

УДК 656

И. А. МАКУШЕНКО, начальник УГАИ УВД Гомельского облисполкома; С. А. АЗЕМША, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В РАМКАХ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ДЕСЯТИЛЕТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН А/64/255 период времени с 2010 по 2020 гг. провозглашен Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Признание проблемы аварийности на дорогах всего мира на таком высоком уровне говорит об актуальности задачи повышения безопасности дорожного движения, в том числе и для Республики Беларусь. В указанной резолюции приведены ее цель, задачи, а также предложены конкретные мероприятия для реализации глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В статье анализируется содержание мероприятий, рекомендуемых Глобальным планом осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, дается оценка их реализации в Республике Беларусь и намечаются основные пути повышения безопасности дорожного движения в нашей стране.

Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН А/64/255 [1] провозглашен глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения в 2011–2020 гг. Общая цель Десятилетия состоит в стабилизации, а затем и в сокращении к 2020 г. прогнозируемого уровня случаев смерти в результате ДТП. Это предполагается достичь за счет:

- разработки и осуществления устойчивых стратегий и программ обеспечения безопасности дорожного движения;

- установления целевого ориентира для сокращения к 2020 г. количества несчастных случаев со смертельным исходом;

- укрепления инфраструктуры управления и потенциала для технического осуществления мероприятий в области безопасности дорожного движения на национальном, региональном и глобальном уровнях;

- повышения качества сбора данных на национальном, региональном и глобальном уровнях;

- мониторинга прогресса и результатов деятельности по ряду показателей на национальном, региональном и глобальном уровнях;

- стимулирования роста финансирования безопасности дорожного движения и улучшения использования существующих ресурсов, в том числе путем обеспечения элемента безопасности дорожного движения в проектах в области дорожной инфраструктуры.

Глобальный план содержит следующие разделы:

1 Назначение документа.

2 Справочная информация.

3 Обоснование необходимости Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

4 Основа для осуществления Десятилетия действий.

5 Мониторинг и оценка Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В *назначении документа* отмечено, что он:

- задуман в качестве руководящего документа для облегчения координации и согласования действий, направленных на достижение цели и задач Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

- раскрывает содержание, позволяет понять предислорию и причины провозглашения этого Десятилетия;

- является средством, которым можно воспользоваться при разработке национальных и местных планов действий, и одновременно служит основой для скоординированных действий на глобальном уровне.

Далее в документе отмечается, что:

- ежегодно в мире погибают в дорожно-транспортных происшествиях около 1,3 млн человек и около 40 млн получают ранения. При этом ДТП входит в тройку основных причин гибели лиц в возрасте от 5 до 44 лет, а большая половина пострадавших и погибших в ДТП не являются водителями автомобилей (рисунок 1);

- порядка 90 % смертей имеют место в странах с низким и средним уровнями доходов населения (куда относится и Республика Беларусь), на которые приходится менее половины зарегистрированного мирового парка автомобилей (рисунок 2). Был проведен сравнительный анализ относительных показателей аварийности стран со средним уровнем доходов населения [4]. Общее число таких стран составило 101. По показателю «транспортный риск» Республика Беларусь находится на 11-м месте, а по показателю «социальный риск» – на 56-м. В графическом виде часть результатов такого анализа приведена на рисунках 3 и 4;

- экономическая оценка ДТП составляет порядка 1–3 % ВВП стран, достигая в общей сложности 500 млрд дол.;

- помимо роста аварийности автомобилизация оказывает существенное влияние на состояние окружающей среды: порядка 14 % выбросов парниковых газов производится дорожным транспортом.

В этом же разделе отмечается, что важнейшими элементами мер по обеспечению безопасности дорожного движения являются адекватно финансируемое головное учреждение и национальный план или стратегия с поддающимися измерению целевыми ориентирами. К числу эффективных мер относятся:

- включение элементов дорожной безопасности в землепользование, городское и транспортное планирование;

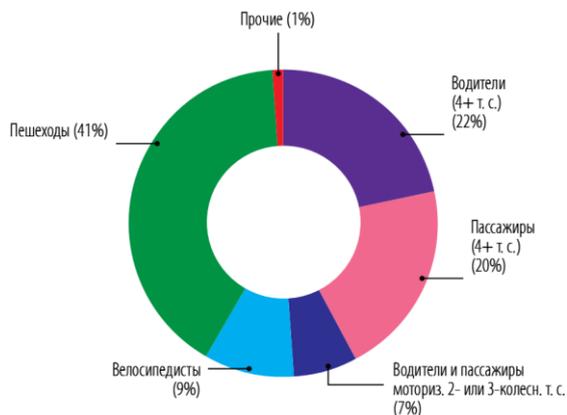


Рисунок 1 – Смертность от ДТП в Республике Беларусь по категориям участников дорожного движения [4]

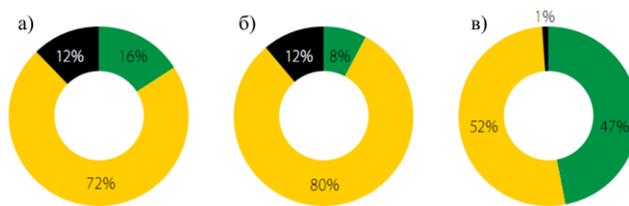


Рисунок 2 – Население, дорожно-транспортная смертность и количество зарегистрированных транспортных средств, с разбивкой стран по уровням дохода: а – население; б – дорожно-транспортная смертность; в – зарегистрированные транспортные средства [4]

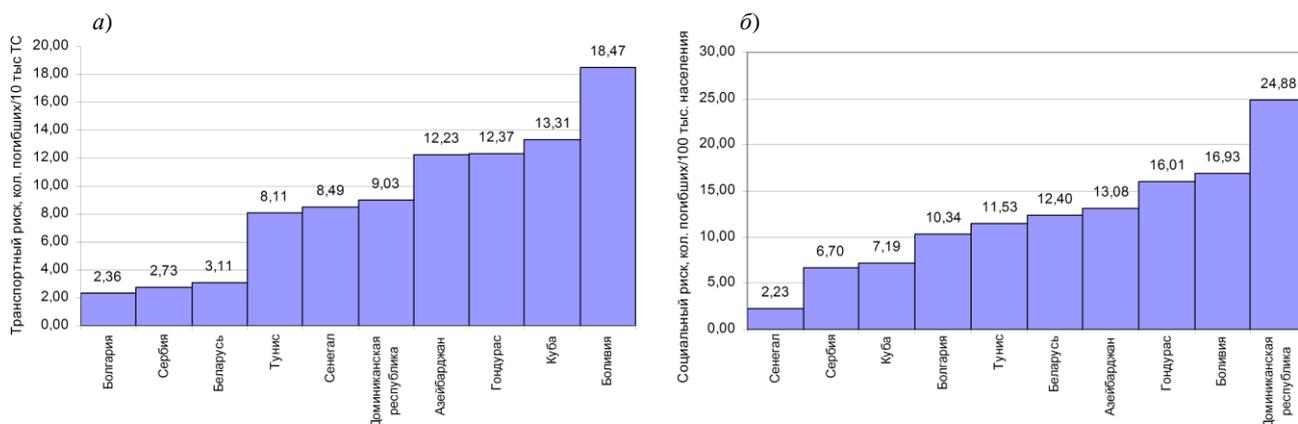


Рисунок 3 – Сравнительный анализ относительных показателей аварийности Республики Беларусь с другими странами со средним уровнем доходов населения, имеющими схожую численность населения [4]: а – по показателю «транспортный риск»; б – по показателю «социальный риск»

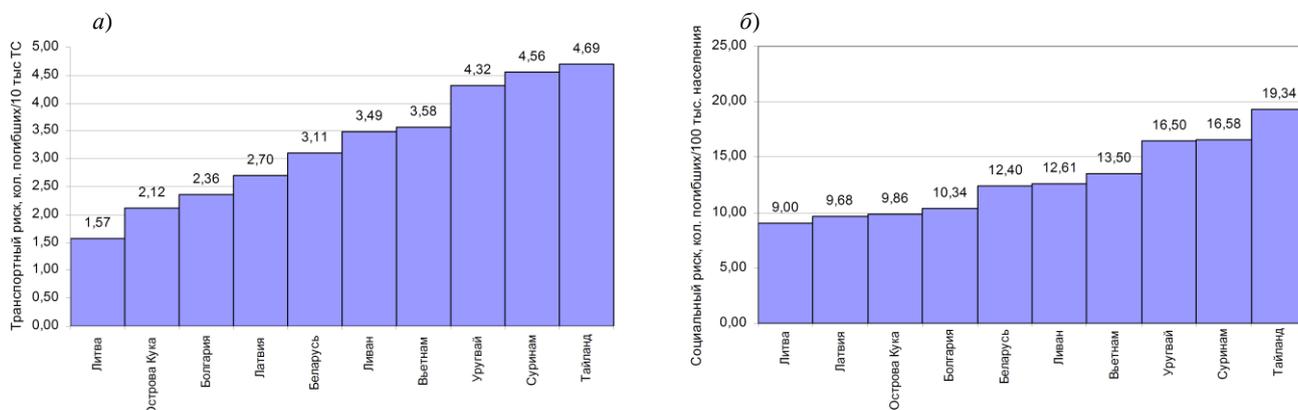


Рисунок 4 – Сравнительный анализ относительных показателей аварийности РБ с другими странами с уровнем автомобилизации, схожим с уровнем автомобилизации Республики Беларусь [4]: а – по показателю «транспортный риск»; б – по показателю «социальный риск»

- проектирование более безопасных дорог и установление требования о независимой проверке дорожной безопасности в связи с новыми строительными проектами;
- улучшение элементов безопасности транспортных средств;
- содействие развитию общественного транспорта;
- эффективное регулирование скорости соответствующими структурами и с помощью мер "успокоения дорожного движения";

- принятие и обеспечение соблюдения законов, требующих использования ремней безопасности, шлемов и средств безопасности для детей;
 - установление и обеспечение соблюдения предельных значений концентрации алкоголя в крови водителей и совершенствование медицинской помощи в послеаварийный период для жертв дорожных аварий;
 - обеспечение информационных кампаний.
- В основу Плана осуществления Десятилетия действий положены руководящие принципы, являющиеся

частью безопасного системного подхода, нацеленного на создание системы дорожного транспорта, которая более "терпима" к ошибкам людей и учитывает уязвимость человеческого тела. Его основой является признание человеческой ошибки и, таким образом, осознание невозможности полностью избежать дорожных аварий. Целью безопасной системы является обеспечение того, чтобы аварии не влекли серьезных травм людей. В соответствии с этим подходом пределы возможностей человека (того, что тело человека способно выдержать в плане кинетической энергии) являются важной основой для проектирования дорожно-транспортной системы, и на основе этих пределов следует гармонизировать другие аспекты дорожной системы, например разработку дорожной среды и транспортных средств. Применяется интегрированный подход к пользователям дорог, транспортным средствам и дорожной сети в рамках широкого диапазона мероприятий с уделением большого внимания регулированию скорости и проектированию транспортных средств и дорог, чем при традиционных подходах к безопасности дорожного движения. Этот подход означает перенесение основной доли ответственности с пользователей дорог на проектировщиков дорожно-транспортной системы. К числу основных таких разработчиков относятся управляющие дорогами, автомобильная промышленность, полиция, политики и законодательные органы. Также следует отметить, что существует много других действующих лиц, которые также отвечают за безопасность дорожного движения, например службы здравоохранения, судебная система, школы и неправительственные организации. На индивидуальных пользователях дорог остается лишь ответственность за соблюдение законов и нормативных положений.

Предполагается, что деятельность на протяжении Десятилетия будет осуществляться на местном, национальном, региональном и глобальном уровнях, однако в центре внимания прежде всего будут находиться мероприятия на национальном и местном уровнях. В рамках правовых механизмов национальных и местных органов государственного управления странам предлагается осуществлять деятельность по увеличению безопасности дорожного движения в соответствии с пятью указанными ниже элементами.

1 Управление безопасностью дорожного движения. Этот элемент предполагает поощрять создание партнерств и назначение головных учреждений, способных разработать и обеспечивать выполнение национальных стратегий, планов и целевых ориентиров в области безопасности дорожного движения, опирающихся на сбор данных и доказательные исследования, для оценки организации контрмер и мониторинга их осуществления и эффективности. В рамках этого элемента рекомендуется:

– определить ведущее учреждение по безопасности дорожного движения с привлечением партнеров. В Беларуси головной организацией, ответственной за безопасность дорожного движения, является Постоянная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь;

– разработать национальную стратегию, координируемую ведущим учреждением и предусматривающую

внедрение передовых инновационных технологий в сфере безопасности дорожного движения (например [2]). Подобная стратегия Беларуси сформулирована в [5];

– установить реалистичные и долгосрочные целевые показатели по национальной деятельности на основе анализа национальных данных по ДТП. В Беларуси целевым показателем по снижению гибели в ДТП, установленным в [5], является снижение числа погибших в 2015 г. по сравнению с 2006 г. на 30 %. Следует отметить при этом, что конкретного плана действий, целевых функций, управляемых параметров и т.д. по достижению сформулированной цели в [5] не содержится;

– вести работу по обеспечению достаточного финансирования деятельности, подлежащей осуществлению. Деятельность в Республике Беларусь по обеспечению безопасности дорожного движения из бюджета не финансируется;

– создать и поддерживать системы данных для текущего мониторинга и оценки, в которые будет включен ряд процессов и мер достижения результатов. В ГАИ Республики Беларусь существует база данных по учету ДТП.

2 Более безопасные дороги и мобильность, подразумевающие под собой улучшение безопасности дорожных сетей, особенно для наиболее уязвимых из них (например, пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов). Это предусматривается достичь благодаря проведению оценки дорожной инфраструктуры и совершенствованию планирования, проектирования, строительства и эксплуатации дорог с учетом требований безопасности. В рамках этого элемента предполагается:

– содействовать росту приверженности и безопасности дорожного движения и подотчетности за нее среди дорожных управлений, дорожных инженеров и специалистов по городскому планированию;

– содействовать удовлетворению потребностей всех пользователей дорог в рамках устойчивого городского планирования, управления спросом на услуги транспорта и регулирования землепользования;

– содействовать безопасному функционированию, поддержанию и улучшению существующей дорожной инфраструктуры;

– содействовать разработке безопасной новой инфраструктуры, удовлетворяющей потребности в мобильности и доступе всех пользователей;

– стимулировать укрепление потенциала и передачу знаний в области безопасной инфраструктуры;

– поощрять научные исследования и разработки в области более безопасных дорог и обеспечения мобильности.

В нашей стране действующее законодательство предусматривает обязательную государственную экспертизу всех новых проектов в области дорожного строительства, регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры, политику, направленную на разделение и защиту уязвимых участников дорожного движения. В качестве недостатков в этой сфере в Беларуси следует отметить отсутствие системной политики, пропагандирующей пешие прогулки или передвижение на велосипеде, а также поощряющей инвестиции в общественный транспорт.

3 Безопасные транспортные средства. Этот элемент подразумевает поощрение внедрения усовершенствованных технологий обеспечения безопасности транспортных средств в отношении пассивной и активной безопасности путем сочетания соответствующих глобальных стандартов, программ информирования потребителей и стимулов для ускорения использования новых технологий. В рамках этого элемента предполагается:

- побуждать государства-члены применять и вводить правила по безопасности автотранспортных средств, разработанные Всемирным форумом Организации Объединенных Наций по согласованию правил в отношении автотранспортных средств [3];

- поощрять осуществление новых программ оценки автомобилей во всех регионах мира в целях расширения доступности информации для потребителей о показателях безопасности транспортных средств;

- способствовать заключению соглашений по обеспечению того, чтобы все транспортные средства были оборудованы ремнями безопасности и анкерными креплениями, отвечающими нормативным требованиям, и установить соответствующие стандарты в отношении аварийных испытаний;

- поощрять повсеместное разворачивание технологий предупреждения аварий, доказавших свою эффективность, например электронного контроля стабильности и антиблокировочных тормозных систем на мотоциклах;

- способствовать применению налоговых и иных стимулов в отношении транспортных средств, обеспечивающих высокие уровни защиты пользователей дорог, и препятствовать импорту и экспорту новых или подержанных автомобилей со сниженными стандартами безопасности;

- стимулировать применение правил в отношении защиты пешеходов и расширение исследований в области технологий безопасности, призванных сократить риски для уязвимых пользователей дорог;

- способствовать тому, чтобы перевозчики приобретали, эксплуатировали и обслуживали транспортные средства, характеризующиеся передовыми технологиями обеспечения безопасности.

В области повышения безопасности транспортных средств в Республике Беларусь действует стандарт Всемирного форума ООН для согласования правил в области транспортных средств. В то же время в нашей стране отсутствует программа оценки новых автомобилей. Кроме того, законодательством Беларуси предусмотрено наличие ремней безопасности на передних и задних сиденьях новых автомобилей. Для импортируемых автомобилей аналогичные нормы права отсутствуют.

4 Более безопасное поведение пользователей дорог. Этот элемент подразумевает под собой разработку комплексных программ улучшения поведения пользователей дорог, последовательное или возрастающее обеспечение соблюдения законов и стандартов в сочетании с информированием/обучением общественности в целях повышения показателей пользования ремнями безопасности и шлемами, а также сокращения управления транспортными средствами в нетрезвом виде, пре-

вышения скорости и других факторов риска. В рамках этого элемента предполагается:

- повышать информированность о факторах риска для безопасности дорожного движения и мерах профилактики и проводить кампании социального маркетинга с целью воздействия на взгляды и мнения относительно необходимости программ в области безопасности дорожного движения;

- установить и добиваться соблюдения ограничений скорости и основанных на фактических данных стандартов и правил в целях сокращения аварий и травматизма, связанных с превышением скорости. В Республике Беларусь действуют сформулированные в Правилах дорожного движения ограничения скоростей (в км/ч): автомагистрали – 110, загородные дороги – 90, городские дороги – 60, прилегающие территории – 20. Также введено в действие законодательство об видеофиксации превышения скоростных режимов;

- ввести и добиваться соблюдения законов и основанных на фактических данных стандартов и правил в отношении:

- управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии в целях сокращения аварий и травматизма, связанных с употреблением алкоголя. Законодательно в Беларуси закреплена максимальная допустимая доля алкоголя в крови водителя любого механического транспортного средства, составляющая 0,0029 ‰. Однако, несмотря на это, около 17 % ДТП со смертельным исходом происходит с участием водителей в нетрезвом состоянии;

- шлемов для мотоциклистов в целях сокращения травм головы. В Республике Беларусь действуют утвержденные стандарты шлемов, а также законодательство, предписывающее использование шлемов водителями и пассажирами мотоциклов. Однако стоит отметить, что исследований, направленных на оценку доли водителей и пассажиров мотоциклов, нарушающих законодательство о применении шлемов, не проводились, а также незначительную сумму штрафа за нарушение этого законодательства.

- ремней безопасности и систем безопасности для детей в целях сокращения травматизма в результате ДТП. В Беларуси действует законодательство, предписывающее использование ремней безопасности водителями и пассажирами. Однако стоит отметить, что исследований, направленных на оценку доли водителей и пассажиров, нарушающих законодательство о применении ремней, не проводились, а также незначительную сумму штрафа за нарушение этого законодательства;

- транспорта, профессиональной гигиены труда и безопасности, обеспечивающих безопасное функционирование коммерческих грузовых и транспортных автомобилей, служб пассажирских перевозок и других государственных и частных автопарков в целях сокращения травматизма в результате ДТП. В Беларуси действует ряд нормативных правовых и технических нормативно-правовых актов ([6–10] и др.);

- проводить научные исследования, разрабатывать и содействовать применению комплексных мер политики и методов сокращения дорожно-транспортного травматизма, связанного с профессиональной деятельностью, в государственном, частном и неформальном секторах

в порядке поддержки международно признанных стандартов в отношении систем управления дорожной безопасностью и профессиональной гигиены труда и безопасности. Крупных научных исследований в Беларуси в данной сфере, финансируемых за счет бюджета, не проводится;

– содействовать введению систем градуированной выдачи водительских прав начинающим водителям.

5 Ответные меры после аварий. Этот элемент подразумевает под собой повысить оперативность реагирования на экстренные ситуации, вызванные ДТП, и улучшить способность систем здравоохранения и иных систем обеспечивать надлежащую неотложную медицинскую помощь и более продолжительную реабилитацию для жертв аварий. В рамках этого элемента предполагается:

– разработать системы оказания добольничной помощи, в том числе для извлечения жертвы из автомобиля после аварии, и ввести единый общенациональный телефонный номер для сообщения о чрезвычайных ситуациях;

– внедрить системы оказания больничной травматологической помощи и оценивать качество оказываемой медицинской помощи, применяя надлежащую практику в отношении систем оказания травматологической помощи и обеспечения качества;

– обеспечить на раннем этапе реабилитацию и поддержку пациентам с травмами и лицам, потерявшим родственников в результате дорожных аварий, в целях сведения к минимуму как физических, так и психологических травм;

– поощрять создание надлежащих систем страхования пользователей дорог в целях финансирования служб реабилитации жертв аварий;

– способствовать проведению тщательных расследований аварий и принятию эффективных правовых ответных мер в случаях смерти и травм в результате ДТП и, таким образом, поощрять справедливое урегулирование и обеспечение правосудия для родственников погибших и в связи с полученными травмами;

– поощрять и стимулировать наем и удержание в штате работодателями инвалидов;

– поощрять исследования и разработки в области совершенствования ответных мер в связи с авариями.

Таким образом, сопоставительный анализ рекомендаций Глобального плана десятилетия по обеспечению безопасности дорожного движения с активностью в этой сфере в Республике Беларусь позволил выявить ряд недостатков по этому вопросу в нашей стране. Основным является отсутствие научно обоснованной целевой программы, содержащей в себе: развернутый анализ причин ДТП; выявление факторов, влияющих

на ДТП, и оценку степени такого влияния; конкретные мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения; ответственных лиц; механизм финансирования.

Список литературы

1 Всемирная организация здравоохранения [Электронный ресурс] / Доклад о состоянии безопасности дорожного движения 2009. – Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-64-255-en.pdf. – Дата доступа: 12.01.2008.

2 Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use : ISO 39001. – Enacted 2010-12-01. – Switzerland, 2012. – 37 p.

3 Организация объединенных наций [Электронный ресурс] / Европейская экономическая комиссия. – Режим доступа: <http://www.unecsc.org/trans/main/welcwp>. – Дата доступа: 12.01.2008.

4 Всемирная организация здравоохранения [Электронный ресурс] / Доклад о состоянии безопасности дорожного движения 2013. – Режим доступа: http://www.un.org/ru/publications/pdfs/road_safety_report_2013_rus.pdf. – Дата доступа: 12.08.2013.

5 Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2006 г. № 757.

6 Дорожные транспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки : СТБ 1280-2004 (с изм. и доп.). – Введ. 2004-09-24. – Минск : Госстандарт Республики Беларусь; БелНИИТ «Транстехника», 2004. – 25 с.

7 О внесении изменений и дополнений в постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 3 декабря 2002 г. № 84 : постановление М-ва здравоохранения Респ. Беларусь от 8 сент. 2010 г. № 122.

8 Об утверждении правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Респ. Беларусь : постановление М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь от 8 дек. 2010 г. № 61 (с изм. и доп.).

9 Об утверждении санитарных норм и правил «Требования к условиям труда водителей автомобильного транспорта», гигиенического норматива «Оптимальные и допустимые значения параметров микроклимата на рабочих местах водителей автомобильного транспорта», внесении изменения в постановление главного государственного санитарного врача Республики Беларусь от 31 дек. 1988 г. № 35 и признании утратившими силу санитарных норм и правил № 11-10-94 «Санитарные правила по гигиене труда водителей автомобилей», постановления М-ва здравоохранения Респ. Беларусь от 20 сент. 2011 г. № 93: постановление М-ва здравоохранения Респ. Беларусь от 14 июня 2013 г. № 47.

10 Об утверждении Методических рекомендаций по организации деятельности автомобильного перевозчика в сфере безопасности дорожного движения : приказ М-ва транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь от 10 июня 2010 г. № 286-Ц.

Получено 01.09.2014

I. A. Makushenko, S. A. Azemsha. Evaluation of the Republic of Belarus activities in the global plan of decade of action for road safety.

UN General Assembly Resolution A / 64/255 period of time from 2010 to 2020 proclaimed the Decade of Action for Road Safety. Recognition of road accidents all over the world at such a high level talks about the relevance of the problem of improving road safety. In this resolution, given the goals, objectives, and specific activities for implementing the global plan of the Decade of Action for Road Safety.

The article analyzes the content of actions recommended by the Global Plan for the Decade of Action for Road Safety, provides an assessment of their implementation in the Republic of Belarus and outline the main ways to improve road safety in our country.