоприменение и доноры.	\$\$\$	2017-2020	Отчеты по результатам обучения на региональном уровне и в каждой стране.
4.3.2 Предоставить оборудование, необходимое для усиления работы по правоприменению, особенно в отношении нарушений, связанных с превышением скорости и вождением в состоянии алкогольного/ наркотического опьянения.		X	АФГ КГЗ МОН	КНР КАЗ ПАК ТАД ТКМ ГРУ	АЗЕ УЗБ	Ведомства, ответственные за правоприменение.	\$\$\$	2017-2020	Отчеты по закупленному оборудованию для усиления работы по правоприменению. Отчеты по воздействию программ по обеспечению правоприменения.
4.3.3 Обеспечить поддержку мероприятий по правоприменению за счет проведения эффективных кампаний по информированию общественности с целью усиления сдерживания неправомерного поведения.		X	АФГ КГЗ МОН ПАК ТАД ГРУ	АЗЕ КНР КАЗ ТКМ УЗБ		Ведомства, ответственные за правоприменение, и гражданское общество.	\$\$\$	2018-2020	Отчеты по правоприменительным мероприятиям и эффективность связанных программ по повышению уровня информированности
4.3.4 Провести обзор санкций в отношении нарушений правил дорожного движения, чтобы убедиться, что они позволяют обеспечить эффективное правоприменение и соблюдение правил дорожного движения.		X	АФГ ПАК	КНР КГЗ МОН ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕ КАЗ	Ведомства, ответственные за мероприятия в области правоприменения.	\$	2017-2020	Отчет по национальным обзорам санкций в отношении нарушений ПДД
4.3.5 Привлечь и уполномочить общественность сообщать о нарушителях ПДД и подавать жалобы с целью поддержки и улучшения усилий по осуществлению правоприменения.		X				Ведомства, ответственные за правоприменение и гражданское общество.	\$\$	2017-2020	Отчеты о мероприятиях по созданию систем сообщения о нарушениях

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: D. Выдача водительских удостоверений и обучение									
Стратегия 4.4: Улучшить качество обучения и выдачи водительских удостоверений водителям с целью повышения безопасности									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
4.4.1 Провести обзор требований и практики выдачи водительских удостоверений в странах ЦАРЭС, чтобы обеспечить, что они приоритизируют безопасность и способствуют гармонизации таких требований.	X	X	АФГ КГЗ	КАЗ МОН ПАК ТАД УЗБ ГРУ	АЗЕ КНР ТКМ	Органы, выдающие водительские удостоверения.	\$	2018-2020	Отчет по выдаче водительских удостоверений.
4.4.2 Повысить качество требований и практики выдачи водительских удостоверений, применяемых в странах ЦАРЭС.		X	АФГ КГЗ МОН ПАК ГРУ	АЗЕ КНР КАЗ ТАД ТКМ УЗБ		Органы, выдающие удостоверения, органы БДД и гражданское общество.	\$\$	2017-2020	Отчет об улучшениях.
4.4.3 Обеспечить, чтобы страны ЦАРЭС приняли систему регистрации информации о нарушении ПДД водителями, которая обеспечивает накопление санкций, включая временную приостановку или лишение водительского удостоверения.	X		АФГ МОН ПАК ГРУ	КНР КАЗ ТАД ТКМ	АЗЕ КГЗ УЗБ	Органы, выдающие водительские удостоверения, и органы БДД.	\$\$	2018-2020	Отчеты о принятии национальных систем, обеспечивающих накопительные санкции.
4.4.4 Изучить возможность введения системы обмена информацией о водительских удостоверениях и нарушениях ПДД между странами в отношении водителей, пересекающих границы стран.	X	X				Органы, выдающие водительские удостоверения, органы БДД и доноры.	\$\$	2018-2020	Отчет по потенциальной системе обмена информацией.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: Е. Уязвимые участники дорожного движения									
Стратегия 4.5: Улучшить безопасность уязвимых участников дорожного движения** в коридорах ЦАРЭС									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
4.5.1 Определить местоположения в коридорах ЦАРЭС, где уязвимые участники дорожного движения подвергаются рискам.	X	X	АФГ КНР КАЗ ПАК ТКМ	АЗЕКГЗ МОНТА ДУЗБ ГРУ		Автодорожные ведомства, дорожная полиция и местные органы управления.	\$	2017-2019	Отчет по местоположениям высокого риска для уязвимых участников дорожного движения.
4.5.2 Подготовить планы по снижению рисков для каждого местоположения и для разных типов уязвимых участников дорожного движения, и оценить затраты на их реализацию.		X	АФГ КНР КАЗ ПАК ТКМ	АЗЕКГЗ МОНУЗ Б ГРУ	ТАД	Автодорожные ведомства и дорожная полиция.	\$\$	2017-2020	Подготовлены планы по смягчению рисков и смета затрат.
4.5.3 Реализовать планы по снижению рисков БДД для уязвимых участников дорожного движения.	X	X	АФГ КНР КАЗ ПАК ТКМ	КГЗ МОН УЗБ ГРУ	ТАД	Автодорожные ведомства и дорожная полиция.	\$\$\$	2018-2020	Планы подготовлены и реализованы.
Фокус: F. Безопасность коммерческих автотранспортных средств									
Стратегия 4.6: Обеспечить безопасную эксплуатацию коммерческих АТС, пользующихся коридорами ЦАРЭС.									
4.6.1 Обеспечить обучение в области эффективного управления безопасностью парков АТС для частных и коммерческих операторов.	X	X	АФГАЗ ЕКГЗ ПАК	КНР КАЗ МОН ТАД ТКМ ГРУ	УЗБ	Органы БДД, доноры, ассоциации операторов и частный сектор.	\$\$	2018-2020	Отчет по проведенным учебным мероприятиям.
4.6.2 Провести обзор национальных положений, стандартов и практики в отношении безопасности парков АТС, включая технологические решения.		X	АФГ МОН	АЗЕКА З КГЗ ПАКТК МГРУ	КНР ТАД УЗБ	Органы БДД и ассоциации операторов и частный сектор.	\$	2018-2020	Отчет по положениям и стандартам безопасности парков АТС.
4.6.3 Повысить знания водителей и операторов парков АТС в области практики безопасного вождения.		X	АФГ АЗЕКГЗ ПАКГР У	КНР КАЗ МОН ТАД ТКМ УЗБ		Органы БДД, ассоциации операторов и частный сектор.	\$\$	2019-2020	Отчеты о результатах проведенных мероприятий.
4.6.4 Повысить информированность водителей коммерческих АТС об объектах на маршруте (например, стоянках для отдыха и сервис-центрах), состоянии автодорог и характеристиках маршрутов в коридорах ЦАРЭС.	X	X	АФГ КНР КГЗ ПАК УЗБ ГРУ	МОН ТАД ТКМ	АЗЕ	Органы БДД, ассоциации операторов и частный сектор.	\$\$	2017-2018	Отчеты по мероприятиям по повышению уровня информированности: подготовленные и распространенные листовки и материалы.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

** Уязвимыми участниками дорожного движения являются пешеходы, велосипедисты, водители и пассажиры мотоциклов.

Элемент 5: Оказание медицинской помощи после ДТП

Фокус: А. Службы экстренного реагирования									
Стратегия 5.1: Обеспечить доступ к высококачественным услугам экстренного реагирования во всех коридорах ЦАРЭС									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
5.1.1 Провести комплексный обзор и аудит экстренного реагирования после ДТП.	X	X				Ведомства, ответственные за экстренное реагирование в каждой стране	\$\$	2017-2019	Подготовлены отчеты по обзору и аудиту.
5.1.2 Обеспечить и создать сеть служб экстренного реагирования (медицинская помощь, пожарная служба, полиция, поисково-спасательная служба) в сельских и городских районах.	X	X	АФГ КГЗ МОН ПАК	КНР КАЗ ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕ ТАД	Ведомства, ответственные за экстренное реагирование в каждой стране	\$\$\$	2018-2020	Создана сеть служб экстренного реагирования и осуществляет работу в соответствии с планами.
5.1.3 Нарастить и усилить потенциал служб экстренного реагирования.	X	X	АФГ КАЗ КГЗ ТКМ ГРУ	КНР МОН ПАК ТАД УЗБ	АЗЕ	Ведомства, ответственные услуги экстренного реагирования и доноры	\$\$	2018-2020	Проведено как минимум три семинара по службам экстренного реагирования.
Фокус: В. Услуги медицинской и экстренной помощи									
Стратегия 5.2: Улучшить услуги медицинской и экстренной помощи на протяжении всех коридоров ЦАРЭС, обеспечив, чтобы лечение могло быть предоставлено в течение минимально возможного периода времени									
5.2.1 Организовать своевременную экстренную медицинскую помощь на протяжении коридоров ЦАРЭС, обеспечив, чтобы ни один участок коридоров ЦАРЭС не находился на расстоянии более 1 часа от медицинской помощи.	X	X	АФГ КАЗ КГЗ ПАК ТКМ	КНР МОН ТАД УЗБ	АЗЕГ РУ	Ведомства, ответственные за экстренную медицинскую помощь в каждой стране, и доноры	\$\$\$	2017-2020	Учреждения экстренной медицинской помощи доступны в пределах одного часа в каждом коридоре ЦАРЭС.
5.2.2 Обеспечить, чтобы травматологические центры были адекватно укомплектованы обученным персоналом и имели оборудование для проведения необходимого лечения.		X	АФГ КАЗ КГЗ ПАК ТКМ	КНР МОН УЗБ ГРУ	АЗЕТ АД	Ведомства, ответственные за травматологические центры в каждой стране.	\$\$\$	2018-2020	Имеется адекватно обученный персонал.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Фокус: С. Первая помощь									
Стратегия 5.3: Обеспечить, что профессиональные водители имеют знания и навыки для оказания неотложной помощи пострадавшим в результате ДТП									
Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
5.3.1 Включить требование, чтобы грузовые АТС и общественный транспорт имели соответствующее оборудование для оказания первой медицинской помощи, а водители получали обучение по оказанию неотложной помощи.		X	КАЗ МОН ПАК ТКМ УЗБ	АФГ КНР КГЗ ТАД ГРУ	АЗЕ	Ведомства, ответственные за регулирование АТС.	\$	2018-2020	Приняты положения. реализованы обучающие программы и осуществляется обеспечение их соблюдение.
5.3.2 Реализовать программы по улучшению знаний водителей о неотложной медицинской помощи.		X	КНР ПАК ТКМ УЗБ ГРУ	АФГ АЗЕ КГЗ МОН ТАД	КАЗ	Ведомства, ответственные за регулирование АТС, органы здравоохранения и гражданское общество.	\$\$	2019-2020	Проведены обучающие программы по оказанию неотложной помощи.
Фокус: D. Коммуникация									
Стратегия 5.4: Обеспечить, чтобы все участки автодорожных коридоров ЦАРЭС были охвачены современной и надежной связью									
5.4.1 Обеспечить охват современной и надежной связью всех участков коридоров ЦАРЭС и единый телефонный номер экстренной помощи.	X	X	АФГ КГЗ МОН ТКМ	ТАД УЗБ	АЗЕ КНР КАЗ ПАК ГРУ	Ведомства по БДД и органы связи, и частный сектор.	\$\$\$	2017-2020	Обеспечен дополнительный охват телефонной связью.
5.4.2 Обеспечить, чтобы телефонные номера аварийных служб с возможностью обращения на нескольких языках были известны как национальным, так и международным участникам дорожного движения.	X	X	АФГ КГЗ МОН ТАД ТКМ	ПАК УЗБ	АЗЕ КНР КАЗ ГРУ	Ведомства по БДД и гражданское общество.	\$\$	2017-2019	Проведены кампании по информированию общественности.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

VIII. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

A. Структура результатов

91. Важным аспектом любой стратегии является компонент мониторинга для определения того, достигаются ли предусмотренные результаты программы, и если нет, какие потребуются корректировки в программе, чтобы вернуть ее на верный путь. Таким образом, основной аспект – осуществляется ли достижение предусмотренного конечного итога стратегии. Программе мониторинга необходимо убедиться, спасаются ли жизни, и, в частности, достигает ли стратегия своего целевого показателя – сокращение на половину показателя смертности в результате ДТП на автодорожных коридорах ЦАРЭС к 2030 году. Если эта тенденция проявится, то, скорее всего, стратегия достигнет своего предусмотренного общего воздействия.

92. С целью достижения своих конечных результатов, стратегии необходимо достигнуть целого ряда показателей основных этапов, которые напрямую связаны с каждым из пяти элементов, лежащих в основе региональной стратегии БДД. Они кратко описаны в Приложении 3, где приводится структура результатов для стратегии в целом. Ключевые непосредственные результаты включают улучшенное управление БДД в каждой стране, оценку того, применяются ли улучшенные практики проектирования в области БДД, используются ли коридоры ЦАРЭС более безопасными АТС, улучшается безопасное поведение людей на дорогах и осуществляется ли обеспечение улучшенного доступа к экстренной медицинской помощи. Для каждого из этих результатов определен ряд индикаторов основных этапов, которые будут определять, достигнут ли непосредственный результат.

B. Мониторинг

93. Стратегия потребует проведения регулярного мониторинга. Это было признано 15-ым заседанием Координационного комитета по транспортному сектору¹⁴, на котором было согласовано, что ежегодный мониторинг будет проводиться посредством использования процесса, уже сложившегося в рамках программы ЦАРЭС, а именно: посредством отчетов транспортного сектора о проделанной работе. Структура отчетности будет изменена, чтобы предусмотреть включение статистики и критериев по БДД. Затем индивидуальные страны будут предоставлять информацию, которая будет консолидироваться в ежегодных отчетах транспортного сектора о проделанной работе.

¹⁴ 15-ое заседание ККТС было проведено в Бангкоке (Таиланд) 20 – 21 апреля 2016 года.

IX. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ – СОВМЕСТНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

94. ЦАРЭС – это программа, и как таковая, она не имеет официальной организации или института, чтобы оказывать поддержку достижению ее целей и задач. Поэтому она зависит от доброй воли своих стран-членов и поддержки со стороны ее многосторонних партнеров для реализации согласованных предложений для достижения ее целей. Так как выгоды от транспортных инвестиций требуют, чтобы все стороны удовлетворительно завершили свои согласованные компоненты для получения синергий совместимости, связанности и устойчивости, ожидается, что отдельные страны завершат свои согласованные компоненты на каждом коридоре, чтобы все страны, связанные с коридором, получили выгоды от действий друг друга.

95. Региональное видение может быть достигнуто только в том случае, если индивидуальные национальные планы будут привязаны к нему. Поэтому будет важно для отдельных стран связать свои национальные планы действий по БДД с планами региона ЦАРЭС, так как необходимо будет, чтобы страны проводили согласованную работу для достижения региональной цели. Если сказать кратко, то это будет уместно описать как:

“Мыслить на региональном уровне, а действовать на национальном уровне”.

96. Высокая доля инвестиций в коридоры ЦАРЭС поддерживалась донорами. Достижение более безопасных автодорожных коридоров и обеспечение безопасной связанности стран ЦАРЭС также потребует интегрированных действий и координации со стороны донорского сообщества. Это может быть должным образом осуществлено донорами посредством оказания ими поддержки для инвестирования в БДД и мониторинг конечных результатов БДД, чтобы убедиться в достижении целевых показателей и задач, и если это не так, то оказать поддержку дополнительным мерам с целью устранения недостатков. Эта внешняя поддержка должна охватывать не только инвестиции в инфраструктуру и товары, но и в разработку политики по БДД, а также наращивание потенциала и обучение. Такую поддержку наилучшим образом можно осуществлять и отслеживать посредством региональной стратегии по БДД с проведением периодических обзоров для оценки достижений и определения требуемых изменений.

97. Чтобы обеспечить регулярный мониторинг региональной стратегии БДД, было утверждено, чтобы эта функция осуществлялась ежегодно как часть заседаний Координационного комитета по транспортному сектору. Чтобы обеспечить техническую поддержку, а также проводить мониторинг и оценку плана действий, предлагается, чтобы в более долгосрочной перспективе в Институте ЦАРЭС был создан технический секретариат, который будет нести ответственность за ежедневный контроль региональной работы в области БДД и осуществлять мониторинг индивидуальных проектов и компонентов в области БДД, поддерживаемых различными национальными программами. Поэтому эта рабочая деятельность будет тесно связана с программой мониторинга и оценки, упомянутой ранее.

**Заявление о приверженности безопасности дорожного движения
в ЦАРЭС
Десять действий, направленных на повышение безопасности
коридоров ЦАРЭС**

[Одобрено Министерской конференцией ЦАРЭС]

14-я Министерская конференция Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), представленная правительствами Афганистана, Азербайджана, Китайской Народной Республики (КНР), Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Пакистана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана,

полностью поддерживая цель “Десятилетия действий” ООН, заключающуюся в сокращении к 2020 году показателей смертности на автомобильных дорогах, и в преддверии второй Глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения в Бразилии, знаменующей середину Десятилетия,

осознавая, что глубокая политическая приверженность на национальном и региональном уровне является обязательным условием повышения безопасности дорожного движения,

призывая международное сообщество, включая доноров и международные организации, продолжать и расширять свою поддержку, направленную на реализацию решений по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе,

одобрила 25 сентября 2015 года в Улан-Баторе (Монголия) следующее совместное заявление:

1. Признание проблемы безопасности дорожного движения в регионе – Число людей, погибающих или получающих травмы в дорожно-транспортных происшествиях, все еще остается неприемлемо высоким – при этом, в одном лишь регионе ЦАРЭС ежегодно происходит более 60 000 смертельных случаев и 600 000 травм, многие из которых приходится на долю уязвимых пользователей автомобильных дорог – таких как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. Это приводит к неблагоприятным социальным последствиям и причиняет большой урон экономике. Причины смерти и травматизма на автомобильных дорогах предсказуемы и предотвратимы, а действия, предпринятые для повышения безопасности дорожного движения, доступны по средствам и имеют высокую отдачу.

2. Совместное решение проблемы всем регионом – Применение последовательного подхода к безопасности дорожного движения может принести пользу всем странам ЦАРЭС. Страны ЦАРЭС будут поддерживать подход “безопасные системы”, сочетающий в себе усовершенствование проектирования автомобильных дорог, проектирование более безопасных автотранспортных средств, обеспечение соблюдения правил дорожного движения и обеспечение соответствующих механизмов реагирования

после дорожно-транспортных происшествий. Сотрудничество в рамках ЦАРЭС позволит повысить эффективность за счет реализации совместных мероприятий по наращиванию потенциала и обмену знаниями, которые повысят способность стран ЦАРЭС определять, планировать и осуществлять мероприятия в области безопасности дорожного движения. Усилия, предпринимаемые на местном и национальном уровне в каждой стране, могут быть расширены посредством внедрения региональных подходов. Партнерство в рамках ЦАРЭС десяти участвующих стран и шести многосторонних партнеров по развитию обеспечивает устойчивую платформу, на основе которой может быть запущена региональная инициатива по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе.

3. Приверженность совместным действиям – Осознавая вышесказанное, страны ЦАРЭС заявляют о своей приверженности осуществлению следующих действий:

- i. **Сбор данных.** Страны ЦАРЭС будут улучшать качество и обеспечивать сопоставимость собираемых данных о дорожно-транспортных происшествиях, и будут осуществлять активный мониторинг совместного прогресса на страновом и региональном уровнях;
- ii. **Исследования.** Страны ЦАРЭС будут поддерживать проведение исследований для дальнейшего углубления понимания уникальных причин, обстоятельств и последствий дорожно-транспортных происшествий в регионе с целью разработки соответствующих целенаправленных интервенций;
- iii. **Развитие потенциала.** Страны ЦАРЭС будут проводить совместные мероприятия по наращиванию потенциала в области политики, проектирования, обеспечения соблюдения, образования, реагирования на чрезвычайные ситуации, данных и оценки безопасности дорожного движения;
- iv. **Автодорожные стандарты.** Все будущие автодорожные проекты в коридорах ЦАРЭС будут проектироваться в соответствии с высочайшими стандартами безопасности дорожного движения с целью сокращения вероятности и серьезности дорожно-транспортных происшествий, будут повышаться стандарты безопасности на всех автомобильных дорогах ЦАРЭС, и будет гарантировано надлежащее обеспечение необходимых объектов на этих дорогах. Страны ЦАРЭС примут и будут соблюдать соответствующие международные конвенции, касающиеся безопасности дорожного движения, проводить аудиты безопасности дорожного движения по всем автодорожным проектам ЦАРЭС, а также будут продвигать передовые наработки в сфере проектирования средств обеспечения безопасности дорожного движения, нацеленные, в частности, на снижение риска для уязвимых пользователей автомобильных дорог;
- v. **Безопасность автотранспортных средств.** Страны ЦАРЭС будут улучшать безопасность автотранспортных средств посредством проведения исследований и адаптации мер и технологий безопасности автотранспортных средств – например, ремни безопасности и индикаторы ремней безопасности, системы антиблокировки и подушки безопасности. Страны ЦАРЭС будут обеспечивать, чтобы все автотранспортные средства на автомобильных дорогах находились в исправном состоянии, уделяя особое внимание автотранспортным средствам, перевозящим опасные товары, будут проводить

- периодические проверки всех автотранспортных средств, и будут обеспечивать, чтобы все транспортные средства (включая новые, импортированные и транзитные автотранспортные средства) соответствовали минимальным стандартам безопасности. Будут предприниматься усилия, направленные на расширение охвата страхования автотранспортных средств и совместное признание страховых полисов автотранспортных средств по всем коридорам ЦАРЭС;
- vi. **Обеспечение соблюдения правил.** Будет продвигаться повышение уровня информированности и обеспечение соблюдения сопутствующих правил и положений о дорожном движении. К этому, например, относится перегрузка, превышение скорости, использование шлемов и ремней безопасности, время работы и отдыха водителей, вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;
- vii. **Информированность и образование.** Будет продвигаться информированность о безопасности дорожного движения посредством проведения целенаправленных мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения, сосредоточенных на уязвимых пользователях автомобильных дорог, и будет обеспечиваться надлежащая подготовка всех водителей и других пользователей автомобильных дорог на дорогах в странах ЦАРЭС;
- viii. **Реагирование после дорожно-транспортных происшествий.** Страны ЦАРЭС будут улучшать мероприятия по реагированию после дорожно-транспортных происшествий с целью повышения шансов на выживание пострадавших и уменьшения последствий для их здоровья в долгосрочной перспективе;
- ix. **Партнерства.** Страны ЦАРЭС будут способствовать развитию партнерств между правительствами, местными органами власти, частным сектором и гражданским обществом с целью повышения уровня информированности и совместного улучшения безопасности движения на автомобильных дорогах; и
- x. **Совместный региональный подход.** Страны ЦАРЭС будут проводить совместную работу для продвижения общего подхода к обеспечению безопасности дорожного движения посредством разработки стратегии безопасности дорожного движения для региона ЦАРЭС, и будут реализовать содержащиеся в ней меры.

РАМОЧНАЯ ОСНОВА ДЛЯ СТРАТЕГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЦАРЭС

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

Элемент 1: Управление БДД

Фокус	Проблемы	Стратегии
1.1 Эффективность управления и координации	В регионе ЦАРЭС эффективность управления и координации БДД движения является проблемой во многих странах. Ответственность за БДД должен нести не только один орган – здесь требуется мультисекторальный подход. Лучше всего этого можно достичь путем создания эффективного партнерства в целях координированной и интегрированной деятельности различных ведомств и организаций.	1.1 Усовершенствование системы управления и координация вопросов БДД во всех странах ЦАРЭС.
А. Доступ к достоверным данным по ДТП	Эффективные планы и программы по БДД должны определяться и основываться на качественной информации и данных. Все страны разработали информационные системы данных по ДТП, но во многих случаях эти данные являются неполными или недостаточными, чтобы быть в состоянии обеспечить четкую исходную информацию и детальное понимание причин ДТП. Это очень важно для принятия обоснованных решений в области политики.	1.2 Повысить эффективность и точность систем для сбора и анализа данных о ДТП во всех странах ЦАРЭС.

	Данные о ДТП не доступны для всех национальных ведомств, отвечающих за БДД. Доступ к таким данным имеет важное значение для определения программ, направленных на удовлетворение потребностей и приоритетов разных ведомств.	1.3 Обеспечить, чтобы положения в каждой стране ЦАРЭС позволяли уполномоченным органам, ответственным за БДД, иметь доступ к данным о ДТП.
В. Финансирование для БДД	Финансирование мероприятий по БДД является одновременно и ограниченным, и недостаточным во всех странах ЦАРЭС. Безопасность всегда указывается в качестве приоритетного вопроса, но на практике аспекты БДД часто не учитываются при разработке автодорожных программ или при формировании бюджетных предложений.	1.4 Обеспечить механизмы выделения достаточных ресурсов для повышения БДД на коридорах ЦАРЭС.
С. Национальные планы действий по БДД	В рамках проведенного обзора вопросов БДД в регионе ЦАРЭС было определено, что не все страны имеют эффективные национальные планы действий по обеспечению БДД. Отсутствие таких планов не позволяет повысить уровень БДД по всей региональной дорожной сети. Важно, чтобы все страны приняли национальные планы действий по обеспечению БДД.	1.5 Оказать поддержку в разработке и реализации национальных планов действий по обеспечению БДД во всех странах ЦАРЭС.
D. Страхование	Система страхования во всех странах ЦАРЭС значительно отличается: от стран, где страхование является обязательным, до стран, где страхование еще не регулируется. Важность страховых систем заключается в том, что они могут быть полезными для покрытия социальных последствий ДТП за счет предоставления ресурсов на покрытие затрат на медицинскую помощь и, возможно, на покрытие расходов по уходу за пострадавшими в ДТП.	1.6 Усовершенствовать нормативно-правовую базу в отношении требований страхования АТС во всех странах ЦАРЭС с тем, чтобы качественная медицинская помощь была доступна для всех пострадавших в ДТП.

Элемент 2: Более безопасные дороги

Фокус	Проблемы	Стратегии
А. Усовершенствование технических стандартов проектирования дорог	<p>Общим наблюдением по всему региону ЦАРЭС является то, что национальные стандарты проектирования дорог зачастую являются устаревшими с точки зрения инженерных принципов БДД, и они не соответствуют принципам передовой международной практики. Существует настоятельная потребность пересмотреть стандарты проектирования, чтобы гарантировать, что они соответствуют практике безопасности, распространенной в других регионах.</p>	<p>2.1 Усовершенствовать существующие технические стандарты проектирования дорог для приведения их в соответствие с международной практикой безопасности.</p>
В. Планирование, проектирование, строительство и техническое обслуживание дорог отвечают потребностям в безопасности всех участников дорожного движения	<p>В настоящее время планирование, проектирование, строительство, усовершенствование и техническое обслуживание дорог, как правило, учитывает только те вопросы, которые относятся к моторизованному движению, такому как движение транспортных средств, перевозящих пассажиров и грузы. Однако, существуют также и другие уязвимые участники дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты), сельскохозяйственная техника и фермеры, занимающиеся перегоним скота, которые также пользуются коридорами ЦАРЭС. Потребности в безопасности всех этих участников дорожного движения должны быть признаны и включены в проекты и работы по планированию, проектированию, строительству, усовершенствованию и техническому обслуживанию дорог.</p>	<p>2.2 Обеспечить, чтобы потребности в безопасности всех участников дорожного движения были включены в процессы планирования, проектирования, строительства, усовершенствования, управления и технического обслуживания коридоров ЦАРЭС.</p>
С. Аудит безопасности дорожного движения	<p>Аудит безопасности дорожного движения – это официальное изучение автодорожного проекта,</p>	<p>2.3 Внедрение и/или усиление широкого использования процесса</p>

	<p>проводимое независимой квалифицированной аудиторской командой, чтобы определить и устранить проблемы в области БДД в дизайне проекта. Процесс аудита – это инициативный процесс; он инициативно применяет практические знания в области проектирования БДД, чтобы определить аспекты, вызывающие беспокойство с точки зрения безопасности, в новом автодорожном проекте и устранить каждый из них до начала строительства. Аудит БДД имеет хороший экономический смысл, так как он помогает инженерам строить более безопасные дороги с более низкими затратами. Навыки проведения аудита могут также использоваться для определения на автодорогах местоположений с высоким риском в странах, где имеется недостаточно данных по ДТП, чтобы затем можно было приметить экономичные контрмеры с целью сокращения частоты аварий и/или их серьезности.</p>	аудита БДД.
D. Устранение опасных участков дорог	<p>На существующих магистралях ЦАРЭС есть много опасных участков дорог, требующих принятия срочных мер по исправлению положения. Несмотря на то, что многие страны регулярно решают вопросы, связанные с опасными участками дорог, ресурсы, выделяемые на такие действия, значительно ниже потребностей. Существует настоятельная необходимость в реализации широкомасштабных программ для того, чтобы и выявлять, и устранять очаги аварийности на шести коридорах ЦАРЭС, проходящих через регион.</p>	2.4 Устранить опасные участки дорог (очаги аварийности) на существующих коридорах ЦАРЭС.
E. Согласованность в обеспечении	<p>Существует несоответствие в обеспечении БДД на коридорах ЦАРЭС. Несмотря на то, что в</p>	2.5 Повысить уровень согласованности в обеспечении

<p>безопасности дорог</p>	<p>целом дороги, как правило, были спроектированы на основе общих стандартов, существует значительное несоответствие между коридорами ЦАРЭС. Многие из несоответствий связаны с тем, что ресурсы, необходимые для полного осуществления вариантов улучшения, ограничены. Необходимо провести всестороннюю проверку дорожной сети, чтобы определить программу работ по снижению уровня несоответствий в сфере безопасности сети дорог.</p>	<p>безопасности дорог всех коридоров ЦАРЭС.</p>
<p>Ф. Повышение уровня безопасности на участках проведения дорожных работ</p>	<p>На всех коридорах ЦАРЭС в местах проведения дорожных работ происходят ДТП. Зачастую это случается из-за ненадлежащего управления и практики ведения дорожных работ. Существует передовая практика, основанная на международном опыте, для снижения рисков ДТП, и она должна внедряться при осуществлении работ на автомагистралях ЦАРЭС.</p>	<p>2.6 Повысить безопасность на участках дорожных работ на коридорах ЦАРЭС, чтобы обеспечить достаточный уровень защиты для дорожных рабочих и участников дорожного движения.</p>

Элемент 3: Более безопасные транспортные средства

Фокус	Проблемы	Стратегии
А. Перегруз тяжелых АТС	Перегруз тяжелых транспортных средств - обычное явление в регионе, которое оказывает негативное воздействие как в виде преждевременно разрушающегося дорожного покрытия, так и в виде возрастающих рисков ДТП. Решение проблемы перегруза требует строгого соблюдения норм по всей дорожной сети, а для этого требуется, чтобы в каждой стране была усилена правоприменительная практика.	3.1 Повысить уровень соблюдения норм по конфигурации осей тяжеловесных транспортных средств, нагрузке на ось и габаритам во всех странах ЦАРЭС.
В. Технический осмотр и техническое обслуживание транспортных средств	В странах ЦАРЭС существуют значительные различия в требованиях, предъявляемых к техническому осмотру и к процессам технического обслуживания транспортных средств. В некоторых странах имеются эффективные системы, тогда как в других отсутствуют требования по проведению регулярных проверок, или же в этих странах работают неэффективные системы. Необходимо провести обзор систем в разных юрисдикциях с тем, чтобы выявить разные правила и требования, а также определить вопросы и проблемы, связанные с существующими системами.	3.2 Обеспечить механическую исправность транспортных средств, эксплуатируемых на коридорах ЦАРЭС, и их соответствие требованиям безопасности транспортных средств.
С. Медленно движущиеся транспортные средства	Общей характеристикой в некоторых странах являются медленно движущиеся транспортные средства, в частности, сельскохозяйственная техника в сельской местности. Такие транспортные средства могут создавать значительную проблему безопасности на некоторых маршрутах из-за большой разницы в скорости между разными участниками дорожного движения, а также за счет недостаточного знания правил дорожного движения водителями этих транспортных средств.	3.3 Обеспечить, чтобы медленно движущиеся транспортные средства не создавали угрозы безопасности для других участников дорожного движения.

Элемент 4: Более безопасные участники дорожного движения

Фокус	Проблемы	Стратегии
А. Законодательство	<p>Действующее законодательство по правилам дорожного движения в странах ЦАРЭС непоследовательно. Есть необходимость в создании сильного доказательного законодательства, которое будет способствовать повышению БДД. Участникам дорожного движения следует рекомендовать безопасное использование дорог с помощью эффективных правил и положений. Важно также, чтобы штрафы и санкции за нарушения правил и положений были достаточно суровыми, чтобы эффективно сдерживать небезопасное поведение участников дорожного движения.</p>	<p>4.1 Обеспечить, чтобы законодательство способствовало БДД в коридорах ЦАРЭС и делало ее приоритетом.</p>
В. Повышение уровня осведомленности о рисках	<p>Уровень осведомленности о рисках ДТП всех участников дорожного движения, использующих коридоры ЦАРЭС, варьируется, и в некоторых случаях это является серьезной проблемой. Решение вопроса о повышении уровня осведомленности о существующих рисках является сложной задачей и требует эффективных коммуникационных и образовательных программ, охватывающих широкий спектр деятельности на разных уровнях. Программы должны быть нацелены на те факторы риска и на тех участников дорожного движения, которые являются приоритетными.</p>	<p>4.2 Повысить уровень осведомленности о рисках ДТП среди всех участников дорожного движения посредством проведения эффективных коммуникационных и образовательных программ.</p>
С. Правоприменение	<p>Работа органов дорожной полиции по устранению ключевых факторов риска (превышение скорости, вождение в состоянии алкогольного/наркотического опьянения, использование ремней безопасности, защитных шлемов, усталость водителей и отвлекающие факторы, например, использование мобильных телефонов) является важным компонентом в снижении</p>	<p>4.3 Усилить правоприменительную работу уполномоченных органов в коридорах ЦАРЭС.</p>

	уровня смертности и травматизма при ДТП. В некоторых странах ЦАРЭС внесение поправок в законодательство призвано снизить риски и сделать правоприменительные программы более эффективными. Для многих стран акцент должен быть сделан на усилении контроля за соблюдением норм и правил дорожного движения.	
D. Выдача водительских удостоверений и обучение водителей	В разных странах ЦАРЭС существуют разные системы выдачи водительских удостоверений, а некоторые из них имеют существенные недостатки с последствиями для безопасности.	4.4 Повысить качество процесса выдачи водительских удостоверений и профессиональной подготовки для водителей, чтобы повысить уровень безопасности.
E. Уязвимые участники дорожного движения	Значительную часть погибших и раненых в ДТП в странах ЦАРЭС представляют уязвимые участники дорожного движения, а пешеходы составляют большинство этих жертв. Важно, чтобы приоритетом было повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения в коридорах ЦАРЭС.	4.5 Повысить безопасность уязвимых участников дорожного движения в коридорах ЦАРЭС.
F. Безопасность парка коммерческих транспортных средств	Коммерческие транспортные средства являются основными пользователями коридоров ЦАРЭС как в целях национальной, так и международной торговли. Таким образом, существует целый ряд вопросов, связанных с проблемой безопасной эксплуатации коммерческих транспортных средств в коридорах ЦАРЭС, которые могут оказывать негативное влияние на безопасность. Некоторые из важных факторов включают в себя регулирование рабочего времени водителей и времени отдыха для водителей и операторов, вопросы технического обслуживания транспортных средств и процедуры обучения водителей. В разных странах ЦАРЭС существуют разные правила, стандарты и практика.	4.6 Обеспечить безопасную эксплуатацию коммерческих транспортных средств, использующих коридоры ЦАРЭС.

Элемент 5: Оказание помощи после дорожно-транспортных происшествий

Фокус	Проблемы	Стратегии
А. Службы экстренного реагирования	Пострадавшие в ДТП во многих коридорах ЦАРЭС подвергаются высокому риску не выжить после ДТП из-за ограниченной доступности аварийно-спасательных и медицинских служб. Многие участки коридоров проходят по удаленной, сильно пересеченной местности с плохими погодными условиями, и расположены на больших расстояниях между городами и населенными пунктами. В таких условиях оказание первой помощи является проблемой в связи с удаленностью и трудностями со связью.	5.1 Обеспечить доступ к качественным услугам экстренной помощи во всех коридорах ЦАРЭС.
В. Службы неотложной медицинской и экстренной помощи	Большинство коридоров ЦАРЭС проходят через сельскую местность, где меньше пунктов и служб первой неотложной медицинской помощи, чем в городской местности и в крупных городах. Это вполне ожидаемо, однако, отдаленные районы многих стран ЦАРЭС нуждаются в центрах оказания неотложной помощи, предназначенных не только для того, чтобы оказывать помощь пострадавшим в ДТП, но и для того, чтобы обслуживать местное население.	5.2 Повысить качество услуг по оказанию неотложной медицинской помощи пострадавшим в ДТП во всех коридорах ЦАРЭС, гарантируя предоставление лечения в течение минимального возможного периода времени.
С. Первая помощь	В целом, во всем регионе ЦАРЭС участники дорожного движения не очень хорошо подготовлены для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП, так как они не обладают достаточной подготовкой и знаниями о том, как оказывать первую помощь. Эта первая помощь может иметь существенное значение для выживания и здоровья пострадавших в ДТП. Обучение профессиональных водителей, таких как водители общественного транспорта и грузовых транспортных средств методам оказания первой помощи может оказать	5.3 Обеспечить, что профессиональные водители обладают знаниями и навыками оказания первой помощи пострадавшим при ДТП, когда потребуется.

	<p>значительное влияние, особенно в отдаленной местности, так как именно они часто являются теми, кто первыми оказывается на месте ДТП.</p>	
D. Коммуникация	<p>Учитывая удаленность многих отрезков коридоров ЦАРЭС, сети мобильной телефонной связи там зачастую ограничены, что ограничивает возможности обратиться за помощью в случае ДТП.</p>	<p>5.4 Обеспечить, чтобы все участки автодорожных коридоров ЦАРЭС были охвачены современной и надежной связью.</p>

СТРУКТУРА РЕЗУЛЬТАТОВ

Воздействие
Улучшение характеристик безопасности дорожного движения по международным дорожным коридорам ЦАРЭС в странах-членах ЦАРЭС.

Конечный результат	Этапы/индикаторы конечного результата	Источники данных
1. Сокращение количества смертельных случаев в результате ДТП в международных автодорожных коридорах ЦАРЭС	К 2030 г. количество смертельных случаев в международных автодорожных коридорах ЦАРЭС будет сокращено на 50% в странах-членах ЦАРЭС (по сравнению с 2010 годом).	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире Всемирной организации здравоохранения. Отчеты о безопасности дорожного движения индивидуальных стран ЦАРЭС.

Конечный результат	Этапы/индикаторы конечного результата	Источники данных
1. Повышение потенциала стран-членов ЦАРЭС по решению вопросов безопасности дорожного движения в дорожных коридорах ЦАРЭС	К 2030 г. все страны-члены ЦАРЭС будут иметь утвержденную национальную стратегию безопасности дорожного движения и план действий. К 2030 г. все страны-члены ЦАРЭС введут в действие системы для координации, управления и финансирования деятельности по безопасности дорожного движения на национальном уровне. К 2030 г. все страны-члены ЦАРЭС будут иметь доступ к базе данных о дорожно-транспортных происшествиях для мониторинга и планирования деятельности по	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС.

Конечный результат	Этапы/индикаторы конечного результата	Источники данных
	обеспечению безопасности дорожного движения.	
2. Установление приоритета безопасности дорожного движения в практике проектирования, строительства и эксплуатации автодорог, применяемой ко всем автодорожным коридорам ЦАРЭС	<p>К 2030 г. Стандарты проектирования, строительства и эксплуатации дорог, применяемые к автодорожным коридорам ЦАРЭС, будут соответствовать стандартам, общепринятым в международной практике.</p> <p>К 2030 г. все дорожные проекты в международных дорожных коридорах ЦАРЭС будут проходить аудит безопасности дорожного движения.</p>	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС.
3. Использование автодорожных коридоров ЦАРЭС более безопасными транспортными средствами	<p>К 2030 г. Нормативные положения по новым транспортным средствам будут включать в себя стандарты безопасности, общепринятые в международной практике.</p> <p>К 2030 г. будет обеспечено применение ограничений веса тяжелых транспортных средств и контроль их соблюдения в автодорожных коридорах ЦАРЭС.</p> <p>К 2030 г. каждая из стран ЦАРЭС ведет в действие эффективную систему инспекции и технического обслуживания транспортных средств.</p>	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС.

Конечный результат	Этапы/индикаторы конечного результата	Источники данных
<p>4. Безопасное использование населением автодорожных коридоров ЦАРЭС</p>	<p>К 2030 г. все страны-члены проведут пересмотр законодательства по безопасности дорожного движения и внесут необходимые улучшения, включая штрафы за нарушение правил дорожного движения.</p> <p>К 2030 г. каждая из стран ЦАРЭС будет регулярно проводить программы по контролю за соблюдением правил движения, предназначенные для минимизации поведения на дороге, создающего высокий риск, включая превышение скорости, вождение в ухудшенном физическом состоянии вследствие употребления алкоголя/ наркотиков, неиспользование ремней безопасности, неиспользование защитных шлемов и невнимательное вождение.</p> <p>К 2030 г. в странах-членах ЦАРЭС будут регулярно проводиться эффективные кампании по информированию и просвещению общественности для повышения безопасности дорожного движения.</p> <p>К 2030 г. каждая из стран-членов будет иметь систему обучения водителей и выдачи водительских прав, обеспечивающую достаточную квалификацию и безопасное поведение водителей для использования автодорожных коридоров ЦАРЭС.</p> <p>К 2030 г. нормативные акты и стандарты безопасности, применяемые к коммерческим автотранспортным средствам в странах-членах ЦАРЭС, будут отражать передовую международную практику.</p>	<p>Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС</p>

Конечный результат	Этапы/индикаторы конечного результата	Источники данных
<p>5. Улучшение доступа к неотложной медицинской помощи для жертв дорожно-транспортных происшествий</p>	<p>К 2030 г. обеспечивать оказание неотложной помощи с соответствующим оборудованием и квалификацией всем жертвам ДТП во всех автодорожных коридорах ЦАРЭС в течение одного часа.</p> <p>К 2030 г. обеспечить, чтобы ни один из участков автодорожных коридоров ЦАРЭС не находился далее чем в одном часе езды от травматологического пункта, имеющего надлежющий персонал и оборудование.</p> <p>К 2030 г. водители грузовых и пассажирских автотранспортных средств в странах-членах ЦАРЭС будут обучены оказанию первой помощи, и будут иметь доступ к соответствующему оборудованию.</p> <p>К 2030 г. будет обеспечено покрытие современной и надежной связью и наличие единого номера экстренного вызова во всех автодорожных коридорах ЦАРЭС.</p>	<p>Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС</p>

Используемые ресурсы	Этапы/индикаторы ресурсов	Предположения
<p>Ресурсы</p>	<p>Инвестиции в приоритетные инвестиционные проекты на сумму 6,9 миллиарда \$ с 2017 по 2020 г.¹⁵</p> <p>Техническая поддержка инициатив в области политики.</p> <p>Техническая поддержка для укрепления институциональной базы</p>	<p>Будет обеспечена сильная политическая поддержка безопасности дорожного движения.</p> <p>Будет усилена поддержка со стороны неправительственных организаций</p>

¹⁵ Смета на основе планируемых автодорожных проектов, включенных в список Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле 2020. Подлежит применению дополнительных требований после 2020 года.

	<p>и развития потенциала.</p> <p>Реализация ресурсов/вкладов в план действий.</p>	
--	---	--