



Central Asia Regional Economic Cooperation Program

## КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ОБСУЖДЕНИЙ

### 4-й Региональный семинар ЦАРЭС по безопасности дорожного движения

16-17 апреля 2018 года, Стамбул (Турция)

#### А. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Главная цель проведения семинара состояла в том, чтобы ускорить реализацию *Региональной стратегии безопасности дорожного движения для стран ЦАРЭС "Безопасная связанность" на 2017-2030 гг.* (далее "Стратегия")<sup>1</sup>, с фокусом на действиях, относящихся к *Элементу 2: Более безопасные дороги*, посредством использования принципов и практики инженерного обеспечения безопасности дорожного движения. Семинар планировался таким образом, чтобы обеспечить высокую интерактивность, с сочетанием презентаций, сессий вопросов и ответов, обсуждений за круглым столом и сессии планирования для рассмотрения действий, необходимых для расширения использования принципов и практики инженерного обеспечения безопасности дорожного движения на национальном уровне.

2. Конкретные цели семинара под названием "Более безопасные дороги ЦАРЭС: Движение региона вперед в области безопасности", состояли в том, чтобы дать возможность высшим должностным лицам из всех стран-членов ЦАРЭС: (i) углубить понимание принципов наиболее успешной практики инженерного обеспечения безопасности дорожного движения; (ii) определить возможности для обмена опытом и сотрудничества между странами региона в области инженерного обеспечения безопасности дорожного движения; и (iii) обсудить приоритетные действия и области поддержки, которые повысят уровень инженерного обеспечения безопасности дорожного движения в каждой из стран ЦАРЭС.

3. Семинар проводился под председательством Туркменистана, при поддержке со стороны Азиатского банка развития (АБР) и его консультантов. В семинаре приняли участие 35 делегатов, среди которых были представители министерств, ответственные за дороги и транспорт из 11 стран ЦАРЭС, включая Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Щедрую поддержку семинару предложили Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), ТРАСЕКА и Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН).

#### В. КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ОБСУЖДЕНИЙ

4. Были представлены три руководства ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения, с пояснением сферы применения каждого из них: (1) аудит безопасности дорожного движения<sup>2</sup>, (2) более безопасные дорожные работы<sup>3</sup>, и (3) управление придорожными препятствиями<sup>4</sup>. Эти руководства дают методические рекомендации по использованию методов международной надлежащей

<sup>1</sup> Стратегия может быть загружена с ресурса: <https://www.adb.org/documents/road-safety-strategy-carec-2017-2030>.

<sup>2</sup> Руководство 1: <https://www.adb.org/publications/carec-road-safety-audit-engineering-manual>

<sup>3</sup> Руководство 2: <https://www.adb.org/publications/carec-road-safety-engineering-manual-safer-road-works>

<sup>4</sup> Руководство 3: <https://www.adb.org/publications/carec-road-safety-engineering-manual-roadside-hazard-management>

практики инженерного обеспечения безопасности дорожного движения, которые могут быть применены в странах ЦАРЭС.

5. Участники обсудили основные проблемы создания более безопасных дорог в ЦАРЭС и трудности в достижении этой цели. С небольшими вариациями, для всего региона ЦАРЭС были определены следующие основные вопросы: (i) потребность в большем количестве инженеров и аудиторов безопасности дорожного движения во всем регионе; (ii) законодательные базы и меры политики, требующие проведения аудитов безопасности дорожного движения; (iii) соответствующее финансирование для программ устранения опасных участков; (iv) доступ к точным данным по ДТП; (v) улучшение управления придорожными препятствиями; (vi) обновление норм проектирования и спецификаций, допускающих использование более новых продуктов и подходов; (vii) улучшение пешеходных объектов; (viii) повышение безопасности зон дорожных работ; (ix) согласование ограничений скорости и пределов осевой нагрузки в масштабах региона, наряду с эффективным контролем за соблюдением правил дорожного движения; и (x) кампании по повышению осведомленности общественности.

6. Участники обсудили вопрос, какими должны быть автомагистрали ЦАРЭС в 2030 году, и как это может быть достигнуто. Участники вспомнили поставленные целевые показатели Стратегии по текущему результату 2 "практика проектирования, строительства и эксплуатации дорог, применяемая на всех автодорожных коридорах ЦАРЭС, приоритизирует безопасность дорожного движения", т.е. "к 2030 году технические нормы, применяемые к автодорожным коридорам ЦАРЭС, будут соответствовать нормам, принятым в международной практике" и "к 2030 году все дорожные проекты в международных автодорожных коридорах ЦАРЭС будут проходить аудит безопасности дорожного движения".

7. Каждая из делегаций представила конкретные проблемы, некоторые из которых могут быть решены быстро и с низкими затратами, в то время как для других потребуется больше времени, долгосрочные действия и обязательства на национальном уровне по обеспечению необходимых ресурсов. В свете этого, участники пришли к согласию относительно того, что для эффективной реализации Стратегии, возможно, следует принять поэтапный подход. Участники обсудили следующие возможные фазы реализации: начальная фаза (2017-2019 гг.); фаза 1 (2020-2023 гг.); фаза 2 (2024-2026 гг.); и фаза 3 (2027-2030 гг.). Кроме того, участники согласились определить приоритетные действия, которые могут быть начаты или реализованы до конца начальной фазы, т.е., к следующему заседанию Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) в 2019 году.

8. Участникам было предложено сформулировать наиболее срочные потребности в отношении инженерного обеспечения безопасности дорожного движения и связанных с ним вопросов в своих странах. Участники выделили следующие приоритеты: (i) финансирование для создания электронных баз данных и картирования аварийно-опасных участков; (ii) финансирование для программ по устранению опасных участков и более безопасным школьным зонам; (iii) обучение национальных специалистов по безопасности дорожного движения; (iv) предоставление образцов хороших отчетов по аудиту безопасности дорожного движения; (v) предоставление примерных спецификаций на светоотражающие разметку и знаки; (vi) соответствующая поддержка в отношении противодействия перегрузу грузовых автотранспортных средств; и (v) поддержка разработки и реализации демонстрационных проектов.

9. Участникам было также предложено определить, какие виды поддержки потребуются странам от Программы ЦАРЭС. Результаты обсуждения отражены в Таблице 1.

**Таблица 1: Поддержка, ожидаемая от Программы ЦАРЭС**

Области поддержки	Аудиты безопасности дорожного движения	Нормы и технические условия	Программы по опасным участкам	База данных о ДТП	Кампании по повышению осведомленности
Взаимное обучение		АФГ	ПАК	ПАК	
Разработка инструментов и обмен знаниями	АФГ, ПАК, МОН, ТАД	АФГ, PRC, ТАД	МОН, ТАД	ТАД	
Обучение и развитие потенциала	ПАК, ТАД, КГЗ, МОН		УЗБ, КАЗ, КГЗ, ТАД		
Диалог в области политики					
Техническая помощь и финансирование инвестиций	УЗБ		ГРУ, МОН, ТАД, КГЗ	ГРУ, МОН	ГРУ, МОН, КГЗ

10. Участники отметили необходимость поддержки в области обмена знаниями и мероприятий по развитию потенциала, исходя из конкретных потребностей и приоритетов стран. Участники также высказали просьбу о расширении технической помощи и инвестиционного финансирования для разработки и реализации полномасштабных программ по безопасности дорожного движения. Было высказано предложение рассмотреть наиболее подходящие методы финансирования для поддержки программ по безопасности дорожного движения, которые могут быть реализованы (например: кредитование на основе результатов, кредитование на основе реализованной политики, и т.д.). Инициирование взаимного обучения посредством обмена между субрегионами, также было определено, как возможный путь вперед.

11. Участники договорились о разработке приоритетных планов действий, сфокусированных на элементе 2 для каждой из стран, на основе шаблона, разработанного Секретариатом ЦАРЭС (Приложение 1). Достижения и ход выполнения будут рассмотрены на следующем заседании ККТС.

### **С. КРАТКИЙ ОБЗОР ПРЕЗЕНТАЦИЙ**

12. **Подготовка сцены: Как инженеры могут спасти жизни на дорогах ЦАРЭС.** Первая презентация подготовила сцену для последующих двух дней семинара, обрисовав гипотетическое дорожно-транспортное происшествие, которому, возможно, способствовали все три фактора (человек, транспортное средство и дорога). Последующие обсуждения помогли участникам увидеть, что дорога является важным фактором безопасности дорожного движения, и что страны ЦАРЭС должны (в целом) стать более активными в четырех ключевых областях безопасности дорожного движения: (i) обеспечивать предупреждение ДТП при проектировании дорог (аудиты безопасности дорожного движения); (ii) устранять очаги аварийности (опасные

участки); (iii) использовать недорогие пути к созданию более безопасных придорожных полос (управление придорожными препятствиями) и повышать безопасность пешеходного движения; и (iv) повышать безопасность дорожных работ для рабочих и участников дорожного движения (безопасность участков дорожных работ). Эта презентация подготовила сцену для последующих презентаций и обеспечила возможность для обмена опытом и сотрудничества в области инженерного обеспечения безопасности дорожного движения между странами региона.

**13. Сессия 1 - Предупреждение ДТП при проектировании дорог – аудиты безопасности дорожного движения.** Эта презентация обрисовала процесс аудита безопасности дорожного движения, используя многие материалы из нового Руководства ЦАРЭС №1 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (Аудит безопасности дорожного движения). Были представлены некоторые аспекты того, как управлять аудитом, и известные результаты исследований издержек и преимуществ аудитов. Важная часть презентации содержала предложения в отношении ключевых действий, необходимых для реализации аудита безопасности дорожного движения в автодорожных ведомствах стран ЦАРЭС. Были представлены примеры аудитов из нескольких стран ЦАРЭС, которые поднимают вопросы перед национальными автодорожными ведомствами, а также тех элементов, которые необходимы, чтобы аудиты вносили полезный вклад на национальном уровне - такие как национальная политика по аудиту, обучение, и т.д. Были заданы многочисленные вопросы – от технических проблем со знаками и дорожной разметкой, до вопросов из сферы управления о том, кто может проводить аудиты, и что происходит, когда аудиторский отчет конфликтует с национальными нормами.

**14. Сессия 2 - Применение экономических контрмер для снижения аварийности на опасных участках.** Эта презентация выделила несколько недорогих технических мер, которые могут сделать дорогу более безопасной. Поскольку ДТП со съездом с дороги и наездом на пешеходов являются серьезными проблемами безопасности дорожного движения по всему региону ЦАРЭС, презентация была сфокусирована на тех мерах, которые могут быть применены в опасных местах, где происходят столкновения с пешеходами или вылеты с дороги. В странах ЦАРЭС значительное число участников дорожного движения гибнет или получает серьезные травмы при столкновениях с пешеходами или вылетах с дороги одиночного транспортного средства. В презентации был представлен ряд практических и недорогих вариантов повышения безопасности пешеходов, а также стратегия и практические способы повышения безопасности придорожных полос в регионе ЦАРЭС. Стратегия фокусируется на концепции свободной придорожной зоны, которая детально рассмотрена в новом Руководстве ЦАРЭС №3 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (Управление придорожными препятствиями).

15. Вопросы были связаны с трудностью отвода достаточных участков земли для создания свободной придорожной зоны, и с национальными нормами, применяемыми для дорожных ограждений и их концевых элементов. Были подняты проблемы, связанные с пешеходами; многие участники полагали, что вина лежит на пешеходах, и они нуждаются в улучшении просвещения в области безопасности дорожного движения. Участники согласились, что многофакторный подход к безопасности дорожного движения необходим в каждой стране, но что инженеры могут сделать очень многое в одностороннем порядке, чтобы повысить уровень безопасности для всех.

**16. Сессия 3 - Повышение безопасности участков дорожных работ.** В этой презентации были отмечены известные риски серьезных ДТП в зоне дорожных работ, которые в 3-5 раз выше, чем в других частях дорожной сети. Она подчеркнула тот

факт, что эти риски создаются инженерами, и, поэтому, должны смягчаться также инженерами. На основе нового Руководства ЦАРЭС №2 по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения (Более безопасные дорожные работы) были рассмотрены мероприятия, существенно необходимые, чтобы обеспечить повышение безопасности участков дорожных работ на дорогах ЦАРЭС. Презентация, завершалась призывом к странам ЦАРЭС направить усилия на решение этой проблемы в их проектах национальных планах приоритетных действий.

**17. Сессия 4 – Мероприятия на аварийно-опасных участках: что необходимо для успешных программ по устранению опасных участков?** Участники были ознакомлены с процессом расследования ДТП, который подчеркивает важность наличия надежных данных о ДТП при формулировании программ по устранению опасных участков. Были представлены некоторые примеры схем ДТП, и рассмотрены успешные меры по сокращению количества ДТП, чтобы продемонстрировать, как могут быть эффективно выполнены программы работы. В презентации также была рассмотрена экономика повышения безопасности дорожного движения, и насколько важно осуществлять мониторинг программ по опасным участкам, чтобы понимать, какие меры дают результаты, а какие не дают. Участники получили практические рекомендации относительно укомплектования персоналом и источников финансирования для будущих программ по опасным участкам. Более углубленно была обсуждена важность наличия надежных данных о ДТП (например, насколько важен сбор надежных данных о ДТП при использовании систем ГИС, и насколько сложную проблему для региона ЦАРЭС представляет собой качество данных о ДТП).

**18. Конвенции ООН о безопасности дорожного движения – используете ли вы их правильно?** Презентация ЕЭК ООН "Обзор правовых документов ООН по безопасности дорожного движения" представила Конвенцию 1968 года о дорожном движении, Конвенцию 1968 г. о дорожных знаках и сигналах, соглашения о регулировании транспортных средств 1958, 1997 и 1998 гг. и Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года. В ней также были кратко рассмотрены цели и преимущества, и перечислены договаривающиеся стороны этим конвенций, которые включают девять из одиннадцати стран ЦАРЭС, являющихся сторонами Конвенций 1968 года. Наряду с Целями устойчивого развития 3.6 и 11.2, были рассмотрены различные резолюции Генеральной ассамблеи ООН о повышении безопасности дорожного движения.

19. В презентации также была представлена информация о Комитете по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и Глобальном форуме по безопасности дорожного движения. Был представлен обзор общих правил для водителей, воплощенных в Конвенции 1968 года о дорожном движении, и ссылки на Сводную резолюцию о дорожном движении, которая содержит главы, связанные с дорожной инфраструктурой и безопасностью. В завершение презентации были представлены шаги по присоединению к конвенциям ООН и пример модельного присоединения. Участники были призваны лучше реализовывать конвенции, договаривающимися сторонами которых являются их страны.

20. ЕЭК ООН также выступил с презентацией о Европейском соглашении о международных автомагистралях. Были представлены обзор ключевых положений Соглашения и приложений к нему, правомочности присоединения, и ссылки на ЦУР 9.1 и 3.6. Поскольку участниками был проявлен интерес к информации о потенциальных стандартах и спецификациях для электронных дорог в их странах, их внимание было привлечено к директивным материалам в отношении инфраструктуры, содержащимся в Приложении II. Три страны ЦАРЭС – Азербайджан, Грузия и Казахстан – являются договаривающимися сторонами этого соглашения.

**21. Повышение безопасности дорожного движения в коридоре ТРАСЕКА.** Программа ТРАСЕКА представила свой Проект по безопасности дорожного движения, который поддерживает реализацию Регионального плана действий ТРАСЕКА по безопасности дорожного движения. План действий согласован с Глобальным планом Десятилетия действий по безопасности дорожного движения и включает 6 ключевых областей действий (продвижение безопасности дорожного движения; планирование и управление безопасностью дорожного движения; поддержание безопасной инфраструктуры; разработка новых безопасных дорог, технологий и практики; продвижение знаний и развитие потенциала; и исследование и анализ для принятия решений в области безопасности дорожного движения). В рамках Регионального плана действий ТРАСЕКА по безопасности дорожного движения был подготовлен ряд руководств по аудиту безопасности дорожного движения, управлению опасными участками, безопасному проектированию дорог и безопасному управлению дорожным движением.

**ШАБЛОН ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ ЦАРЭС ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ПОДГОТОВЛЕН ДЛЯ  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В КАЧЕСТВЕ ШАБЛОНА, СЕМИНАР ЦАРЭС, СТАМБУЛ, АПРЕЛЬ 2018 г.**

(Пожалуйста, внесите изменения, в соответствии с потребностями и приоритетами вашей страны)

ПРОЕКТ ПЛАНА ДЕЙСТВИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ЭЛЕМЕНТА 2									
ЦЕЛЬ	ЗАДАЧИ	ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	ЗАДАНИЯ	ВЕДУЩЕЕ ВЕДОМСТВО	ДРУГИЕ ВЕДОМСТВА	ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОГРЕССА	ПРИОРИТЕТНОСТЬ	ГОДОВОЙ БЮДЖЕТ (\$)	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ
Более безопасные дороги	Внедрение долгосрочной программы расследования ДТП (опасных участков)	Наращивание потенциала инженеров дорожного ведомства в целях повышения их способности оказывать содействие данной программе.	Привлечение международного консультанта для оказания ТП по поддержке инженеров при реализации этой задачи.			Консультант привлечен к работе. Позитивное взаимодействие с инженерами.  2 месяца в год	<b>ВЫСОКАЯ</b>		Года 1-5
			Ежегодное проведение 5-дневного семинара по безопасности дорожного движения для инженеров и полиции.		Дорожная полиция	Успешное проведение учебного курса и его оценка.	<b>ВЫСОКАЯ</b>		Годы 1-5
			Командирование 2-3 инженеров ежегодно в Австралию для участия в семинаре по инженерному обеспечению			Успешное проведение ежегодных учебных поездок (длительностью 14	<b>СРЕДНЯЯ</b>		Годы 1-5





**ПРОЕКТ ПЛАНА ДЕЙСТВИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ЭЛЕМЕНТА 2**

ЦЕЛЬ	ЗАДАЧИ	ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	ЗАДАНИЯ	ВЕДУЩЕЕ ВЕДОМСТВО	ДРУГИЕ ВЕДОМСТВА	ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОГРЕССА	ПРИОРИТЕТНОСТЬ	ГODOVOЙ БЮДЖЕТ (\$)	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ
		движения и разработка Политики аудита безопасности дорожного движения.	по поддержке дорожного ведомства.			внедрены в дорожном ведомстве.			
		Реализация процесса аудита безопасности дорожного движения	Привлечение международного консультанта для предоставления ТП по поддержке дорожного ведомства при реализации этой задачи.			Консультант привлечен. Положительное внедрение процесса аудита.  Один месяц в год			Годы 1-5
	Реализация программы повышения безопасности дорожного движения в городах, с особым вниманием к потребностям уязвимых участников дорожного движения	Выделение финансирования для осуществления не менее двух городских инициатив по безопасности дорожного движения ежегодно.	Усовершенствования пешеходных дорожек, светофоров или переходов вблизи школ		Образование	Ежегодно успешно реализуются два проекта.			Годы 1-5
	Повышение безопасности дорожного движения	Наращивание потенциала инженеров	Подготовка Полевого руководства, которое может быть		Подрядчики	Полевое руководство опубликовано и распространено.			Год 2

**ПРОЕКТ ПЛАНА ДЕЙСТВИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ЭЛЕМЕНТА 2**

ЦЕЛЬ	ЗАДАЧИ	ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	ЗАДАНИЯ	ВЕДУЩЕЕ ВЕДОМСТВО	ДРУГИЕ ВЕДОМСТВА	ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОГРЕССА	ПРИОРИТЕТНОСТЬ	ГODOVЫЙ БЮДЖЕТ (\$)	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ
	на участках производства работ.	дорожного ведомства для повышения их способности оказывать содействие этой программе.	использовано инженерами по надзору и подрядчиками на участках производства работ. Обеспечение дорожного ведомства переносными столбиками и знаками для использования на участках производства работ. Полевое обучение для инженеров-дорожников, инженеров по надзору и персонала подрядчиков.			Аудиты участков проведения работ показывают положительные изменения.			
<b>ЕЖЕГОДНЫЙ БЮДЖЕТ ДЛЯ ЭЛЕМЕНТА 2</b>								\$	