

Дорожно-транспортные происшествия случаются на всех континентах, во всех странах мира. Ежегодно они уносят жизни более миллиона людей, а еще несколько миллионов людей превращают в инвалидов. Пешеходы, немеханизированные участники дорожного движения (в том числе велосипедисты, рикши и люди с тачками) и мотоциклисты в странах с низким и средним уровнем дохода несут на себе большую долю бремени, связанного со смертью и с серьезными увечьями на дорогах. Самыми уязвимыми из них являются пожилые люди, дети и инвалиды.

Несмотря на все возрастающее бремя дорожно-транспортного травматизма, вопросам безопасности дорожного движения уделяется все еще недостаточное внимание – как на международном, так и на национальном уровне. И среди причин такого положения – отсутствие общего осознания данной проблемы и нехватка конкретной информации о ее масштабах, о ее влиянии на здоровье населения, о социальном и экономическом ущербе, наносимом дорожно-транспортными происшествиями, а также о тех мероприятиях, которые способны предотвращать дорожно-транспортные происшествия или уменьшать наносимый ими ущерб.

Еще одна причина такого положения состоит в том, что дорожно-транспортные происшествия не «принадлежат» какому-то одному, конкретному ведомству, будь то на национальном или на международном уровне. Напротив, ответственность за различные аспекты данной проблемы: проектирование и производство транспортных средств, планирование дорожной сети и строительство дорог, градостроительное проектирование и сельское строительство, принятие законодательства о безопасности дорожного движения и контроль за его исполнением, заботу о жертвах аварий и оказание им квалифицированной медицинской помощи – поделена между большим числом отраслей, сфер и групп населения. И, как правило, не бывает какого-то одного, ведущего ведомства, которое способно было бы обеспечить координацию деятельности всех этих учреждений и помочь заняться этой проблемой

в целом. С учетом этих обстоятельств вовсе не следует удивляться тому факту, что в этом вопросе, как правило, часто не хватало политической воли, необходимой для того, чтобы разработать и осуществить эффективную политику и полноценные программы безопасности дорожного движения.

Главные идеи настоящего доклада

Настоящий доклад – первый документ такого рода по этой теме, осуществленный совместными усилиями ВОЗ и Всемирного банка, – дает на основании имеющейся в настоящее время информации представление о травматизме как результате дорожно-транспортных происшествий и о мерах, которые следует предпринять для того, чтобы в конечном счете справиться с этой проблемой. Вот главные идеи настоящего доклада:

- Любая дорожно-транспортная система весьма сложна и крайне опасна для здоровья людей. Составными элементами такой системы являются механические транспортные средства, дороги и участники дорожного движения, а также окружающие их материальные, социальные и экономические условия. Создание менее опасной системы дорожного движения предполагает применение так называемого «системного подхода» – а именно: видение такой системы как единого целого и взаимодействия между ее элементами, а также выделение тех ее элементов, которые потенциально требуют вмешательства. В частности, такой подход предполагает признание того, что тело человека в высшей степени уязвимо для различного рода травм, а самим людям свойственно ошибаться. Безопасная система дорожного движения – это такая система, которая учитывает высокую уязвимость человека и его свойство ошибаться, и, кроме того, полностью или в значительной мере компенсирует эти свойственные ему характеристики.
- Дорожно-транспортный травматизм – это колоссальная проблема здравоохранения и одновременно проблема социально-эко-

номического развития, ежегодно приводящая к гибели на дорогах почти 1,2 млн человек; еще от 20 до 50 млн подвергаются различного рода травмам или же на всю жизнь остаются инвалидами. Данные как ВОЗ, так и Всемирного банка показывают, что если не принять всех необходимых мер, то к 2020 г. число такого рода травм будет стремительно расти, и в особенности в тех странах, где сейчас быстро развивается автомобильное движение. Сегодня на долю стран с низким и средним уровнем дохода приходится 90% общего числа травм, но и прирост числа жертв дорожно-транспортного травматизма станет наибольшим именно здесь. Хотя данные об ущербе, причиняемом в результате дорожно-транспортных происшествий, далеко не полны, особенно в отношении стран с низким и средним уровнем дохода, ясно, что их экономические последствия для отдельных людей, семей, общин и стран неимоверно огромны: они составляют от одного до двух процентов валового внутреннего продукта каждой страны. Кроме того, надо еще учитывать тяжелое и трагическое бремя, которое обрушивается на жертв дорожно-транспортных происшествий – как в физическом, так и в психологическом отношении, а равно и на их семьи, друзей, соседей и всех живущих рядом с ними. Структуры здравоохранения и их нередко и без того скудный бюджет подвергаются серьезным нагрузкам, когда приходится иметь дело с оставшимися в живых жертвами аварий на дорогах.

- Во многих странах отсутствуют системы отслеживания дорожно-транспортного травматизма, которые были бы способны снабжать заинтересованных лиц надежной информацией о дорожно-транспортных происшествиях и связанных с ними жертвах. Существующие показатели, которые отражают информацию об этих явлениях, и в особенности о случаях, не заканчивающихся смертельным исходом, не поддаются стандартизации, что затрудняет сравнение положения в этой сфере в различных стра-

нах и регионах. Часто обнаруживаются расхождения в информации относительно одних и тех же событий – например, между данными полиции и учреждений здравоохранения. Более того, широко распространенная практика не сообщать исчерпывающей информации относительно смертей и увечий как о результате дорожно-транспортных происшествий (это в одинаковой мере относится к данным ведомств здравоохранения и полиции) ограничивает полезность существующих источников данных на этот счет. Ощущается, следовательно, потребность в надежной информации в данной сфере, которая обеспечила бы прочную основу для планирования безопасности дорожного движения и для грамотного принятия решений в этой сфере. Создание простой и экономически эффективной системы контроля за состоянием дорожно-транспортного травматизма – важный шаг на пути к совершенствованию всей системы безопасности дорожного движения. Но это все же не означает, что отсутствие надежной информации должно мешать действиям в настоящее время. Многого можно сделать путем адаптации и использования уже оправдавших себя на практике методов безопасности дорожного движения.

- Целый ряд факторов, оказывающих влияние на вероятность возникновения дорожно-транспортного травматизма, следует рассматривать на основе системного подхода. Вот различные варианты рисков стать жертвой дорожно-транспортного происшествия и факторы, влияющие на эти риски:
 - Что касается *подверженности риску*, то среди ее детерминантов находятся экономические и демографические факторы, уровень автомобилизации страны, способы передвижения, частота случаев необязательных поездок и практика планирования землепользования.
 - Что касается *частоты аварий*, то факторы риска включают в себя превышение скорости движения, управление транспортным средством в состоянии

- алкогольного опьянения, неисправность транспортного средства, опасную структуру дорожного полотна и связанное с этим отсутствие эффективной практики контроля за соблюдением правил дорожного движения или отсутствие таких правил.
- Что касается *тяжести телесного повреждения*, то факторы риска включают в себя неиспользование ремней безопасности, специальных детских сидений и защитных шлемов; это также отсутствие «мягких» передних частей автомобилей, способствующих защите пешеходов в случае столкновения; инфраструктура придорожной полосы, которая не обеспечивает защиты при аварии; факторы выносливости человека.
 - Что касается *последствий полученной травмы*, то здесь факторы рисков состоят в промедлении с обнаружением самого факта дорожно-транспортного происшествия и с проведением мероприятий по спасению жизни жертвы аварии и оказанию ей психологической помощи; неприбытие скорой помощи на место аварии и несвоевременная доставка пострадавшего в больницу или же задержка с оказанием таковой; и, наконец, в наличии и качестве оказываемой травматологической помощи и реабилитации или же в простом отсутствии такой помощи.
 - Ответственность за безопасность дорожного движения распределена между целым рядом ведомств (смотри вставку 5.1). Для снижения уровня рисков в системах дорожного движения мира требуется готовность работать в этом направлении и принятие решений на основе имеющейся информации правительствами, промышленниками, неправительственными организациями и международными организациями. В этой работе должны также участвовать лица самых разных профессий, таких, как инженеры-дорожники, конструкторы автомобилей, представители правоохранительных органов, специалисты-медики и представители групп гражданского общества.
 - «Вижн Зеро» в Швеции и Программа устойчивой безопасности в Нидерландах – вот примеры передовой практической деятельности, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения. Такие методы могут приносить и другие положительные результаты. Они могут способствовать пропаганде здорового образа жизни, включающего более частые пешие прогулки и езду на велосипеде, а это, в свою очередь, может снизить уровень шумов и загрязнения воздушной среды, которые приносит автомобильное движение. В этой связи Колумбия представляет собою пример развивающейся страны, которая начинает осуществление подобной стратегии.
 - Важная роль, которую может играть в деле профилактики дорожно-транспортного травматизма система здравоохранения, заключается в проведении следующих мероприятий: сбора и анализа данных, позволяющих показать медицинские и экономические последствия дорожно-транспортных происшествий; исследовании факторов риска; осуществлении различных мероприятий в этой сфере, а также их контроле и оценке; проведении надлежащих мер по первичной профилактике, помощи и реабилитации жертв аварий; выступлении в пользу признания важности данной проблемы.
- Дорожно-транспортные происшествия предсказуемы, и их можно предотвратить. Во многих странах с высоким уровнем дохода за последние два десятка лет произошло резкое сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и количества их жертв. Этого удалось достичь за счет применения системного подхода к проблеме безопасности дорожного движения, в котором делается упор на общее состояние дорог, на состояние автопарка и на роль участников дорожного движения. Таким образом, дело не сводится к одному стремлению изменить поведение участников дорожного движения. Хотя способы

решения этих проблем в странах с низким и средним уровнем дохода могут и отличаться от таковых в тех странах, где история автомобилизации гораздо более длительная, основополагающие принципы и там, и здесь одинаковы. Сюда входит, например, грамотное проектирование дорог и грамотное управление движением транспортных потоков, более строгие требования к конструированию транспортных средств, регулирование скоростного режима, использование водителями ремней безопасности и контроль за уровнем потребления алкогольных напитков. Проблема состоит в том, что в странах с низким и средним уровнем дохода надо либо оценивать уже существующие решения данных про-

блем и приспосабливать их к условиям своей страны, либо искать новые пути их решения.

Заимствование и приспособление ряда наиболее сложных мероприятий – это все же, скорее, долгосрочная перспектива, и она требует проведения специальных научных исследований и разработок с учетом специфики данной конкретной страны. Кроме того, во всех странах многое предстоит сделать и в части поисков новых и более совершенных мер безопасности дорожного движения. Так, например, срочно требуется оснащение автотранспортных средств более мягкой передней частью в целях снижения вреда, причиняемого пешеходам и велосипедистам в случаях дорожно-транспортных происшествий.

ВСТАВКА 5.1

Программы действий в интересах обеспечения безопасности дорожного движения

Возможный вклад правительств

Развитие институционального потенциала

- Придать безопасности дорожного движения в стране статус одной из первоочередных задач.
- Предоставить одному из государственных ведомств более широкие полномочия в осуществлении всей работы, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения, обеспечить его необходимыми ресурсами и обязать его гласно отчетливо работать о выполняемой им работе.
- Разработать мультидисциплинарный подход к проблемам безопасности дорожного движения.
- Определить соответствующие цели в области безопасности дорожного движения и утвердить общенациональные планы достижения этих целей.
- Поддерживать создание групп, выступающих за обеспечение безопасности дорожного движения.
- Выделить бюджетные средства для обеспечения безопасности дорожного движения и усилить финансирование наиболее успешных и эффективных мероприятий в области безопасности дорожного движения.

Политическая линия, законодательные акты и контроль за их исполнением

- Издавать законодательные акты, требующие от водителей использования ремней безопасности и специальных детских сидений, а также ношения мотоциклистами и велосипедистами защитных шлемов, и обеспечивать контроль за исполнением этих норм и правил.
- Издавать законодательные акты, направленные на пресечение практики управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, и обеспечивать контроль за исполнением этих норм и правил.
- Установить необходимые ограничения скоростного режима на дорогах и обеспечивать контроль за исполнением этих норм и правил.
- Вводить строгие и единообразные стандарты техники безопасности в отношении транспортных средств и обеспечивать контроль за исполнением этих норм и правил.
- Добиваться того, чтобы вопросы безопасности дорожного движения стали неременным элементом экологических и иных аспектов всех новых проектов, а также составной частью оценки транспортной политики и планов развития транспорта.
- Создать такую систему сбора данных, которая обеспечивала бы сбор и обработку данных, а также позволяла бы использовать эти данные для повышения безопасности дорожного движения.
- Создать для дорожной сети необходимые проектировочные нормативы, которые обеспечивали бы условия безопасности для всех участников дорожного движения.
- Управлять инфраструктурой таким образом, чтобы обеспечивать условия безопасности для всех.
- Создавать эффективные, безопасные и доступные услуги общественного транспорта.
- Способствовать развитию хождения пешком и езды на велосипеде.

ВСТАВКА 5.1 (продолжение)**Возможный вклад учреждений системы здравоохранения**

- Включать вопросы безопасности дорожного движения в качестве элемента их деятельности, направленной на охрану здоровья и на профилактику заболеваний.
- Поставить цели устранения недопустимого ущерба здоровью, проистекающего из дорожно-транспортных происшествий.
- На систематической основе собирать относящуюся к проблематике здравоохранения информацию относительно масштабов, характера и последствий дорожно-транспортных происшествий.
- Поддерживать исследования, касающиеся факторов риска и разработки, исполнения и оценки эффективной политики в области здравоохранения, в том числе в области интенсивной терапии, а также проводить контроль за осуществлением этой политики.
- Содействовать наращиванию материальной инфраструктуры во всех сферах безопасности дорожного движения и в деле оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий.
- Формулировать основанные на надежной научной информации такие направления политики и практической деятельности, которые обеспечивали бы безопасность водителей и пассажиров транспортных средств, а также уязвимых участников дорожного движения.
- Улучшать добольничное и больничное обслуживание пострадавших, а также службы реабилитации всех жертв дорожно-транспортных происшествий.
- Повышать профессиональную подготовку медицинского персонала в части оказания первичной медицинской помощи травматологическим больным, в том числе на районном уровне и в специализированных лечебно-профилактических учреждениях.
- Содействовать дальнейшей интеграции вопросов охраны здоровья и безопасности в мероприятиях по развитию транспортной системы, а также разрабатывать методы достижения этой цели, например, в форме комплексной оценки состояния транспортной системы.
- Проводить кампании для привлечения общественного внимания к проблемам безопасности дорожного движения, основываясь на уже известных последствиях их влияния на здоровье населения и на масштабы экономических потерь.

Возможный вклад заводов-изготовителей транспортных средств

- Добиваться того, чтобы все механические транспортные средства соответствовали стандартам безопасности дорожного движения, принятым в странах с высоким уровнем дохода, вне зависимости от того, где произведено, продано или используется данное транспортное средство; сюда включается оснащение его ремнями безопасности и иным базовым оборудованием, обеспечивающим безопасность движения.
- Приступить к выпуску автомобилей с более безопасной передней частью, чтобы сделать их менее опасными для уязвимых участников дорожного движения в случае дорожно-транспортного происшествия.
- Продолжать работу, направленную на достижение более высоких уровней безопасности транспортных средств, как в проводящихся в настоящее время исследованиях, так и в опытно-конструкторских работах.
- В рекламных кампаниях и в продвижении транспортного средства на рынке в духе ответственности делать упор на его надежность.

Возможный вклад организаций-доноров

- Выделить задачу совершенствования безопасности дорожного движения в качестве первоочередной задачи глобального развития.
- Включать аспекты безопасности дорожного движения в структуру грантов, предназначенных для программ исследований в области здравоохранения, транспорта, окружающей среды и системы просвещения.
- Содействовать разработке безопасной инфраструктуры.
- Поощрять исследования, продвигать программы и стратегии по вопросам безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода.
- Ставить финансирование проектов развития транспортной инфраструктуры в зависимость от прохождения ими проверки на эксплуатационную безопасность и от других последующих мероприятий, проведение которых может оказаться необходимым.
- Создавать механизмы, позволяющие финансировать обмен знаниями и содействовать улучшению системы безопасности дорожного движения в развивающихся странах.
- Содействовать созданию структур управления безопасностью дорожного движения на региональном и национальном уровнях.

Возможный вклад общественности, групп гражданского общества и отдельных лиц

- Поддерживать усилия государственной власти, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения.
- Выявлять трудности в реализации безопасности дорожного движения на местном уровне.
- Оказывать помощь в планировании безопасных и эффективных транспортных систем, учитывающих интересы водителей и уязвимых участников дорожного движения, таких, как велосипедисты и пешеходы.
- Требовать оснащения автомашин оборудованием, усиливающим безопасность дорожного движения, таким, как ремни безопасности.
- Поддерживать усилия властей по контролю за соблюдением законов и правил дорожного движения и проводить кампании за жесткое и скорое наказание нарушителей этих законов и правил.
- Вести себя ответственно, а именно:
 - соблюдать на дорогах скоростной режим;
 - никогда не управлять машиной, когда содержание алкоголя в крови превышает допустимый законом уровень;
 - постоянно пользоваться ремнями безопасности и должным образом усаживать детей в автомобиле, даже во время коротких поездок;
 - пользоваться защитным шлемом, садясь за руль двухколесного транспорта.

Существует много испытанных научно обоснованных мер, а также таких плодотворных идей, которые пока еще проходят стадию проработки. И правительства вполне могли бы воспользоваться ими в процессе выработки эффективных и вполне экономически оправданных программ безопасности дорожного движения. Если странам удастся наладить эффективное использование имеющихся финансовых средств, они смогут извлечь из снижения уровня смертности, травматизма и инвалидизации, являющегося результатом дорожно-транспортных происшествий, значительные социальные и экономические выгоды.

Рекомендации по возможным действиям

Настоящий доклад предоставляет правительствам возможность дать оценку нынешнему состоянию безопасности дорожного движения в их странах, проанализировать действующие нормы и правила, а также структуру и потенциал учреждений, имеющих отношение к данной проблеме, и затем предпринять соответствующие действия. Все приводимые ниже рекомендации должны затрагивать широкую сферу деятельности и дисциплин, если имеется реальное стремление достичь поставленных целей. Но в то же время настоящие рекомендации следует рассматривать как достаточно гибкое руководство общего характера. В них заключен значительный потенциал для адаптации к конкретным условиям и возможностям конкретных стран.

В некоторых странах с низким и средним уровнем дохода, располагающих ограниченными людскими и финансовыми ресурсами, правительствам может оказаться трудно осуществить только своими силами некоторые из приводимых рекомендаций. В такого рода ситуациях было бы целесообразно, чтобы эти страны налаживали сотрудничество с международными или неправительственными организациями или с иными партнерами для достижения целей настоящих рекомендаций.

Рекомендация 1: Определить ведущую правительственную организацию, которая возглавит всю работу в стране по обеспечению безопасности дорожного движения

В каждой стране целесообразно иметь ведущую организацию по проблемам безопасности дорожного движения, которая располагала бы необходимыми полномочиями и несла бы ответственность за принятие решений, за контроль над ресурсами и за вопросы координации такой деятельности во всех правительственных учреждениях, и в том числе в системе здравоохранения, на транспорте, в системе просвещения и в полиции. Такое учреждение должно располагать необходимыми финансовыми средствами на нужды обеспечения безопасности дорожного движения и должно гласно отчитываться за свою деятельность.

Мировой опыт показал, что в деле обеспечения безопасности дорожного движения могут эффективно работать различные модели и что каждая страна должна создать такое ведущее учреждение с учетом своих конкретных условий. Такое учреждение может быть независимым управлением, или комитетом, или органом, представляющим сразу несколько различных правительственных учреждений. Оно также может быть и частью более крупной транспортной организации. Это учреждение может либо выполнять большую часть работы своими силами, либо поручать исполнение ее части другим организациям – в том числе местным и региональным властям, научно-исследовательским учреждениям или профессиональным объединениям.

Такое учреждение должно предпринимать особые усилия по привлечению к этой работе значительных групп лиц, занятых вопросами безопасности дорожного движения, в том числе и широких кругов общественности. Высокий уровень осознания проблемы, взаимодействие и сотрудничество являются ключом к налаживанию и последовательному выполнению национальной программы по безопасности дорожного движения.

Такая национальная программа станет осуществляться еще успешнее, если один или несколько авторитетных политических лидеров страны смогут активно поддержать дело безопасности дорожного движения.

Рекомендация 2:
В каждой стране следует провести оценку масштабов проблемы, наметить стратегический курс и образовать институциональные структуры, имеющие отношение к дорожно-транспортному травматизму, а также создать потенциал, позволяющий заниматься предупреждением этого вида травматизма

Важным элементом в деле обеспечения безопасности дорожного движения является четкое определение масштабов и характера проблемы, а также выработка стратегии, образование институциональных структур и создание потенциала в масштабах страны, которые и будут решать вопросы дорожно-транспортного травматизма. Это подразумевает не только осознание общих масштабов смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, травматизма и аварий, но также и того, кто из участников дорожного движения наиболее уязвим; в каких районах страны эти проблемы наиболее серьезны; каковы факторы риска; какие стратегии безопасности дорожного движения, программы и специальные мероприятия осуществляются в этой связи; какие ведомственные структуры заняты проблемами дорожно-транспортного травматизма, и каковы их возможности. Информация о промежуточных мерах, таких, как установление средней скорости движения, показатели использования ремней и шлемов безопасности, также может оказаться полезной; она может быть получена путем проведения выборочных исследований.

Среди вероятных источников информации можно назвать: полицию, учреждения здравоохранения и лечебно-профилактические учреждения; министерство транспорта; страховые компании; автомобилестроительные компании и, наконец, национальные учреждения по сбору данных для планирования и развития. Однако, прежде чем использовать данные, полученные из таких источников, следует в обязательном порядке удостовериться в их точности, последовательности и надежности.

Системы сбора информации о смертности и травматизме в результате дорожно-тран-

спортных происшествий должны быть просты и не быть чрезмерно дорогими, соответствовать уровню квалификации персонала, использующего их, и точно соответствовать национальным и международным стандартам.

В свою очередь, и эти стандарты должны быть несложными, применение их должно приносить наибольшую отдачу; среди этих стандартов назовем: учет числа смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий за каждые 30 календарных дней; Международную статистическую классификацию заболеваний и других проблем здоровья; Международную классификацию экзогенных факторов травматизма (ИКЕКИ), а также систему учета травматизма и руководящие указания по их исследованию, разработанные ВОЗ и ее отделениями на местах.

Такая информация должна предоставляться в первую очередь большому числу заинтересованных ведомств и привлекаемых групп лиц, и учреждениям, отвечающим за дорожное движение, правоохранительным учреждениям, учреждениям системы здравоохранения и просвещения.

Экономические издержки дорожно-транспортного травматизма в большинстве стран значительны. Там, где это возможно, оценка прямого и косвенного экономического ущерба дорожно-транспортного травматизма, особенно его последствий в соотношении с валовым национальным продуктом, может помочь улучшить понимание масштабов данной проблемы.

Но отсутствие такого рода информации не должно рассматриваться правительствами как основание для отсрочки начала выполнения других рекомендаций, также представленных в настоящем докладе.

Рекомендация 3:
Разработать национальную политику в области безопасности дорожного движения и соответствующий план действий

Каждая страна должна разработать политику безопасности дорожного движения, которая должна носить межведомственный характер, поскольку к ее исполнению будут привлечены

различные государственные учреждения, занятые вопросами транспорта, здравоохранения, просвещения, правоохранительные органы и другие структуры, связанные с решением данной проблемы. В то же самое время такая политика является междисциплинарной, поскольку к ее исполнению будут привлечены: специалисты по безопасности дорожного движения, инженеры, градостроители, специалисты по региональному планированию, специалисты системы здравоохранения и другие. Такая политика должна учитывать проблемы и потребности всех участников дорожного движения, в особенности уязвимых, а также должна быть связана с мероприятиями политики, проводимой другими ведомствами. К ее реализации должны привлекаться представители правительственных органов, частного сектора, неправительственных организаций, средств массовой информации и широкой общественности.

Национальная политика в области безопасности дорожного движения должна ставить перед собой хотя и грандиозные, но в то же время реалистичные цели, по крайней мере, на период от пяти до десяти лет. Она должна предусматривать достижение результатов, которые поддаются измерению, и обеспечивать достаточный уровень финансирования, который позволял бы разрабатывать, исполнять, управлять, контролировать и оценивать осуществляемую в ее рамках деятельность. Как только такая политика безопасности дорожного движения будет выработана, на ее основе должен быть разработан национальный план действий, который определял бы конкретные виды деятельности и распределял бы для их осуществления имеющиеся в распоряжении страны ресурсы.

Рекомендация 4:
Ассигновать финансовые ресурсы
и направлять людские ресурсы
для решения этой проблемы

Хорошо продуманное вложение финансовых и людских ресурсов способно существенно сократить травматизм и смертность как результат дорожно-транспортных происшествий. Полученная из других стран информация о проводимых ими различных мероприятиях в этой области способна помочь правительст-

ву оценить предполагаемые расходы и одновременно вероятную эффективность тех или иных конкретных мероприятий, а также определить приоритетные направления в отношении того, какие именно мероприятия заслуживают вложения в них средств в первую очередь, с учетом того, что наличные ресурсы могут быть ограничены. Подобного рода анализ эффективности затрат мероприятий, проведенных в других сферах системы здравоохранения, вполне может помочь формулированию приоритетных направлений в финансировании системы здравоохранения.

Странам, возможно, придется определить потенциальные источники новых поступлений средств, чтобы иметь возможность осуществить капиталовложения, необходимые для достижения целей безопасности дорожного движения. В качестве примеров можно назвать налоги на автомобильное топливо, плату за пользование дорогами и за парковку автомобилей, за регистрацию транспортных средств и штрафы за нарушение правил дорожного движения. Оценки объема работы, которую следует проделать в данном регионе страны на этапе разработки проектов, способных оказывать влияние на уровень безопасности дорожного движения, а также проверки на эксплуатационную безопасность, по мере того как проект приближается к своему завершению, могут помочь оптимально использовать ограниченные ресурсы.

Многие страны не располагают специалистами, способными заняться разработкой и реализацией эффективной программы безопасности дорожного движения и, следовательно, им придется срочно заняться подготовкой таких кадров. В этих случаях приоритетное значение приобретает наличие соответствующих учебных программ. Подобная подготовка должна охватывать конкретные области – такие, как статистический анализ, проектирование дорог и оказание медицинской помощи травматологическим больным, а также должна касаться сфер, исследуемых различными отраслями знания, таких, как градостроительство и региональное планирование, разработка и анализ политики в этой

сфере, планирование дорожного движения и планирование системы здравоохранения.

В настоящее время ВОЗ разрабатывает специальную учебную программу по профилактике дорожно-транспортного травматизма, предназначенную для средних медицинских учебных заведений и других учебных центров. Ряд международных структур, такие, как Программа по профилактике дорожно-транспортного травматизма в Африке и Сеть по дорожно-транспортному травматизму, в настоящее время предоставляют возможности проведения таких учебных программ; подобные программы и курсы преподаются также во многих медицинских и технических учебных заведениях.

Ряд международных конференций, таких, как Всемирная конференция по профилактике дорожно-транспортного травматизма и по обеспечению безопасности на дорогах, Международная конференция по алкоголизму, наркомании и безопасности дорожного движения (ИКАДТС), конференции, проводимые Международной ассоциацией дорожной медицины (МАДМ), а также конгрессы Всемирной ассоциации автомобильных дорог (ПИАРК) – предоставляют возможности для обмена знаниями, для установления связей и возможного партнерства и сотрудничества, а также для увеличения и укрепления возможностей самих этих стран в данной сфере.

Следует предпринимать усилия и для того, чтобы в работе этих конференций принимало участие больше представителей стран с низким и средним уровнем дохода и чтобы они привлекались к выработке всемирных и региональных программ безопасности дорожного движения.

**Рекомендация 5:
Осуществлять конкретные мероприятия, направленные на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, на минимизацию травматизма на дорогах и его последствий, а также на то, чтобы давать оценку проведенным мероприятиям**

Необходимо осуществлять конкретные мероприятия, направленные на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, на

минимизацию травматизма на дорогах и его последствий. Эти мероприятия должны базироваться на надежно установленных фактах дорожно-транспортного травматизма и на их анализе, соответствовать культурным традициям страны и проходить предварительную проверку, а также быть составной частью национальной политики, направленной на решение проблем дорожно-транспортных происшествий (см. вставку 5.2).

В Главе 4 подробно обсуждались мероприятия по безопасности дорожного движения, в особенности оценивалось их воздействие на снижение частоты и тяжести дорожно-транспортного травматизма, рассматривались там и вопросы эффективности затрат – в тех случаях, когда имеются необходимые для этого данные. Не существует какого-то одного пакета мероприятий в этой области, которые в одинаковой мере могли бы применяться во всех странах. И, однако, все страны вполне могут следовать имеющемуся в этой сфере положительному опыту, в том числе:

- включать вопросы безопасности дорожного движения в качестве долгосрочных задач **программ землепользования и планирования развития транспорта**; сюда можно включать создание более коротких и более безопасных пешеходных и велосипедных маршрутов, а также создание удобных, безопасных и недорогих средств муниципального транспорта; здесь же находятся и вопросы **проектирования и строительства дорог**, в том числе создания регулируемых перекрестков, дорожных гребней и установок дорожного освещения;
- принятие положения об **ограничении скорости** на дорогах – в соответствии с типом дорог – и контроль за его исполнением;
- принятие законодательства об использовании **ремней безопасности** и специальных **приспособлений для безопасности детей** и контроль за его исполнением;
- принятие законодательства, вводящего требование об использовании велосипедистами и водителями двухколесных механических транспортных средств **защитных шлемов** и контроль за его исполнением;

ВСТАВКА 5.2**Опыт Коста-Рики в борьбе за безопасность дорожного движения**

Население Коста-Рики насчитывает около 4 млн жителей, в стране имеется около 900 000 единиц транспорта и дорожная сеть длиной в 29 000 км, из которых 9 000 км имеют твердое покрытие. Только 20% дорог с твердым покрытием поддерживается в нормальном состоянии.

В Коста-Рике дорожно-транспортные происшествия и их последствия, безусловно, являются одной из проблем здравоохранения страны. Они являются главной причиной насильственных смертей, главной причиной смерти лиц в возрасте от 10 до 45 лет и третьей по значению причиной уменьшения средней продолжительности жизни населения вследствие преждевременных случаев смерти. Ущерб, наносимый стране вследствие дорожно-транспортных происшествий, составляет почти 2,3% объема валового внутреннего продукта.

Вследствие серьезности и сложности проблемы безопасности дорожного движения был сформулирован целый набор скоординированных мероприятий, который предполагалось проводить на межведомственном и междисциплинарном уровнях. В стране уже 23 года действует Национальный совет по безопасности дорожного движения, образованный при Министерстве общественных работ и транспорта. В настоящее время осуществляется Национальный план безопасности дорожного движения, наметивший за 2001–2005 гг. добиться снижения уровня смертности на дорогах на 19%, и в нем задействованы такие аспекты, как законодательство в области дорожного движения, контроль со стороны полиции, система просвещения, инфраструктура и научные исследования.

Законодательство в области дорожного движения и контроль со стороны полиции

Положения законодательства были изменены в интересах более надежной защиты интересов пешеходов, был также введен новый закон, сделавший обязательным использование водителями и пассажирами ремней безопасности. Полиция активизировала операции с целью выявления случаев чрезмерного употребления водителями алкоголя, контроля за случаями превышения скорости и отказа от использования ремней безопасности.

Просвещение

Проводимые в настоящее время кампании заостряют внимание на соблюдении скоростного режима и использовании ремней безопасности и на борьбе против управления автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, тем самым поддерживая усилия правоохранительных органов. Ежегодно, в течение всей пасхальной недели, когда одновременно на дороги страны выезжает большое число автомобилистов, проводится специальная кампания. Совершенно особая кампания проводится в отношении пешеходов. Медицинские обследования водителей стали более строгими.

Данный национальный план предусматривает изучение материалов по безопасности дорожного движения во всех классах начальной и средней школы.

Инфраструктура

В соответствии с содержанием плана безопасности дорожного движения Коста-Рики устанавливается новая инфраструктура дорог в интересах защиты уязвимых участников дорожного движения, включая возведение пешеходных надземных переходов, строительство велосипедных дорожек, а также ограждений и асфальтированных дорожек вдоль опасных участков дорог. Устанавливаются новые, улучшенные дорожные знаки и светофоры.

Научные исследования

В настоящее время на систематической основе происходит сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях и о жертвах дорожно-транспортных происшествий и сведение этой информации воедино. В масштабах всей страны проводятся научные исследования по целому ряду вопросов, включая:

- безопасность передвижения по дороге в школу и домой;
- опасное поведение водителей и пешеходов;
- использование ремней безопасности;
- уязвимость участников дорожного движения по дороге в лечебные учреждения;
- проверка безопасности дорог и определение особо опасных мест, где происходят аварии;
- финансовые издержки и экономические последствия дорожно-транспортных происшествий.

- принятие положения о **предельно допустимом уровне содержания алкоголя в крови** водителей, проведение выборочного контроля структуры выдыхаемого воздуха на пунктах проверки водителей на трезвость и контроль за его исполнением.
- требование о включении **подфарников в светлое время суток** для двухколесного механического транспорта (также сле-

дует рассмотреть вопрос об обязательном включении света фар в светлое время суток и на четырехколесном транспорте);

- требование о том, чтобы механические транспортные средства разрабатывались таким образом, чтобы обладать известной **безопасностью при аварии**, чтобы была обеспечена защита находящихся внутри людей; эта же идея должна распространиться и на конструкцию пе-

редней части автомобилей в интересах обеспечения безопасности пешеходов и велосипедистов;

- требование о том, чтобы все новые проекты автомобильных дорог подвергались **проверке на эксплуатационную безопасность** силами специалиста по безопасности дорожного движения, независимого от проектировщиков дороги;
- управление существующей **инфраструктурой дорог**, проводимое таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность дорожного движения за счет более безопасных пешеходных дорожек и дорожек для велосипедистов, за счет мер по упорядочению транспортных потоков, недорогих мер по обслуживанию дорог и придорожной полосы, снабженных средствами предупреждения дорожно-транспортных происшествий;
- укрепление связей во всей **цепи оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий**, начиная с места происшествия до доставки пострадавших в лечебно-профилактическое учреждение (это могут быть определенные группы лиц, куда, например, могут входить водители коммерческого автотранспорта, которые ранее кого-либо могут со всей вероятностью оказаться на месте аварии и которые могут получать базовую подготовку по оказанию первой помощи пострадавшим; и профессиональные медицинские работники, получившие дополнительную специальную подготовку по оказанию помощи травматологическим больным);
- усиление действенности программ по контролю за исполнением законодательства по безопасности дорожного движения с помощью **массовых информационных и просветительских кампаний** (например, в отношении опасности превышения скорости или управления автомобилем под воздействием алкоголя, а также в отношении социальных и экономических последствий такого поведения).

Рекомендация 6: Содействовать развитию возможностей страны и международного сотрудничества

Сейчас мир стоит перед лицом глобального кризиса безопасности дорожного движения, который пока еще не до конца осознается, но который еще более усилится, если не будут предприняты надлежащие меры. Международные организации, включая специализированные учреждения ООН, неправительственные организации и многонациональные корпорации, а также страны и учреждения, оказывающие экономическую помощь, – все они могут сыграть важную роль в разрешении этого кризиса и в укреплении дела безопасности дорожного движения во всем мире.

Таким образом, посвящая в 2004 г. Всемирный день здоровья вопросам безопасности дорожного движения, ВОЗ делает еще один шаг в этом направлении. Помимо этого, страны и учреждения, оказывающие экономическую помощь, должны в срочном порядке и в большем объеме направлять свои средства на дело помощи странам с низким и средним уровнем дохода в их усилиях по совершенствованию безопасности дорожного движения. В настоящее время уровень помощи, оказываемой делу безопасности дорожного движения, существенно ниже того, который оказывается в связи с другими проблемами здравоохранения такого же или сопоставимого масштаба. Мало кто из доноров, представляющих многосторонние структуры и оказывающих экономическую помощь, рассматривает безопасность дорожного движения в качестве одного из своих приоритетных проектов финансирования. За редким исключением (Международная автомобильная федерация, Вольво и Фонд Рокфеллера), лишь немногие фонды к настоящему времени передали значимые суммы в пользу международных программ безопасности дорожного движения.

Ряд всемирных и региональных учреждений ООН и межправительственных организаций активно участвуют в деле повышения безопасности дорожного движения. Хотя

некоторые проявления совместных усилий в этой сфере и имели место, тем не менее пока что отмечается лишь незначительное скоординированное планирование деятельности указанных учреждений. Кроме того, ни одна из ведущих организаций не взяла на себя ответственность за то, чтобы такого рода планирование состоялось. Это положение должно измениться; такая ответственность должна быть поручена кому-то напрямую, чтобы были обозначены конкретные роли для тех или иных организаций, чтобы не было допущено дублирования и чтобы можно было надеяться на решимость и готовность выработать и осуществить в ближайшем будущем Всемирный план безопасности дорожного движения.

Прежде всего должен быть проведен форум, на котором все участники данной программы могли бы встретиться и обсудить развитие такого Всемирного плана. Пленарное заседание Генеральной Ассамблеи ООН 14 апреля 2004 года является отправным пунктом в данном направлении. Но этот процесс, однако, потребует и своего продолжения. Он должен включать в себя регулярные встречи соответствующих министров правительств этих стран, на которых они разработают и утвердят Всемирный план действий, или Хартию безопасности дорожного движения, который по своему духу будет соответствовать другим глобальным инициативам, таким, например, как «Цели развития на пороге нового тысячелетия», сформулированные в Декларации Тысячелетия ООН.

Наконец, международные неправительственные организации и частный сектор могут помочь достичь осознания этой проблемы как на местном уровне, так и во всемирном масштабе – среди заинтересованных граждан, работодателей и социально ответственных корпоративных образований.

Заключение

Цель настоящего доклада – внести вклад в совокупность знаний о безопасности дорожного движения. Мы надеемся, что этот доклад станет вдохновляющим средством содействия сотрудничеству, новаторству и готовности предотвращать дорожно-транспортные происшествия во всем мире.

Дорожно-транспортные происшествия можно предвидеть и, следовательно, их можно предотвратить. И однако же, чтобы успешно бороться с данной проблемой, надо добиваться тесной координации и сотрудничества в работе, использовать целостный и интегрированный и вместе с тем межведомственный и междисциплинарный подход.

Хотя разработано множество конкретных практических мероприятий, которые способны спасать жизни людей и предотвращать травмы и увечья, все же главное здесь – политическая воля и готовность работать, ибо без них мало чего удастся достичь. Настало время действовать. Во всем мире участники дорожного движения заслуживают предоставления им возможности пользоваться значительно более удобными и безопасными дорогами.