

ГЛОБАЛЬНИЙ ПЛАН

ДЕСЯТИЛІТТЯ ДІЙ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА 2021-2030 РР.

Цей **Глобальний план** був розроблений Всесвітньою організацією охорони здоров'я та регіональними комісіями Організації Об'єднаних Націй у співпраці з партнерами по програмі «Співпраця в рамках Організації Об'єднаних Націй у сфері безпеки дорожнього руху» та іншими зацікавленими сторонами як керівний документ на підтримку проведення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху на 2021-2030 рр. та досягнення його цілей.

ГЛОБАЛЬНИЙ ПЛАН

ДЕСЯТИЛІТТЯ ДІЙ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА 2021-2030 РР.

В Глобальному Плані викладені необхідні дії для досягнення цієї цілі і міститься заклик до урядів та партнерів впроваджувати комплексний

ПІДХІД «БЕЗПЕЧНА СИСТЕМА»

ЩО НЕОБХІДНО ЗРОБИТИ?

Планування мультимодальних транспортних систем та землевпорядкування

Безпечна дорожня інфраструктура

Безпечні транспортні засоби

Безпечне використання доріг

Надання допомоги постраждалим в ДТП

ЯК ЦЕ ЗРОБИТИ?

Нормативно-правова система

Врахування гендерної проблематики

Фінансування

Управління швидкісним режимом

Зміцнення потенціалу

Технологічний прогрес

Зосередженість на країнах із низьким або середнім рівнем доходу

Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН 74/229 проголошено **Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху на 2021-2030 рр.** з метою знизити смертність та травматизм в результаті дорожньо-транспортних пригод

НЕ МЕНШЕ НІЖ НА 50% протягом цього періоду

ХТО ПОВИНЕН РОБИТИ?

Уряд

Громадянське суспільство

Приватний сектор

Фонди

Установи ООН

Для отримання більш детальної інформації відвідайте:

[ДЕСЯТИЛІТТЯ ДІЙ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА 2021-2030 РР.](#)

ВСТУП

Безпека дорожнього руху: подальші дії

Безпека дорожнього руху: актуальні питання

В глобальному масштабі дорожньо-транспортні пригоди щорічно стають причиною майже 1,3 мільйонів смертей, яких можна було б запобігти та близько 50 мільйонів випадків травмувань, що робить їх основною причиною смертності дітей та молодих людей у всьому світі. Якщо так триватиме й надалі, вони можуть стати причиною ще 13 мільйонів смертей та 500 мільйонів випадків травмувань протягом наступного десятиліття та перешкоджатимуть сталому розвитку, особливо в країнах із низьким або середнім рівнем доходу. Ці неприйнятні цифри, як в абсолютному так і відносному вимірі, залишаються практично незмінними протягом останніх 20 років, незважаючи на кропітку роботу Організації

Об'єднаних Націй та інших органів, що займаються проблемами безпеки дорожнього руху.

Визнаючи важливість цієї проблеми та необхідність діяти, країни світу одноголосно прийняли резолюцію 74/299 Генеральної Асамблеї ООН, в якій вони проголосили 2021–2030 рр. Другим Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, з чіткою метою знизити смертність та травматизм в результаті дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 50% протягом цього періоду.

В цьому плані описані дії, які необхідно виконати для досягнення поставленої цілі. Він призначений для високопосадовців та має слугувати основою для розробки національних та місцевих планів дій і встановлення відповідних цілей. Розпочинаючи Друге Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, уряди та зацікавлені сторони по всьому світу повинні зробити вибір – «діяти як завжди» в надії, що цього буде достатньо для значного зниження смертності, чи діяти сміливо та рішуче, щоб змінити курс, використовуючи інструменти та знання, набуті протягом останнього Десятиліття дій.

Глобальний план на Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху на 2021-2030 рр. відкидає звичний підхід та закликає уряди та зацікавлені сторони змінити курс та піти новим шляхом, який впроваджує комплексний підхід «Безпечна система», що чітко позиціонує безпеку дорожнього руху як ключовий фактор сталого розвитку. План також закликає до дій, які допоможуть світові досягти цілі скорочення до 2030 року кількості смертей та серйозних травмувань внаслідок дорожньо-транспортних пригод на 50%.

Надія є

Величезні можливості для прогресу були створені завдяки сукупності потужних факторів, включно з проголошенням Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй Другого Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху; відновлення державами-членами політичної прихильності та міцної основи, закладеної за останнє Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху; а також включення безпеки дорожнього руху в завдання 3.6 та 11.2 Цілей сталого розвитку. Крім того, три Глобальні конференції на рівні міністрів, призначення Генеральним секретарем Організації Об'єднаних Націй Спеціального посланника з питань безпеки дорожнього руху та створення Фонду ООН з безпеки дорожнього руху чітко вказують на те, що безпеці дорожнього руху надається все більше значення, а механізми для її забезпечення в глобальному масштабі посилюються.

Включення конкретних завдань із забезпечення безпеки дорожнього руху до Порядку денного до 2030 р. відображає загальне визнання того, що смертність та травматизм внаслідок дорожньо-транспортних пригод наразі є одними з найсерйозніших загроз для сталого розвитку країн. Це означає, що безпеку дорожнього руху не можна ставити під загрозу чи приносити в жертву заради задоволення інших соціальних потреб. У цьому контексті безпеку дорожнього руху слід розглядати не як окрему проблему, а як невід'ємну складову багатьох політичних програм, включно з охороною здоров'я дітей, боротьбою зі змінами клімату, забезпечення гендерної рівності та справедливості. Пандемія COVID-19 показала, що потреба в мобільності безсумнівно зростатиме в наступному десятилітті і це неминуче призведе як до очікуваних, так і неочікуваних змін у транспортних системах. Забезпечення того, щоб ці зміни не призвели до зростання смертності та травматизму, вимагатиме постійної пильності та адаптації до ситуації, що змінюється.

Безпека як основоположний принцип

Постійний розвиток транспорту в усьому світі ставить перед нами численні виклики: викиди парникових газів і зміна клімату; забруднення повітря; залежність від викопного палива; епідемія хронічних захворювань; ризики смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Стрімкий розвиток технологій, збільшення щільності та зростання кількості населення в містах, а також поява і зростаюча присутність мікромобільності та використання послуг мобільності свідчать про виклики, які чекають на нас у майбутньому.

Разом з тим, системи мобільності, які дійсно орієнтовані на безпеку, матимуть в цілому позитивний вплив на наше здоров'я; навколишнє середовище; зменшення соціально-економічних втрат, спричинених трагічними випадками, пов'язаними з безпекою дорожнього руху; а також на роль жінок в нашій мобільності та транспортних системах. Розміщення безпеки в центрі наших зусиль із забезпечення безпеки дорожнього руху автоматично зробить безпечну мобільність правом людини. Це підвищить значення питання безпеки у глобальному порядку денному і створить новий імпульс для посилення зобов'язань урядів, корпорацій і міжнародних організацій щодо впровадження заходів, які можуть суттєво знизити дорожньо-транспортний травматизм.

Настав час діяти: неприпустимо високий рівень смертності та травматизму, а також початок наступного Десятиліття із забезпечення безпеки дорожнього руху спонукають світову спільноту із безпеки дорожнього руху діяти інакше.

Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН 74/229 проголошено **Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху на 2021-2030 рр.** з метою знизити смертність та травматизм в результаті дорожньо-транспортних пригод

НЕ МЕНШЕ НІЖ НА 50% протягом цього періоду

ЧАСТИНА I

Бачення Глобального плану

Мобільність є невід'ємною частиною майже кожного аспекту нашого повсякденного життя. Ми виходимо з дому і потрапляємо в дорожню систему, якою ми рухаємося на роботу та в школу, за продуктами харчування, а також до багатьох інших місць для задоволення наших повсякденних сімейних і соціальних потреб. Вплив дорожньо-транспортної системи є настільки великим, що її безпека – або відсутність безпеки – впливає на широкий спектр основних потреб людини. Таким чином, забезпечення безпеки доріг і створення умов для сталої мобільності відіграє важливу роль для зменшення бідності та нерівності, розширення доступу до зайнятості та освіти, а також для пом'якшення наслідків зміни клімату. Насправді, ефективність, доступність і безпека транспортних систем прямо чи опосередковано сприяють реалізації багатьох ЦСР. Сама по собі діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху обмежена у своєму потенційному охопленні та впливі і часто підпорядкована іншим соціальним потребам. Але якщо розглядати безпеку дорожнього руху як необхідність, яка може сприяти прогресу в задоволенні соціальних потреб – від гендерної рівності до екологічної стійкості – її потенціал може бути значно розширений.

Глобальний план описує, що необхідно зробити для досягнення цієї цілі і закликає уряди та партнерів впровадити комплексний

ПІДХІД «БЕЗПЕЧНА СИСТЕМА»

Для кого призначений цей план

Ціль цього плану – надихнути національні та місцеві органи влади, а також інші зацікавлені сторони, які здатні впливати на безпеку дорожнього руху (включаючи громадянське суспільство, наукові кола, приватний сектор, донорів, громадських та молодіжних лідерів та інші зацікавлені сторони), в процесі розробки ними

національних та місцевих планів дій та формулювання цілей для Десятиліття дій.

Спираючись на підхід «Безпечна система»

Підхід «Безпечна система» – ключова особливість Десятиліття дій – визнає, що автомобільний транспорт є складною системою і ставить безпеку в її основу. Він також визнає, що люди, транспортні засоби та дорожня інфраструктура повинні взаємодіяти таким чином, щоб забезпечити високий рівень безпеки. Отже, «Безпечна система»:

- передбачає і враховує помилки, властиві людині;
- включає проектування доріг і транспортних засобів таким чином, щоб сила удару при зіткненні обмежувалася припустимим для людського організму рівнем, щоб запобігти смерті або серйозним травмам;
- мотивує тих, хто проектує та обслуговує дороги, виробляє транспортні засоби та керує програмами забезпечення безпеки, розділяти відповідальність за безпеку з учасниками дорожнього руху, щоб у разі аварії вживалися заходи для виправлення недоліків в рамках всієї системи, замість того, щоб звинувачувати лише водія чи інших учасників дорожнього руху;
- переслідує мету постійного вдосконалення доріг і транспортних засобів, щоб зробити безпечною всю систему, а не лише місця чи ситуації, де траплялися аварії останнім часом; та
- дотримується основоположного принципу, що транспортна система повинна бути зведена до нульової смертності або серйозних травм, і що безпека не повинна ставитися під загрозу заради інших факторів, таких як вартість або бажання прискорити час транспортування.

ЧАСИНА II

Рекомендовані дії

Наведені нижче рекомендації ґрунтуються на перевірених та ефективних заходах і найкращих практиках запобігання дорожньо-транспортному травматизму та надають всебічний огляд заходів із впровадження та вдосконалення «Безпечних систем».

Ці рекомендації не є обов'язковими для виконання, але можуть бути використані для розробки національних планів дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, адаптованих до місцевих умов, наявних ресурсів і можливостей.

Планування мультимодальних транспортних систем та землепорядкування

Очікується, що до 2030 року близько 70% населення світу проживатиме в містах, тому зростання попиту на міську мобільність перевищить пропускну здатність систем, які значною мірою залежать від приватних транспортних засобів, таких як автомобілі та мотоцикли. Тому ключовим фактором у вирішенні цієї проблеми є інвестиції в системи громадського транспорту, що сприятимуть безпечному та ефективному пересуванню великої кількості населення, яке постійно зростає. Системи громадського транспорту, такі як автобуси, трамваї та приміські поїзди, перевозять більше людей порівняно з приватними автомобілями і, як правило, є більш доступними за ціною. Вони зменшують ризик аварій і є ключовим засобом підвищення безпеки, як це підкреслено в завданні 11.2 ЦСР.

Важливою відправною точкою для впровадження підходу «Безпечна система» є планування транспортних систем та землевпорядкування. Воно забезпечує оптимальне поєднання моторизованих і немоторизованих видів транспорту для забезпечення безпеки та рівного доступу до мобільності, одночасно задовольняючи різноманітні потреби та вподобання населення. Планування мультимодальних транспортних систем і землевпорядкування має бути адаптоване до місцевих умов і клімату. Планування землевпорядкування має включати питання управління попитом на транспортні послуги, вибору способу пересування та забезпечення можливості безпечного та екологічного пересування для всіх, особливо найздоровішими та екологічно чистими засобами пересування, якими часто нехтують: пішки, на велосипеді та громадським транспортом. Це має супроводжуватися стандартами, які явно спрямовані на те, щоб уникнути або зменшити потенційні ризики для безпеки дорожнього руху і встановлюють мінімально необхідні показники безпеки для всіх очікуваних засобів пересування, можливостей і поїздок.

Наприклад, наявність місць для паркування велосипедів та приватних транспортних засобів поблизу автобусних зупинок та залізничних вокзалів може сприяти розвитку мультимодальних засобів пересування. Окрім усунення ризиків для пішоходів і велосипедистів, пов'язаних з рухом автотранспорту, людям необхідно відчувати себе в безпеці. З цією метою важливими передумовами для заохочення мультимодальних перевезень та активної мобільності є інвестиції в інфраструктуру та заходи політики, що підвищують рівень захищеності людей як стосовно дорожнього руху, так і стосовно злочинності, і особливо ті заходи політики, що спрямовані на вирішення гендерних проблем в контексті забезпечення безпеки.

Вставка 1

Рекомендовані заходи для заохочення планування мультимодальних транспортних систем та землевпорядкування

- Впроваджувати політику, що сприяє компактному міському проектуванню.
- Впроваджувати політику, яка забезпечує зниження швидкості руху та приділяє першочергову увагу потребам пішоходів, велосипедистів та користувачів громадського транспорту.
- Сприяти транзитно-орієнтованому проектуванню, щоб сконцентрувати міський розвиток та комерційну забудову навколо вузлів громадського транспорту.
- Стратегічно розміщувати, де це можливо, державне, субсидоване житло та житло для робітників таким чином, щоб забезпечити зручний доступ до транспортних послуг з високою пропускнуою спроможністю.
- Стримувати використання приватних транспортних засобів в районах зі щільною міською забудовою з високою щільністю населення шляхом введення обмежень для користувачів автотранспортних засобів, транспортних засобів та дорожньої інфраструктури, а також надавати альтернативні засоби пересування, які є доступними, безпечними та простими у використанні, такі як пересування пішки, на велосипеді, на автобусі та на трамваї.
- Забезпечити інтермодальне сполучення між громадським транспортом та прокатом велосипедів на великих зупинках громадського транспорту та створити транспортні сполучення для велосипедного та пішохідного руху, які скорочують загальний час у дорозі.
- Побудувати нові (або модернізувати та, що існують) транспортні мережі, щоб немоторизовані засоби пересування були такими ж безпечними, як і моторизовані, і, що найважливіше, задовольняли потреби в пересуванні людей незалежно від віку та можливостей.
- Сприяти позитивному маркетингу та використанню стимулів, таких як участь роботодавця в оплаті проїзних квитків на громадський транспорт.

Безпечна дорожня інфраструктура

Безпечна дорожня інфраструктура має вирішальне значення для зменшення дорожньо-транспортного травматизму. Дорожня інфраструктура повинна бути спланована, спроектована, побудована та експлуатуватися таким чином, щоб забезпечити мультимодальну мобільність, включно з спільного використання/громадським транспортом, а також для пересування пішки та на велосипеді. При цьому необхідно усунути або мінімізувати ризики не лише для водіїв, а й для всіх учасників дорожнього руху, починаючи з найбільш вразливих груп.

Необхідні мінімальні стандарти технічної інфраструктури, що покликані забезпечити безпеку пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів, водіїв, пасажирів транспортних засобів, користувачів громадського транспорту, операторів вантажних перевезень та інших користувачів мобільності. Ці стандарти повинні

включати такі основні елементи, як вертикальні та горизонтальні вказівники (дорожні знаки і розмітка); тротуари; безпечні переходи; велосипедні доріжки; смуги для мотоциклів; автобусні смуги; безпечні узбіччя; розділення різних режимів руху; розділювальні смуги та загородження на швидкісних дорогах; безпечне проектування перехресть; встановлення швидкісного режиму з врахуванням особливостей місцевості та дороги, цільового призначення та режиму руху. Необхідно також визначити потреби в фізичній та цифровій інфраструктурі для використання передових технологій допомоги в управлінні автомобілем та безпілотних транспортних засобів.

Для управління швидкістю інфраструктура повинна бути спроектована таким чином, щоб бути логічною та інтуїтивно зрозумілою і щоб забезпечити безпеку всіх учасників дорожнього руху (наприклад, зручний в'їзд в місто, продумана організація дорожніх робіт). На додаток до підвищення безпеки, дорожня інфраструктура повинна бути більш доступною, в тому числі для людей з інвалідністю, та полегшувати перехід з одного виду транспорту на інший. На глобальному та регіональному рівнях були розроблені рекомендації щодо відповідних стандартів для різних компонентів безпеки, які можуть бути використані країнами при розробці власних стандартів.

Вставка 2

Рекомендовані дії для підвищення безпеки дорожньої інфраструктури

- Розробити функціональні класифікації та необхідні стандарти безпеки для кожної групи учасників дорожнього руху на рівні географічного землевпорядкування та дорожнього-транспортного коридору.
- Переглянути та вдосконалити законодавство та місцеві стандарти проектування, із врахуванням функціонального призначення доріг та потреб всіх учасників дорожнього руху, а також для конкретних зон.
- Встановити технічний стандарт і цільовий показник для рейтингу для всіх проектів, із врахуванням потреб всіх учасників дорожнього руху, а також цільові показники рівня безпеки на конкретній ділянці.
- Впроваджувати інфраструктурні рішення, які забезпечуватимуть логічний та інтуїтивно зрозумілий швидкісний режим (наприклад, 30 км/год у центрах міст; ≤ 80 км/год на замських дорогах без розділювальної смуги; 100 км/год на швидкісних автомагістралях).
- Провести аудит безпеки дорожнього руху на всіх ділянках нових доріг (від попереднього техніко-економічного обґрунтування до детального проектування) та надати оцінку із залученням незалежних та акредитованих експертів, щоб забезпечити відповідність всіх учасників дорожнього руху

мінімальному стандарту не нижче трьох зірок.

- Скласти карту ризиків ДТП (за наявності достовірних даних про ДТП) та провести профілактичні огляди та перевірки з метою оцінки рівня безпеки дорожньої мережі, за необхідності з акцентом на відповідні потреби учасників дорожнього руху.
- Встановити цільові показники ефективності для кожного учасника дорожнього руху на основі результатів перевірки з чітко визначеними параметрами і з врахуванням якісних характеристик дороги (наприклад, наявність тротуарів).

Безпека транспортних засобів

Транспортні засоби повинні бути спроектовані таким чином, щоб забезпечити безпеку тих, хто перебуває в них, і тих, хто знаходиться зовні. Для підвищення безпеки транспортних засобів у їхню конструкцію можуть бути інтегровані різні функціональні елементи, що дозволяють або уникнути аварій (активна безпека), або зменшити ризик травмування пасажирів та інших учасників дорожнього руху в разі аварії (пасивна безпека). Незважаючи на те, що було розроблено кілька типів технологічних рішень, ступінь їх проникнення в різні країни неоднакова, і те, що входить в «стандартне обладнання» нового автомобіля відрізняється в різних країнах. Дійсно, залежно від правил, що діють на цільовому ринку, автомобілі, що виробляються оснащують різними засобами безпеки. Автомобільні компанії часто відмовляються від обладнання нових автомобілів деякими функціями пасивної безпеки, якщо ці автомобілі продаються в країнах, де нормативно-правова база не вимагає наявності цих функцій.

Існує потреба у застосуванні узгоджених законодавчо встановлених стандартів щодо конструкції та технологічного оснащення транспортних засобів для забезпечення єдиного та загально прийнятного рівня безпеки в усьому світі. Уряди повинні законодавчо встановити мінімальний набір стандартів безпеки для всіх «традиційних» категорій транспортних засобів, включно з легковими автомобілями, мікроавтобусами, вантажівками, автобусами та дво- і триколісними транспортними засобами, а також для «нестандартних» видів транспортних засобів, поширених в багатьох країнах (наприклад, тук-тук, скайлаби, джипні).

Вставка 3

Рекомендовані дії для забезпечення безпеки транспортних засобів

- Встановити ефективні, узгоджені стандарти безпеки для нових та вживаних

моторизованих транспортних засобів, ременів безпеки, дитячих утримуючих систем та мотоциклетних шоломів, у тому числі:

- стандарти щодо засобів захисту пасажирів у разі лобового та бокового зіткнення;
 - щодо ременів безпеки та кріплень ременів безпеки для всіх сидінь, щоб гарантувати встановлення ременів безпеки в транспортних засобах під час їх виробництва;
 - щодо місць кріплення дитячих утримуючих пристроїв ISOFIX, у відповідності з якими утримуючий пристрій повинен прикріплюватися безпосередньо до рами транспортного засобу, щоб запобігти їх неправильному використанню;
 - щодо електронної системи контролю стійкості автомобіля, що запобігає заносу та втраті керованості в разі надмірної або недостатньої керованості;
 - щодо системи екстреного гальмування для зменшення вірогідності зіткнень;
 - стандарти щодо захисту пішоходів для зменшення сили зіткнення з транспортним засобом;
 - щодо мотоциклетних шоломів, сертифікованих відповідно до міжнародних узгоджених стандартів;
 - щодо антиблокувальної гальмівної системи та денних ходових вогнів для мотоциклів;
 - щодо інтелектуальних систем підтримки заданої швидкості, які допомагають водіям дотримуватися швидкісного режиму;
 - щодо систем eCall або системи автоматичного виклику екстрених служб в разі аварії (AECS) що забезпечує запуск екстреного реагування за допомогою бортового датчика.
- Забезпечити дотримання ефективних, узгоджених стандартів безпеки протягом усього терміну експлуатації транспортного засобу. Це можна зробити, наприклад, за допомогою:
- обов'язкової сертифікації та реєстрації нових і вживаних транспортних засобів на основі загальноприйнятих вимог щодо безпеки в поєднанні з регулярними техоглядом;
 - регулювання експорту та імпорту вживаних транспортних засобів, що супроводжується перевітками в пунктах в'їзду та виїзду, а також обов'язковим періодичним технічним оглядом транспортних засобів; та
 - сприяння підвищенню попиту на більш безпечні автомобілі шляхом заохочення програм незалежної оцінки нових автомобілів.

Угоди ООН щодо транспортних засобів були розроблені, щоб допомогти країнам встановити правила для забезпечення та впровадження стандартів безпеки при виробництві транспортних засобів та їхніх компонентів, а також проведення періодичних технічних оглядів протягом усього терміну експлуатації. Після того, як стандарти затверджені,

виникає необхідність забезпечити їх застосування протягом повного життєвого циклу транспортного засобу. Цей цикл включає виробництво, продаж, технічне

обслуговування або перепродаж, а також переміщення в результаті імпорту або експорту. У зв'язку з цим уряди повинні створити механізми періодичної оцінки стану транспортних засобів, щоб гарантувати, що всі нові та вживані транспортні засоби відповідають основним правилам безпеки транспортних засобів.

Одночасно з прийняттям регуляторних заходів уряди повинні заохочувати надання споживачам інформації про безпеку транспортних засобів в рамках програм оцінки нових автомобілів, які проводяться незалежно від виробників транспортних засобів. Ці програми допомагають покупцям приймати більш продумані рішення про покупку, надаючи їм об'єктивну інформацію про рівень безпеки перевірених транспортних засобів. Крім того, ці програми можуть безпосередньо заохочувати виробників добровільно впроваджувати технології забезпечення безпеки до того, як це буде потрібно для задоволення попиту на більш безпечні транспортні засоби. Державні та приватні автопарки також можуть зробити свій внесок у підвищення безпеки транспортних засобів, завжди купуючи транспортні засоби, які щонайменше відповідають мінімальним стандартам безпеки, встановленим ООН.

Безпечне користування дорогами

Перевищення швидкості, водіння в нетверезому стані, втома водія, неуважність за кермом, невикористання ременів безпеки, дитячих утримуючих пристроїв і шоломів є одними з ключових факторів, що призводять до дорожньо-транспортного травматизму та смертності. Тому при проектуванні та експлуатації дорожньо-транспортної системи необхідно враховувати ці моделі поведінки у відповідних положеннях законодавства, в правозастосуванні та інформаційно-роз'яснювальній роботі. На поведінку учасників дорожнього руху також значною мірою впливають елементи системи безпеки, якими обладнані транспортні засоби і те, як спроектована дорожня інфраструктура, яка повинна враховувати потреби всіх учасників дорожнього руху і бути інтуїтивно зрозумілою, а також гарантувати, що найпростіші, найочевидніші дії є найбезпечнішими.

Законодавство, що регулює поведінку учасників дорожнього руху, може бути прийняте на національному, субнаціональному або регіональному рівнях, залежно від державного устрою країни. Хоча закони про дорожній рух є важливим засобом забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху, необхідно здійснювати контроль за дотриманням цих законів та повинні застосовуватися відповідні покарання для запобігання порушення правил дорожнього руху. Стратегії правозастосування повинні підкріплюватися ефективними інформаційно-роз'яснювальними кампаніями, які покликані забезпечити розуміння і підтримку

громадськості, а також залучення місцевих зацікавлених сторін для забезпечення максимального дотримання законів. Аналогічно, слід вжити заходів для запобігання корупції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки корупція підриває громадську підтримку та ефективність законодавства.

Інші фактори, зокрема визначення розміру страхових внесків залежно від наявності у водія порушень, можуть стимулювати водіїв дотримуватися встановлених законів і правил дорожнього руху. Корпорації, як державні, так і приватні, можуть встановлювати свої правила, які забезпечать безпечну роботу автопарків, в тому числі допускаючи розумні затримки для запобігання перевищенню швидкості, встановлюючи обмеження щодо тривалості робочого часу для працівників служби доставки, а також спостерігаючи за поведінкою водіїв за допомогою засобів контролю, таких як пристрої обмеження швидкості та тахометри.

Вставка 4

Рекомендовані дії для забезпечення безпеки дорожнього руху

- Прийняти закони про безпеку дорожнього руху та забезпечити їх дотримання:
 - Встановити обмеження максимальної швидкості з урахуванням типу та функціональних характеристик доріг.
 - Встановити гранично допустимі норми вмісту алкоголю в крові (ВАС) для запобігання водінню в нетверезому стані (під впливом алкоголю та наркотиків) з особливими положеннями для водіїв-початківців та професійних водіїв.
 - Запровадити обов'язкове використання засобів забезпечення безпеки (ременів безпеки, дитячих утримуючих пристроїв та шоломів).
 - Обмежити використання портативних електронних пристроїв під час водіння.
 - Створити спеціальний правоохоронний орган, провести навчання та забезпечити належне обладнання для правозастосовчої діяльності.
- Встановити правила дорожнього руху та правила отримання водійського посвідчення:
 - Встановити та регулярно оновлювати правила дорожнього руху та норми поведінки учасників дорожнього руху.
 - Проводити інформаційно-роз'яснювальну роботу з метою підвищення обізнаності у правилах дорожнього руху.
 - Встановити мінімальні вимоги до віку та стану зору водіїв.
 - Запровадити тестування з метою перевірки знань та навичок для отримання водійського посвідчення та запровадити порядок поетапного отримання водійського посвідчення для водіїв-початківців.

- Встановити обмеження на максимальний час водіння та мінімальний час відпочинку для професійних водіїв.
- Зробити обов'язковим страхування цивільно-правової відповідальності для операторів моторизованих транспортних засобів.
- Забезпечити, щоб дорожня інфраструктура враховувала потреби всіх учасників дорожнього руху та була спроектована таким чином, щоб сприяти безпечній поведінці, зокрема шляхом впровадження наступних заходів:
 - встановлення однозначних дорожніх знаків та нанесення інтуїтивно зрозумілої дорожньої розмітки;
 - використання кільцевих розв'язок та засобів примусового зниження швидкості, таких як «лежачі поліцейські»;
 - фізичне розділення учасників дорожнього руху, включаючи використання захищених велосипедних доріжок і пішохідних зон.
- Використовувати засоби забезпечення безпеки, якими обладнані транспортні засоби та інші технології для підтримки безпечної поведінки, зокрема:
 - автоматичні ремені безпеки та звукове сповіщення про не пристебнуті ремені безпеки;
 - розумні системи контролю швидкості;
- технології, що відключають функції передачі текстових повідомлень та інших функцій, що відволікають увагу під час водіння.

Дії в разі ДТП

Надання допомоги постраждалим в ДТП та їх виживання значною мірою залежать від швидкості дій: затримка в кілька хвилин може стати фатальною для постраждалого. Тому в разі ДТП необхідно якомога швидше вжити комплексних та скоординованих дій із надання допомоги потерпілим. Механізми, що забезпечують вжиття відповідних заходів, включають систему оповіщення (наприклад, єдиний універсальний номер виклику), для зв'язку з відповідними фахівцями, які, в свою чергу, можуть швидко направити відповідні служби екстреної допомоги з підготовленим персоналом і необхідним обладнанням на машинах швидкої допомоги або, в разі потреби, на гелікоптерах.

Необхідно сприяти навчанню населення із надання першої допомоги, щоб значно розширити можливості своєчасного застосування заходів для порятунку життя, особливо в районах, де долікарняні послуги обмежені та/або час реагування тривалий. Необхідно перш за все організувати навчання співробітників екстрених служб, які не надають медичну допомогу, таких як поліцейські та пожежники, а також інші особи, які за родом своєї діяльності часто опиняються на місці дорожньо-транспортних пригод, наприклад, професійні водії, в тому числі таксисти та водії громадського транспорту. Для того, щоб співробітникам екстрених служб було, які першими прибувають на місце події, було простіше працювати, їх необхідно забезпечити правовим захистом (наприклад, відповідно

до «законів про доброго самаритянина»).

Реабілітація є важливим компонентом надання допомоги постраждалим внаслідок ДТП, оскільки вона може значно знизити ймовірність пожиттєво втратити дієздатність постраждалими у дорожньо-транспортних пригодах. Необхідно запровадити механізми забезпечення більш ефективного надання реабілітаційних послуг та доступу до них постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах. Це включає інтеграцію реабілітаційної допомоги в систему невідкладної допомоги, забезпечення доступності реабілітаційних послуг на нижчих рівнях медичної допомоги та створення відповідних механізмів фінансування, таких як системи страхування учасників дорожнього руху (наприклад, обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності). Забезпечення захисту людей з інвалідністю від втрати робочого місця та їх працевлаштування шляхом створення відповідних стимулів для роботодавців сприятиме пом'якшенню соціально-економічних наслідків втрати працездатності.

Необхідно також запровадити комплексні системи підтримки постраждалих та членів їхніх сімей. Уряди повинні розробити механізми для проведення розслідувань ДТП із залученням спеціалістів різного профілю та забезпечення правосуддя для постраждалих. За необхідності також слід надавати фінансову та соціальну підтримку жертвам та їхнім сім'ям, щоб вони не опинилися за межею бідності через великі витрати, пов'язані з тривалим лікуванням та реабілітацією, або втратою годувальника.

Вставка 5

Рекомендовані дії, спрямовані на більш ефективне надання допомоги постраждалим внаслідок ДТП

- Створити систему оперативного надання допомоги постраждалим в ДТП:
 - Унікальний телефонний номер для виклику екстрених служб, що діє по всій території країни.
 - Механізм координації дій диспетчерської служби (пожежна бригада, поліція, швидка допомога).
- Розширити спроможності надання допомоги серед неспеціалістів (осіб, що не є медичними працівниками):
 - Забезпечити базову підготовку (EMS) осіб, що не є працівниками екстрених служб, таких як водії таксі та громадського транспорту, поліцейські, пожежники тощо.
 - Прийняти «закони доброго самаритянина» для забезпечення правового

захисту неспеціалістів, що надають першу допомогу.

- Посилити ефективність професійної медичної допомоги:
 - Створити реєстри травм у закладах охорони здоров'я для збору інформації про причину травми та клінічні втручання.
 - Розбудова спроможності долікарняної, лікарняної та реабілітаційної допомоги/послуг, а також створення базового пакету послуг невідкладної допомоги для кожного рівня системи охорони здоров'я.
 - Забезпечити цілодобовий доступ – незалежно від платоспроможності – до належним чином оснащених необхідним обладнанням служб оперативної та невідкладної медичної допомоги.
 - Надавати послуги з відновлення та реабілітації для запобігання постійної втрати працездатності.
- Встановити вимоги до проведення розслідування ДТП із залученням спеціалістів різного профілю:
 - Запровадити розслідування ДТП, що призводять до тяжких та смертельних травм, для отримання інформації, необхідної для розробки стратегій запобігання ДТП та ефективного судового захисту постраждалих та їхніх родин.
 - Створити механізми координації розслідувань ДТП та обміну даними між відповідними профільними відомствами.
 - Створити відповідні механізми фінансування, такі як страхування учасників дорожнього руху (наприклад, обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності).
- Надавати соціальну, судово-правову та, за необхідності, фінансову підтримку сім'ям, які втратили годувальника, та особам, постраждалим в наслідок ДТП.

ЧАСТИНА III

Необхідні умови реалізації плану

Вирішальне значення для підвищення рівня безпеки дорожнього руху в наступному десятилітті має забезпечення ефективної реалізації «Безпечної системи». Дії повинні ґрунтуватися на фактичних даних, і за можливості, слід використовувати результати оцінки ефективності реалізації, щоб довести ефективність заходів в місцевих умовах.

Фінансування

В більшості країн діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху фінансується недостатньо. Для розвитку безпечної дорожньої інфраструктури, а також для вжиття заходів, які можуть підвищити безпеку дорожнього руху, необхідні довгострокові, стійкі інвестиції. Існують значні можливості для

залучення інвестицій із джерел, що вже існують в транспортний сектор в ширшому визначенні, зокрема, у планування транспорту і транспортних мереж, в громадський транспорт, в будівництво доріг, експлуатацію та обслуговування доріг та організацію дорожнього руху. Замість того, щоб слугувати «доповненням» до цих ширших транспортних заходів, безпека дорожнього руху повинна бути невід'ємною частиною процесу прийняття рішень в сфері транспорту.

Основна відповідальність за фінансування заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху лежить на національних урядах. Сталими джерелами фінансування, швидше за все, будуть ті, які є внутрішніми, що неопосередковано пов'язані з діяльністю, що фінансується; достатньо економічно обґрунтовані, що дозволяє швидко мобілізувати ресурси та управляти ними; вони є прийнятними для громадськості та політиків. Джерела сталого фінансування включають асигнування з державного бюджету; асигнування з бюджету місцевих органів влади; збори з користувачів доріг; внески в приватні фонди страхування; надлишки від державного страхування; штрафи за порушення правил дорожнього руху; та облігації соціального впливу.

Однак, для того, щоб рекомендовані в цьому плані дії отримали необхідний імпульс, можуть знадобитися механізми проміжного короткострокового фінансування. Існує кілька джерел фінансування, які можуть допомогти розпочати діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху, особливо в країнах з низьким та середнім рівнем доходу. До них відносяться багатосторонні кредитні установи, спонсорська допомога приватного сектору, збір коштів від продажу товарів, міжнародні фінансові установи, благодійні внески від фондів та приватних осіб.

Нормативно-правова система

Міжнародно-правові документи Організації Об'єднаних Націй (ООН) в галузі безпеки дорожнього руху забезпечують міцну основу для створення країнами власних нормативно-правових баз та систем, які сприяють безпеці дорожнього руху та полегшують міжнародний рух транспортних засобів. До них відносяться наступні документи:

- Конвенція про дорожній рух 1968 року та її попередниця, Конвенція про дорожній рух 1949 року, які полегшують міжнародний дорожній рух і підвищують безпеку дорожнього руху шляхом прийняття єдиних правил дорожнього руху.
- Конвенція про дорожні знаки і сигнали 1968 року, яка встановлює набір загальноприйнятих дорожніх знаків і сигналів.

- Угода 1958 року про прийняття єдиних технічних приписів Організації Об'єднаних Націй для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів Організації Об'єднаних Націй, яка є правовою основою для прийняття єдиних Правил Організації Об'єднаних Націй для всіх типів колісних транспортних засобів, що виробляються, зокрема, що стосується безпекових та екологічних аспектів.
- Угода 1997 р. про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів, яка забезпечує правову основу для проведення технічних оглядів колісних транспортних засобів та для взаємного визнання актів технічного огляду для транскордонного використання дорожніх транспортних засобів.
- Угода 1998 р. про введення глобальних технічних правил для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, яка слугує правовою основою для розробки глобальних технічних правил для транспортних засобів що стосуються безпеки та екологічних характеристик.
- Угода 1957 року про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), яка встановлює стандарти, в тому числі вимоги до експлуатації, підготовки водіїв та конструкції транспортних засобів, що можуть застосовуватися для запобігання та пом'якшення наслідків ДТП за участі небезпечних вантажів.

Щоб повністю реалізувати переваги конвенцій ООН з безпеки дорожнього руху, їх застосування повинне виходити за рамки приєднання. Наступним критично важливим кроком є включення конвенцій у національне або регіональне законодавство та системи для забезпечення їхнього ефективного застосування, а також контроль за дотримання цих положень силами дорожньої поліції та інспекційних органів.

Керування швидкістю

Керування швидкістю має вирішальне значення для ефективного впровадження підходу «Безпечна система». Швидкість – це один з найголовніших факторів ризику, який вирішується за допомогою заходів, що стосуються різних елементів системи безпеки, таких як планування мультимодальних транспортних систем та землевпорядкування, інфраструктура, конструкція транспортних засобів та поведінка учасників дорожнього руху. Належне управління швидкістю не тільки безпосередньо впливає на ймовірність та тяжкість ДТП, але й на ефективність інших заходів з безпеки. Наприклад, транспортні засоби, які відповідають правилам ООН щодо транспортних засобів або еквівалентним національним стандартам, розроблені таким чином, щоб обмежити силу удару для пасажирів до

рівня, який дозволяє їм вижити при боковому зіткненні на швидкості до 50 км/год. Таким чином, «Безпечна система» обмежує швидкість до 50 км/год або нижче на дорогах з перехрестями, де можна очікувати бічних ударів.

У густонаселених міських районах існують переконливі докази того, що навіть найбільш досконалі конструкції доріг і транспортних засобів не в змозі належним чином гарантувати безпеку всіх учасників дорожнього руху, якщо швидкість перевищує безпечний рівень 30 км/год. Тому в містах, для яких характерне типове та передбачуване поєднання учасників дорожнього руху (автомобілі, велосипедисти, мотоциклісти і пішоходи), слід встановити ліміт швидкості 30 км/год (20 миль/год), якщо тільки немає переконливих доказів на користь більш високих лімітів.

Заходи з управління швидкістю можуть застосовуватися в різних сферах забезпечення безпеки дорожнього руху, включно з проектуванням та будівництвом доріг (наприклад, використання «лежачих поліцейських» або інших штучних нерівностей на поверхні, припіднятих пішохідних переходів, перехресть з кільцевим рухом, звивистих перешкод, а також встановлення безпечних обмежень швидкості); обладнання транспортних засобів (системами автоматичної підтримки заданої швидкості); зміна поведінки учасників дорожнього руху (законодавство, контроль за дотриманням правил та просвітницька діяльність, спрямована на ефективне загальне стримування перевищення швидкості). Оптимальна інтеграція цих часто розрізнених зусиль (і в тих ситуаціях, в яких вони можуть бути максимально корисними) покращить ефективність управління швидкістю і забезпечить більш потужні результати, які здатні суттєво змінити ситуацію. Наприклад, заходи з будівництва та модернізації доріг більше підходять для умов руху за низької, а не високої швидкості; може знадобитися певний час перш ніж оснащення транспортних засобів відповідним обладнанням зможе стати економічно ефективними, особливо в країнах, які імпортують переважно вживані автомобілі; а контроль за дотриманням правил дорожнього руху, включно з автоматизованим, є найбільш ефективним у країнах з низьким рівнем корупції та ефективною судовою та адміністративною системами.

Зміцнення потенціалу

Першочерговим завданням повинно стати підвищення кваліфікації фахівців з безпеки дорожнього руху, які працюють в державних установах, приватному секторі, в організаціях громадянського суспільства та науково-дослідних установах, оскільки брак спеціальних знань щодо проектування та будівництва безпечних доріг, транспортних засобів та поведінки учасників дорожнього руху, а також для розробки та експлуатації систем, що добре функціонують, з надання

допомоги постраждалим внаслідок ДТП є основною перешкодою в багатьох країнах. Крім того, багатьом країнам і містам бракує досвіду в адаптації принципів «Безпечної системи» до місцевих умов, в ефективному зборі та аналізі даних про безпеку дорожнього руху, а також у проведенні якісних досліджень з безпеки дорожнього руху.

Протягом останніх десятиліть безпека дорожнього руху певною мірою була інтегрована в навчальні програми з багатьох дисциплін, таких як громадське здоров'я, транспорт і міське планування. Важливим елементом у забезпеченні підготовки всебічно розвинених управлінців і практиків у сфері безпеки дорожнього руху має бути акредитація безпеки дорожнього руху як навчальної дисципліни у вищих навчальних закладах та закладах підвищення кваліфікації. Короткострокові курси та заходи з підвищення кваліфікації також можуть допомогти розвинути такі компетенції, як управління програмами та їх реалізація, в той час як професійні мережі та спільноти спеціалістів також є важливими платформами для забезпечення постійної підтримки та поглиблення знань. Крім того, тренінги для фахівців у суміжних галузях (таких як журналістика) можуть бути ефективним засобом посилення ефективності інформаційно-роз'яснювальної роботи та посилення політичної підтримки зусиль із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Врахування гендерної проблематики в процесі транспортного планування

Питання безпеки дорожнього руху по-різному стосуються чоловіків і жінок через низку фізичних, поведінкових і соціальних причин. Незважаючи на більшу вразливість жінок в разі аварії, вони набагато рідше гинуть в ДТП, ніж чоловіки. Якщо вони гинуть, то, як правило, за інших обставин – як пішоходи та пасажери, а не як водії автомобілів чи мотоциклів. Це частково пояснюється тим, що чоловіки частіше використовують для пересування моторизовані транспортні засоби. Це також пояснюється гендерними відмінностями в тому, що стосується готовності до прийняття ризику. Дані свідчать про те, що чоловіки-водії автомобілів/мотоциклів піддаються у 2-4 рази вищому ризику з розрахунку на кілометр, ніж жінки, навіть якщо взяти до уваги, що чоловіки в переважній більшості використовують найнебезпечніші види транспорту, в тому числі для пересування та у зв'язку з професійною діяльністю.

Існують також значні гендерні відмінності в характері травм, отриманих внаслідок ДТП. Жінки мають на 47% вищий ризик отримати серйозні травми в результаті ДТП, ніж чоловіки, і в п'ять разів вищий ризик отримати хлистову травму ший. Анатомічні гендерні відмінності в тому числі в побудові скелету можуть бути однією з можливих причин вищого рівня травматизму серед жінок. Однак

більшість нормативних тестів, що оцінюють безпеку пасажирів транспортних засобів, використовують лише моделі середньостатистичного чоловіка, а тому не відображають специфічні фізичні особливості та потреби жінок.

У зв'язку з цим, в рамках впровадження «Безпечної системи» слід враховувати наступне:

- Основи транспортної політики повинні забезпечувати сприятливі умови як для чоловіків, так і для жінок для того, щоб і ті, й інші мали доступ до безпечної, доступної, надійної та сталої мобільності, а також користуватися транспортними системами без жодної дискримінації.
- Більше жінок має бути залучено до діяльності транспортного сектору та його процесів – чи то в якості операторів транспортних систем, осіб, що приймають рішення при розробці регуляторних та політичних механізмів регулювання, інженерів та проєктувальників, а також в інших сферах.
- Необхідно приділяти більше уваги гендерним відмінностям при проєктуванні та будівництві всіх компонентів транспортної інфраструктури. Наприклад, необхідно змінити конструкцію транспортного засобу, щоб вона враховувала відмінності в ергономіці між статями – манекен жіночої статі для краш тесту EvaRID, коли він був успішно затверджений для нормативних випробувань, є гарним прикладом того, як цього можна досягти.

[Адаптація технологій з врахуванням підходу «Безпечна система»](#)

Автомобільні технології змінюються з безпрецедентною швидкістю, і поки тривають дебати про потенціал нових технологій, передові системи допомоги водієві, включаючи електронні системи контролю стійкості автомобіля, системи утримання автомобіля в межах смуги руху і системи автоматичного екстреного гальмування, вже рятують життя в багатьох країнах. Також розробляються нові автоматизовані системи, які потенційно можуть врятувати ще більше життів. Технології, не пов'язані з транспортними засобами, також можуть змінити ситуацію в країнах з низьким і середнім рівнем доходу. Одним з прикладів є допомога постраждалим в ДТП – ситуація, де комунікаційні технології, які можуть бути засновані на майже повсюдному використанні мобільних телефонів – могли б сприяти оперативному наданню допомоги людям, що опинилися на місці події. В ситуаціях, коли автомобіль швидкої допомоги не має можливості швидко прибути на місце ДТП, відповідні технології можуть забезпечити прокладання маршруту для доставки постраждалих до найближчого медичного закладу, здатного надати допомогу, тим хто отримав травми.

Зв'язок між транспортними засобами і між транспортними засобами та інфраструктурою також може сприяти безпечнішій і стійкішій мобільності. Ці технічні можливості можуть бути особливо ефективними для забезпечення

безпеки пішоходів, велосипедистів і водіїв двоколісних транспортних засобів. Подібні технології також можуть дозволити планувати маршрути для уникнення заторів, з метою скорочення викидів і оптимізації безпеки. Комунікаційні та логістичні технології можуть зменшити потребу в поїздках, об'єднуючи людей електронним шляхом для проведення ділових та торгових операцій, а також полегшуючи ефективну і безпечну доставку продуктів і матеріалів.

Однією із задач управління діяльністю є стимулювання розвитку технологій безпеки, які відповідали б найрізноманітнішим умовам. Інша задача пов'язана з ефективним використанням результатів технологічної революції та її потенційним впливом – як позитивним, так і негативним – на безпеку дорожнього руху. Більш широке запровадження технологій, що забезпечують зв'язок, та інших мобільних технологій створює нові можливості, а також виклики, які вимагають оцінки ефективності та, за необхідності, внесення змін до політики, законів, нормативних актів і правил, що мають відношення до безпеки дорожнього руху.

В центрі уваги країни з низьким та середнім рівнем доходу

На країни з низьким та середнім рівнем доходу припадає понад 90% усіх смертей у ДТП, незважаючи на те, що в цих країнах знаходиться менше 60% світових автотранспортних засобів, тому для досягнення мети Десятиліття дій необхідно приділяти цим країнам підвищену увагу та надавати їм підтримку. Незважаючи на очевидні проблеми, країни з низьким і середнім рівнем доходу можуть випередити традиційні, окремі заходи з підвищення безпеки дорожнього руху і прийняти інтегрований підхід до безпечного і сталого транспорту. Оскільки багато країн з високим рівнем доходу (особливо ті, що значною мірою залежать від використання приватних транспортних засобів) стикаються з такими викликами, як декарбонізація транспорту для пом'якшення наслідків зміни клімату та вирішення проблем зі здоров'ям, пов'язаних з недостатньою фізичною активністю, країни з низьким і середнім рівнем доходу можуть вже зараз інвестувати в мультимодальні транспортні системи в рамках комплексної стратегії розвитку.

Окрім обміну досвідом і надання технічної підтримки, країни з високим рівнем доходу (через свої двосторонні агентства розвитку) разом з багатосторонніми і приватними донорами повинні брати на себе зобов'язання із надання фінансових ресурсів з метою підвищення безпеки дорожнього руху в рамках сприяння розвитку і виконувати ці зобов'язання. Аналогічно, транснаціональні корпорації, що працюють у країнах з низьким і середнім рівнем доходу, повинні контролювати безпеку своєї діяльності та запровадити механізми запобігання дорожньо-транспортному травматизму на всіх етапах свого виробничо-збутового ланцюга. Прихильність і дотримання принципів безпеки дорожнього руху приватними корпораціями має бути однаковою як у країнах з низьким і середнім рівнем доходу,

так і в країнах з високим рівнем доходу, незалежно від нормативного середовища, в якому вони здійснюють свою діяльність.

Різноманітність контекстів і геополітичних умов серед країн з низьким і середнім рівнем доходу підкреслює важливість співробітництва на регіональному і національному рівнях, включаючи можливості для встановлення регіональних цілей і/або стратегій для вирішення спільних проблем. У таких ситуаціях співпраця може також надати можливість посилити вплив окремих країн. Завдяки створенню регіональних мереж та альянсів країни можуть посилити свої важелі впливу під час взаємодії з багатосторонніми та багатонаціональними організаціями.

Частина IV

Спільна відповідальність за безпеку дорожнього руху

Хоча основна відповідальність за розробку безпечної дорожньо-транспортної системи та реалізацію плану дій із забезпечення безпеки дорожнього руху покладена на державні органи, все частіше роль і вплив інших суб'єктів визнається важливою частиною «Безпечної системи». Приватний сектор, громадянське суспільство, науково-освітні кола та інші недержавні суб'єкти також можуть зробити важливий внесок. Колективна, глобальна сила державних і приватних організацій, які впроваджують методи забезпечення безпеки дорожнього руху як частину свого внеску в досягнення ЦСР, а також їхня підтримка, лідерство і купівельна спроможність є значними.

Роль уряду

Уряд (національний та місцевий) несе основну відповідальність за забезпечення безпеки громадян. Враховуючи значні негативні наслідки дорожньо-транспортних пригод та значні позитивні результати підвищення безпеки, безпека дорожнього руху повинна розглядатися як пріоритетне завдання політики і визнаватися цінним суспільним благом. Дуже важливим показником політичної волі є рівень фінансування діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху в різних секторах на національному рівні. Крім того, уряди несуть відповідальність за встановлення пріоритетів у рамках національного плану на основі консультацій із зацікавленими сторонами та інформації, що отримується на місцях, механізмів координації та забезпечення збору й аналізу даних про ДТП, смертність і травматизм.

Центральна роль уряду в керівництві та координації національної стратегії безпеки

дорожнього руху повинна бути збережена навіть тоді, коли він розділяє відповідальність з іншими суб'єктами за допомогою наступних заходів:

- Забезпечення законодавчої бази для безпеки дорожнього руху та наділення юридичними повноваженнями різних відомств як державних, так і недержавних для виконання функцій.
- Розробка плану дій з цільовими показниками та моніторинг діяльності різних суб'єктів у сфері безпеки дорожнього руху, а також забезпечення належного фінансування для підтримки його реалізації.
- Заохочення дотримання стандартів, таких як практика закупівель, постачальниками та користувачами транспортних послуг.
- Забезпечення загальної координації цієї діяльності.

Публічна звітність усіх суб'єктів має вирішальне значення для забезпечення прозорості та підзвітності. Державні суб'єкти зобов'язані оприлюднювати та заохочувати/зобов'язувати інших робити те ж саме щодо власної політики та показників ефективності, включаючи кількість смертей, травм та інші відповідні дані.

Роль науково-освітніх закладів, громадянського суспільства та молоді

В глобальному масштабі значний досвід, який може допомогти заповнити важливі прогалини в різних (іноді тих, яким не надається належна увага) сферах безпеки дорожнього руху, а також сприяти впровадженню політичних заходів, необхідних для зниження дорожньо-транспортного травматизму мають науково-освітні установи та організації громадянського суспільства. Науково-освітні та дослідні установи відіграють важливу роль у збиранні доказів, які допомагають уряду та іншим суб'єктам зрозуміти (за допомогою епідеміологічного аналізу та аналізу ризиків) природу проблеми, а також визначити ефективні рішення і стратегії (за допомогою експериментальних досліджень і оцінки ефективності заходів, що здійснюються). Громадянське суспільство може допомогти посилити роль науково-освітніх кіл, беручи участь в інформаційній діяльності і в якості незалежної сили, що впливає на зміни в суспільстві. Воно також може сприяти розробці політики, розширюючи доказову базу, а також враховуючи думку груп населення, на які ця політика впливає.

Окрім того, що питання безпеки дорожнього руху залишається на порядку денному уряду та об'єднує зацікавлені сторони зі спільною метою, науково-освітні кола та групи громадянського суспільства можуть:

- бути важливим джерелом інформації про безпеку дорожнього руху для громадськості та урядів;
- сприяти забезпеченню підзвітності уряду шляхом розширення прав і можливостей громад у питаннях безпеки дорожнього руху та забезпечення належного врядування; та

- сприяти досягненню ЦСР, пов'язаних з безпекою дорожнього руху.

Молодь відіграє важливу роль у формуванні майбутньої транспортної системи з двох ключових причин. По-перше, це вікова група, яка найбільше страждає від дорожньо-транспортного травматизму, а дорожньо-транспортні пригоди є основною причиною смертності серед осіб віком 5-29 років. По-друге, це покоління, яке успадкує результати прийнятих сьогодні рішень щодо безпеки транспортної системи, що розвивається. Тому їх слід запитувати про їхні потреби, допомагати формувати систему та генерувати ідеї щодо того, як краще захистити найбільш вразливі верстви населення. Конструктивна взаємодія з молодими лідерами може сприяти підвищенню їхньої відповідальності за безпеку дорожнього руху, а також формуванню нової когорти захисників безпеки дорожнього руху зі свіжим поглядом на майбутнє мобільності.

Роль приватного сектору

Корпорації та підприємства мають величезний вплив на суспільство і транспортні системи через свою продукцію; свої парки транспортних засобів і те, як вони ними керують; свій вплив на працівників, підрядників, а також свій потенціал для фінансової підтримки безпеки дорожнього руху. Підприємства та компанії будь-якого розміру і з будь-якого сектору можуть зробити свій внесок у досягнення ЦСР, пов'язаних з безпекою дорожнього руху, керуючись принципами «Безпечної системи» до всіх своїх ланцюгів створення вартості (включаючи внутрішні процедури і методи закупівель, виробництва та дистрибуції) і повідомляючи про показники безпеки у своїх звітах зі сталого розвитку. Наприклад, підприємства можуть встановити у своїх контрактах з постачальниками умови:

- встановити рівні безпеки транспортних засобів (у тому числі двоколісних механічних транспортних засобів) в парках транспортних засобів, які використовуються для надання послуг, що оплачуються;
- вимагати, щоб водії транспортних засобів, у тому числі двоколісних механічних транспортні засоби та інших моторизованих засоби особистої мобільності, пройшли навчання з безпеки дорожнього руху;
- вимагати від постачальників здійснювати проведення самостійного моніторингу та звітування щодо показників безпеки дорожнього руху; та
- встановлювати стандарти для складання графіків та планування закупівель і оплати перевезень та інших транспортних послуг, що покликані запобігти втомі водіїв, що передбачає використання доріг та транспортних засобів з низьким рівнем ризик та забезпечення скорочення часу в дорозі.

Виробники транспортних засобів та суміжні галузі можуть зробити свій внесок, гарантуючи, що транспортні засоби, які вони виробляють, включають елементи безпеки незалежно від ринків, на яких вони продаються. Вони можуть виступати

за безпечну інфраструктуру, пристосовану для всіх учасників дорожнього руху, розвиток технологій безпеки, а також підтримувати зусилля з гармонізації стандартів і вимог у різних регіонах.

Аналогічно, інші сектори, такі як страхування, можуть сприяти культурі безпеки, створюючи стимули для безпечного користування дорогами шляхом регулювання плати за страхування. Схеми обов'язкового страхування можуть сприяти більш ефективному реагуванню після ДТП, сприяючи розслідуванню аварій, а також пропонуючи захист від фінансових втрат для постраждалих. Велике значення для соціально відповідальної діяльності корпорацій мають також інші зусилля, спрямовані на забезпечення безпеки, як розробка індексу безпеки та випуск облігацій соціальної взаємодії для підвищення безпеки дорожнього руху.

Крім того, корпорації та приватні компанії повинні також докласти зусиль до усунення та пом'якшення факторів ризику, які негативно впливають на безпеку дорожнього руху, включаючи рекламу автомобілів, що підкреслює швидкість, яку вони можуть розвинути; рекламу високого споживання алкоголю або інших продуктів, які можуть сприяти погіршенню водіння; та політику зайнятості, яка може сприяти переповненості громадського транспорту або втомі водіїв.

Роль джерел фінансування

Важливу роль у забезпеченні наявності необхідних ресурсів для підтримки заходів, описаних у цьому плані відіграють джерела фінансування, як державні, так і приватні. Приватні донори відіграють важливу роль в ліквідації короткострокових прогалин в інвестиціях і можуть надати такі ресурси, як початкове фінансування для здійснення негайних заходів з підвищення безпеки дорожнього руху, одночасно стимулюючи загальнонаціональні та довгострокові інвестиції з боку уряду. Підтримка зі сторони приватних спонсорів також допомагає заповнити важливі прогалини в розвитку потенціалу, дослідницької та інформаційної діяльності в багатьох країнах. Вирішальне значення для успіху цих зусиль має забезпечення узгодженості пріоритетів між зовнішніми спонсорами та урядами, а також пошук шляхів сталого фінансування безпеки дорожнього руху. Зовнішні спонсори, в тому числі міжнародні організації, двосторонні та багатосторонні агенції з розвитку та банки розвитку, також можуть сприяти зусиллям з безпеки дорожнього руху, забезпечуючи інтеграцію безпеки дорожнього руху в діяльність з розвитку, особливо для ініціатив з розвитку інфраструктури, які впливають на транспорт і мобільність. Ці донори також зобов'язані брати на себе зобов'язання виділяти фінансові ресурси в рамках сприяння розвитку і виконувати ці зобов'язання.

Роль Організації Об'єднаних Націй

Всесвітня організація охорони здоров'я у тісній співпраці з регіональними комісіями ООН виступає в якості координуючого органу з питань безпеки дорожнього руху в рамках системи ООН, надаючи підтримку державам-членам шляхом підвищення обізнаності; встановлення цільових показників; надання рекомендацій з політичних питань; збору даних; розбудови технічного потенціалу; та організацію взаємодії зацікавлених сторін. Спеціальний посланник Генерального секретаря ООН з питань безпеки дорожнього руху продовжуватиме докладати зусиль з підвищення обізнаності про важливість пріоритизації безпеки дорожнього руху в національних планах і бюджетах, а також просувати її зв'язок з іншими ЦСР. Програма «Співробітництва в рамках Організації Об'єднаних Націй з безпеки дорожнього руху» продовжить діяти як консультативний механізм для сприяння міжнародному співробітництву та посиленню глобальної та регіональної координації між установами ООН та іншими міжнародними партнерами з метою підтримки виконання резолюцій Генеральної Асамблеї ООН з безпеки дорожнього руху.

Фонд безпеки дорожнього руху ООН продовжить сприяти зміцненню потенціалу країн ефективно впроваджувати довгострокові заходи з підвищення безпеки дорожнього руху, залучаючи державні та приватні інвестиції для реалізації високоефективних ініціатив у країнах. Координатори-резиденти ООН також продовжуватимуть координувати дії, які плануються та здійснюються країнами-членами ООН та урядами країн, що приймають, в рамках реалізації цього плану. Спеціалізовані установи, такі як Програма ООН з населених пунктів, Програма ООН з довкілля, ЮНІСЕФ, Міжнародний союз електров'язку, ЮНЕСКО, а також Спеціальний посланник ООН у справах молоді, продовжать працювати над тим, щоб безпечна і стала мобільність була відображена в інших пріоритетах і програмах розвитку, враховуючи значення безпеки дорожнього руху та наскрізний характер пов'язаних з нею питань.

ЧАСТИНА V

Моніторинг та оцінка

Оцінка прогресу в досягненні глобальної цілі

На глобальному рівні основним механізмом моніторингу прогресу в рамках Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху є Глобальна доповідь ВООЗ про стан безпеки дорожнього руху. Інформація для цієї доповіді збирається

шляхом опитування держав-членів, в якому вони надають детальну інформацію про кількість смертей і травмувань у ДТП, про правила дорожнього руху та контроль за їх дотриманням, а також інші дані, що є показниками прогресу в реалізації плану дій, такі як приєднання до конвенцій ООН, пов'язаних з безпекою дорожнього руху.

До 2030 року необхідно скоротити на 50% кількість смертей і серйозних травмувань внаслідок ДТП. Відправною точкою для аналізу стане зміна абсолютної кількості загиблих і серйозно травмованих у дорожньо-транспортних пригодах, при цьому виходитимуть з того, що цільовий показник скорочення травматизму та смертності становитиме близько 650 000 у всьому світі. Ці дані будуть проаналізовані, щоб показати кількість смертей і травм у ДТП на 100 000 населення. Базовий рівень як для абсолютних, так і для відносних показників буде розраховано на 2021 рік. Буде проведено середньострокову (2025 рік) та кінцеву (2030 рік) оцінку для визначення змін у цих показниках порівняно з базовим рівнем. На додаток до основних індикаторів будуть описані інші індикатори результатів та процесів, що дасть змогу провести якісну оцінку. Хоча Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 74/299 також закликає відображати зміни в кількості людей, які отримали серйозні травми в дорожньо-транспортних пригодах, наразі не існує всеосяжної бази даних з такою інформацією. Для багатьох країн доволі проблематично вести статистику серйозних травм. Посилення систем збору даних з безпеки дорожнього руху має стати пріоритетом для урядів та інших учасників процесу.

Моніторинг реалізації плану дій в країнах

На рівні країн реалізація національних і місцевих планів дій повинна здійснюватися ітеративно і ґрунтуватися на даних і фактах. Тому очікується, що країни та всі зацікавлені сторони будуть регулярно оцінювати результативність своїх програм і використовувати ці результати для інформування та підвищення ефективності планування і реалізації цих програм. Глобальні добровільні цільові показники та індикатори ефективності, прийняті у 2017 та 2018 роках, є корисною основою для оцінки прогресу у виконанні цього плану.

Збір якісних даних є ключовою передумовою реалізації. Створення реєстрів травм, узгодження визначень і встановлення зв'язків між різними секторами (правоохоронні органи, система охорони здоров'я, транспортний сектор) полегшують збір даних в умовах обмеженості ресурсів, а також забезпечують достовірність зібраних даних. Можливості для навчання мають бути частиною повсякденної діяльності, включно з проведенням інспекцій та аудиторських перевірок інфраструктури, періодичні технічні огляди транспортних засобів та

планові перевірки систем управління. Ці налагоджені процеси, разом з дослідженнями, можуть генерувати цінні дані та зворотній зв'язок, які можуть бути використані для прийняття важливих рішень щодо впровадження та, за необхідності, внесення змін до планів дій протягом наступного десятиліття.

ЧАСТИНА VI

Зробімо це.

Плани на майбутнє

Розпочинаючи Друге десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, ми закликаємо уряди і всіх, хто займається безпекою дорожнього руху, використовувати цей план як керівництво для постійної розробки, впровадження та оцінки заходів з безпеки дорожнього руху на глобальному, регіональному, національному та субнаціональному рівнях, з врахуванням конкретних потреб та умов. Національні плани повинні ґрунтуватися на оцінці ситуації та розроблятися за участі всіх державних органів та інших зацікавлених сторін. Вони повинні визначати загальне бачення безпеки дорожнього руху та конкретні проблеми, які необхідно вирішити для її досягнення. З цією метою плани повинні визначати коротко-, середньо- та довгострокові пріоритети дій, з врахуванням того, що не все можна зробити одночасно.

На цьому шляху дуже важливо, щоб уряди подвоїли свої зусилля для забезпечення політичної прихильності та відповідальності за дії з безпеки дорожнього руху на найвищому рівні, залучаючи різні державні відомства, міжгалузевих партнерів, корпорації та міжнародні організації. Ці стратегії та зусилля мають бути прозорими та публічними. Безпека має бути основною ціллю цих зусиль і відображатися у способах розробки та реалізації політики, а також у способах управління системою. Розгляд безпеки як основної цінності дорожнього транспорту гарантує, що безпека буде залишатися невід'ємною частиною всього ланцюга створення вартості транспортної системи, від проектування і виробництва транспортних засобів і будівництва дорожньої інфраструктури до надання транспортних послуг і проведення транспортної політики.

Цей Глобальний план закликає уряди і зацікавлені сторони стати на новий шлях, який підкреслює безпеку як основну цінність в рамках «Безпечної системи» і сталої мобільності. Ми вже знаємо, що робити, маємо інструменти для цього, і кожен з нас має відіграти свою роль. **Тож зробімо це.**