



СТРЕМЛЕНИЕ К НУЛЮ

высокие задачи и
системный подход
к безопасности
дорожного движения



Итоговый документ

СОВМЕСТНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР ОЭСР И МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ФОРУМА

Международный транспортный форум – это межправительственный орган, входящий в систему ОЭСР. Форум является глобальной платформой для разработчиков политики в транспортной сфере и всех заинтересованных сторон. Его задача – помогать политическим лидерам и широкой общественности лучше понимать роль транспорта в экономическом росте и роль транспортной политики в работе над социальными и экологическими аспектами устойчивого развития. Каждый год в мае месяце Форум организует в Лейпциге (Германия) конференцию министров транспорта и ведущих представителей гражданского общества.

Членами Форума являются: Албания, Армения, Австралия, Австрия, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Босния-Герцеговина, Болгария, Канада, Хорватия, Чехия, Дания, Эстония, Финляндия, Франция, Македония, Грузия, Германия, Греция, Венгрия, Исландия, Ирландия, Италия, Япония, Корея, Латвия, Лихтенштейн, Литва, Люксембург, Мальта, Мексика, Молдова, Черногория, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Россия, Сербия, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Швейцария, Турция, Украина, Великобритания и США.

В 2004 г. ОЭСР и Международный транспортный форум создали *Совместный транспортный научно-исследовательский центр*. Центр осуществляет координированные исследовательские программы в области всех видов транспорта, направленные на содействие формированию транспортной политики в странах-членах Форума и проведению министерских сессий Международного транспортного форума.

Дополнительную информацию о Международном транспортном форуме и Совместном транспортном научно-исследовательском центре можно найти на Интернет-сайте:

www.internationaltransportforum.org

© OECD/ITF 2008

Данную публикацию запрещается воспроизводить, копировать, транслировать или переводить на другие языки без письменного разрешения.

За разрешением обращайтесь в Издательский отдел ОЭСР по электронной почте rights@oecd.org или факсу 33 1 45 24 99 30.

Фотографии: На снимке на 1-й странице обложки показано береговое шоссе местного значения № 1 к северу от Веллингтона, Новая Зеландия, с разделительным ограждением, установленным в 2004 г. для предотвращения столкновений встречного транспорта на дороге, где произошел ряд аварий со смертельным исходом. Этот отмеченный наградой проект является одним из первых в мире, где подобное ограждение было использовано на двухполосной дороге с двусторонним движением.

Фотография любезно предоставлена Транспортным агентством Новой Зеландии.

РЕЗЮМЕ

Данный документ – это краткое изложение содержания доклада "*Стремление к нулю: высокие задачи и системный подход к безопасности дорожного движения*". Доклад является результатом трехлетней совместной работы группы международных экспертов, представляющих 21 страну, а также Всемирный банк, Всемирную организацию здравоохранения и Фонд FIA (Международной автомобильной федерации), под эгидой Совместного транспортного научно-исследовательского центра (JTRC) при Международном транспортном форуме (МТФ) и Организации по экономическому сотрудничеству и развитию (ОЭСР).

Целью доклада является обзор новейших методик повышения уровня безопасности дорожного движения и изучение влияния, которое оказывает уровень поставленных задач на величину достижений в области эффективного внедрения политики, направленной на безопасность движения. Данный труд предназначен для того, чтобы помочь правительствам повысить результативность своей деятельности в этой области за счет разработки системных подходов к дорожной безопасности. Особое внимание в нем уделяется институциональным изменениям, которые необходимы во многих странах для введения эффективных мер, ориентированных на конечный результат, и экономическому обоснованию необходимости инвестиций в безопасность дорожного движения.

В данное резюме включены рекомендации, краткое содержание доклада и оглавление полного текста доклада, а также информация об экспертах, принявших участие в работе над докладом.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Рекомендации	5
Резюме	9
Текущие тенденции в области безопасности дорожного движения	9
Результативность в сравнении с текущими задачами по безопасности	10
Что можно сделать в ближайшее время?	11
Долгосрочное повышение уровня безопасности	13
Сбор и анализ данных	14
Постановка четких промежуточных задач	14
Амбициозная долгосрочная перспектива	15
Внедрение системного подхода к безопасности	16
Совершенствование основных функций ведомственного управления.....	18
Поддержка научно-исследовательских разработок за счет передачи знаний.....	20
Адекватное финансирование для эффективных программ безопасности.....	20
Преодоление управленческих сложностей – завоевание политической поддержки	21
Оглавление полного текста доклада.....	23
Составители доклада.....	26

РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Поставить крайне высокие задачи для уровня безопасности дорожного движения

Всем странам рекомендуется установить и стремиться к достижению задач такого уровня, который в долгосрочной перспективе должен привести к полному устранению смертности и серьезного травматизма в результате использования систем автодорожного транспорта. Такая высокая планка изменит отношение общества к неизбежности дорожного травматизма, обязанности и ответственности ведомств и граждан, а также формирование мер по предотвращению аварийности на дорогах.

Для достижения такого представления о желаемом потребуются меры, опережающие существующую передовую практику, и разработка совершенно новых, более эффективных мер. Ценность его заключается, в том числе, в стимулировании инноваций. Эту долгосрочную перспективу необходимо дополнить промежуточными задачами на конкретные периоды планирования продолжительностью до 10 лет.

2. Поставить промежуточные задачи на пути к достижению желаемого высокого уровня

Высокие, достижимые и эмпирически обоснованные задачи безопасности дорожного движения должны быть приняты всеми странами для стимулирования результативности и ответственности. Эти задачи должны разрабатываться на основе методологии, увязывающей вводимые меры и действия ведомств с промежуточными и конечными результатами, что позволяет разработать достижимые задачи для различных вариантов принимаемых мер.

В большинстве стран-членов ОЭСР и МТФ потребуется приложить исключительные усилия для достижения задач по безопасности дорожного движения, поставленных министрами транспорта в 2002 г., а именно: к 2020 г. снизить уровень смертности на дорогах на 50% по сравнению с 2000 г., и других аналогично высоких задач. В соответствии с этим рекомендуется сейчас устанавливать задачи на основе прогнозируемых результатов, служащие средством для более системного продвижения к той высокой планке, которую сформировали задачи, принятые в 2002 г.

3. Разработать системный подход к безопасности, необходимый для достижения высоких задач

Всем странам, независимо от достигнутого уровня безопасности дорожного движения, рекомендуется перейти к системному подходу к дорожной безопасности. Такой подход базируется на существующих мерах по повышению безопасности дорожного движения, однако меняет взгляды общества на дорожную безопасность и управление ею. Он учитывает все элементы системы дорожного транспорта в комплексе с целью обеспечить, чтобы уровень энергии столкновений был ниже того, который способен причинить смертельную или тяжелую травму. Он требует взаимной ответственности и обязательств от проектировщиков дорожной

системы и пользователей дорог. Он стимулирует разработку инновационных мер и новых партнерств, необходимых для достижения высоких долгосрочных задач.

4. Использовать проверенные меры для получения первичных результатов

Страны, испытывающие сложности с улучшением уровня дорожной безопасности, должны срочно провести обследование своих ресурсов управления безопасностью и подготовить стратегии долгосрочных инвестиций и сопутствующие программы и проекты для устранения выявленных недостатков в области этих ресурсов. Эти программы и проекты должны адаптировать и внедрять доказавшие свою эффективность механизмы управления и меры, применяющиеся в более успешных странах, а также использовать инструментарий передовой практики, разработанный международными органами для помощи в этом процессе.

5. Собрать и проанализировать достаточно информации для понимания рисков аварийности и текущего уровня безопасности

Всем странам рекомендуется разработать процедуры сбора данных, охватывающих: итоговые результаты (включая, по меньшей мере, статистику смертельных исходов и тяжелого травматизма среди пользователей дорог); измерение рисков (например, связь результатов с плотностью населения, числом выданных водительских прав, пройденным расстоянием); промежуточные результаты (также именуемые показателями безопасности дорожного движения и включающие уровни средних скоростей на дороге, использования ремней безопасности, вождения в нетрезвом виде, а также рейтинги безопасности автомобилей и инфраструктуры); реализацию ведомственных мер (включая различные категории усилий по контролю и принудительному исполнению); социо-экономические издержки, связанные с дорожным травматизмом; и сопутствующие экономические факторы (включая продажи новых транспортных средств).

Необходимо проводить тщательный анализ данных с целью лучшего понимания аварийности и других тенденций, что позволит моделировать различные комплексы принимаемых мер и их интенсивность, а также ставить высокие, но достижимые задачи.

6. Укрепить систему ведомственного управления дорожной безопасностью

Все страны должны взять на себя обязательство обеспечить эффективную систему управления автодорожным движением и, в частности, стремиться к ориентированию своих институциональных механизмов управления в первую очередь на результат. Такая ориентация на результат требует, чтобы были четко определены: головное ведомство; основная группа вовлеченных правительственных министерств и ведомств; их роли и обязанности; и показатели результативности с точки зрения ведомственных мер и промежуточных и итоговых результатов, которые должны быть достигнуты в рамках установленной стратегии.

7. Ускорить передачу знаний

Инициативы по передаче знаний должны получать поддержку в виде адекватных инвестиций в целевые программы и проекты, предназначенные для преодоления недостатков в области ведомственных ресурсов, особенно путем создания устойчивых возможностей для обучения в соответствующих странах.

Чтобы мобилизовать ресурсы и поддержку, соизмеримые с масштабом потерь от смертности и травматизма на дорогах, потребуется тесное и продолжительное международное

сотрудничество. В особенности это относится к странам с низким и средним уровнем дохода, но актуально и для стран с высоким уровнем дохода, которые ищут инновационные стратегии для достижения конечной цели полного устранения смертности и травматизма.

8. Инвестировать в безопасность дорожного движения

Большинству стран необходимо повысить свои знания об издержках, к которым ведут последствия дорожных аварий, как для государства, так и для страховых компаний, и об инвестициях в повышение дорожной безопасности и профилактику травматизма. Органы власти, отвечающие за безопасность дорожного движения, нуждаются в подобной информации, чтобы подготовить финансовые и экономические обоснования расходов и эффективности предлагаемых мер и получить поддержку всего правительства в целом на финансирование инновационных программ, а также чтобы добиться прозрачности выделения ресурсов на профилактику и сокращение аварийности.

Для целевых инвестиций в дорожную безопасность, которые приносят конкурентоспособную прибыль, существует ряд возможностей. Практики в сфере дорожной безопасности и органы власти должны разработать экономические обоснования для таких инвестиций.

Для осуществления высоких задач в области дорожной безопасности большинству стран мира необходимо резко увеличить ресурсы, инвестируемые в управление безопасностью дорожного движения и в повышение безопасности транспортных систем.

9. Стимулировать обязательства правительства на самом высоком уровне

В повышении безопасности дорожного движения важнейшую роль играют долгосрочные обязательства правительства на самом высоком уровне. Чтобы их обеспечить, руководители органов безопасности дорожного движения не только должны разработать обоснованные программы дорожной безопасности, но и продвигать стратегии, которые отражают понимание политических ограничений, таких как экономический цикл, связанный с выборами.

Необходимо направить значительные усилия на информирование широкой общественности о системном подходе к безопасности дорожного движения. Общественные консультации должны быть обширными и предшествовать окончательному политическому рассмотрению новой политики.

На практиках, работающих в области безопасности дорожного движения, и на всех заинтересованных сторонах лежит ответственность за влияние на политический процесс оценки готовящейся политики на всем его протяжении: компетентное и настойчивое лоббирование соответствующих программ в правительстве, предоставление ежегодных оценок социальноэкономических издержек, связанных с дорожным травматизмом, и разработка широкого арсенала эффективных мер по повышению безопасности дорожного движения.

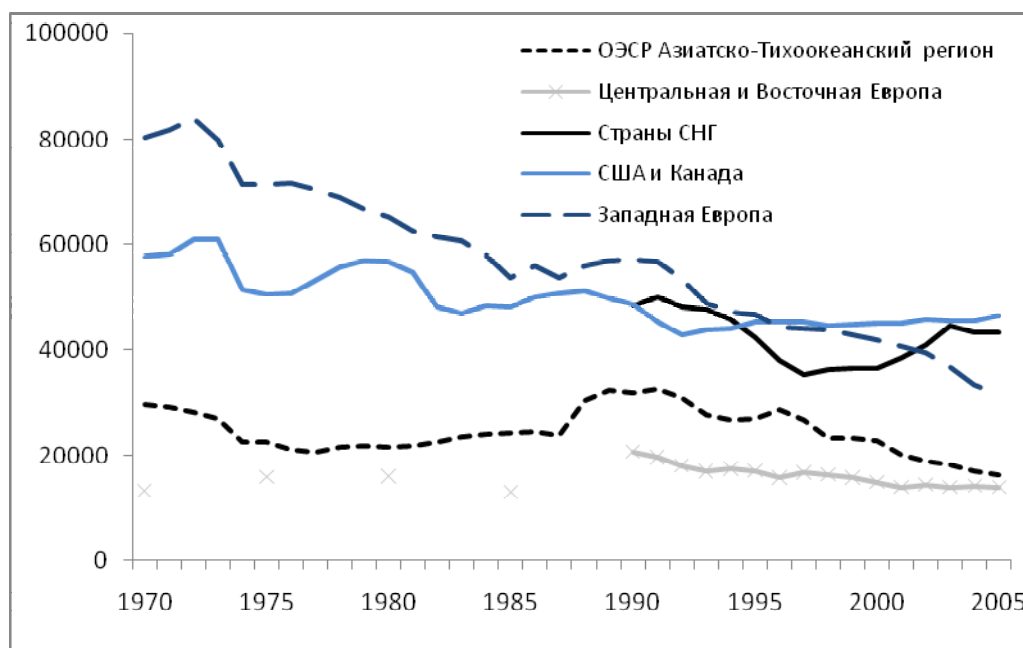
РЕЗЮМЕ

Текущие тенденции в области безопасности дорожного движения

На дорогах мира каждый год гибнет около миллиона человек, а еще 50 миллионов получают травмы. Такой уровень дорожного травматизма очень дорого обходится экономике, в большинстве стран поглощая от 1% до 3% ВВП. Кроме того, гибель и инвалидность людей ведут к огромной эмоциональной и финансовой нагрузке на пострадавшие семьи. Аварии в основном можно предотвратить. Каждая спасенная жизнь или предотвращенная тяжелая травма снижает боль и страдания людей и сберегает значительные экономические затраты.

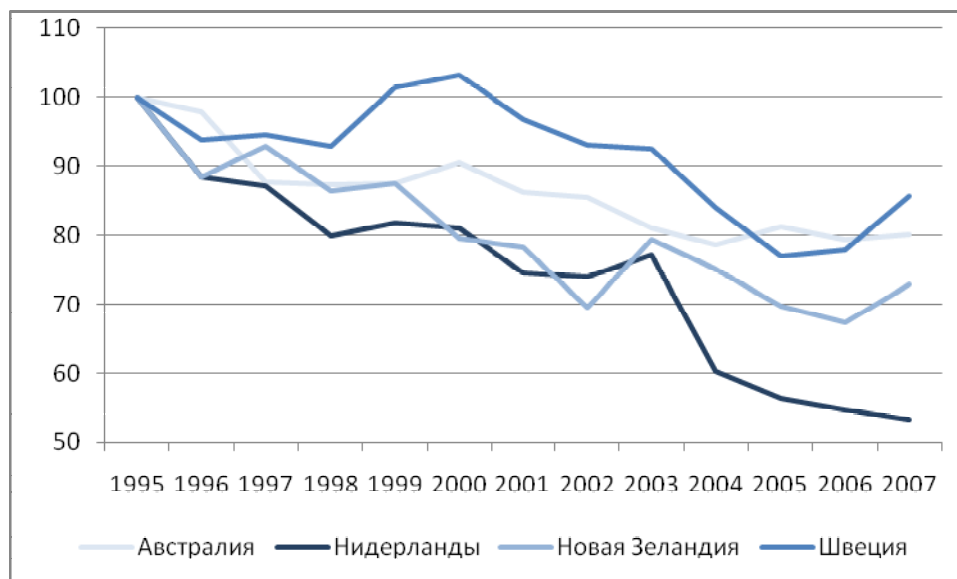
В большинстве стран-членов ОЭСР/МТФ за период с 1970 по 2005 г. смертность на дорогах сократилась примерно на 50%, однако эти достижения не очень равномерно распределены. Наибольшее сокращение достигнуто в странах Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона (соответственно на 61% и на 45%). В Северной Америке (США и Канаде) смертность сократилась на 20%, при этом темп сокращения был выше в 1980-е, чем в последующие годы. В странах Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) и в Содружестве Независимых Государств (СНГ) значительный уровень ежегодного снижения был достигнут в 1990-е годы, однако начиная с 2000 г. уровень смертности стабилизировался в ЦВЕ и повысился в СНГ.

Рис. 1. Динамика ежегодного сокращения смертности в основных регионах ОЭСР/МТФ 1970-2005 гг.



Что касается отдельных стран, здесь в целом уровень смертности на душу населения стабильно сокращался, начиная с 1970 г., и в таких странах, как Нидерланды, Швеция, Швейцария, Норвегия, Великобритания, Дания и Япония, к 2006 г. снизился до уровня менее чем 6 смертных случаев на 100 000 жителей. Однако даже в странах с хорошей результативностью прогресс не является непрерывным и отмечен периодами застоя и движения вспять, как показано на Рис. 2.

Рис. 2. Динамика числа смертей с 1995 по 2007
1995 принят за 100



Результативность в сравнении с текущими задачами по безопасности

Ценность установления конкретных задач в области повышения безопасности дорожного движения была признана в докладе ОЭСР "Безопасность дорожного движения: каковы перспективы?" (ОЭСР, 2002 г.). Ряд дальнейших исследований заставляет предположить, что результативность в странах, установивших конкретные количественные задачи, выше, чем в странах, не имеющих таких задач (Wong *et al* 2006). Задачи, основанные на комплексном представлении о перспективах безопасности дорожного движения, говорят о важности, которая придается вопросам дорожной безопасности, мотивируют заинтересованные стороны к действиям и помогают контролировать работу управленцев системы дорожного транспорта по достижению заданных результатов. Задачи служат указанием на то, что правительство действительно привержено цели снижения смертности на дорогах и готово поддержать соответствующие изменения в политике и законодательстве и выделить достаточные ресурсы на программы повышения безопасности. Постановка задач рекомендуется в качестве полезной методики для всех стран, стремящихся снизить дорожную смертность.

Задачи можно устанавливать на нескольких уровнях. На международном уровне Европейская конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) установил для всех своих стран-членов общую задачу снизить число смертных случаев на дорогах на 50% к 2012 по сравнению с 2000 г. Многие страны поставили задачи по снижению смертности и травматизма и на национальном уровне, а некоторые также задали такие показатели для отдельных регионов внутри страны.

Постановка задач не гарантирует их выполнения. Без существенных дополнительных усилий в предстоящие годы лишь немногим странам-членам ОЭСР и МТФ удастся выполнить задачу ЕСМТ по снижению смертности на 50% к 2012 г. Однако тот факт, что некоторые страны соблюдают график достижения этой задачи, подтверждает, что заданные показатели снижения травматизма достижимы при наличии адекватной политической воли, организованной работы ведомств и выделения достаточных средств.

Что можно сделать в ближайшее время?

Уровень безопасности дорожного движения, в особенности в странах с низкими показателями дорожной безопасности, можно повысить в краткосрочной перспективе за счет внедрения арсенала проверенных мер. При опросе, проведенном при подготовке данного доклада (OECD 2006-1), ведущих практиков в области дорожной безопасности попросили назвать основные риски для их страны. Для преодоления этих рисков были выявлены следующие ключевые меры:

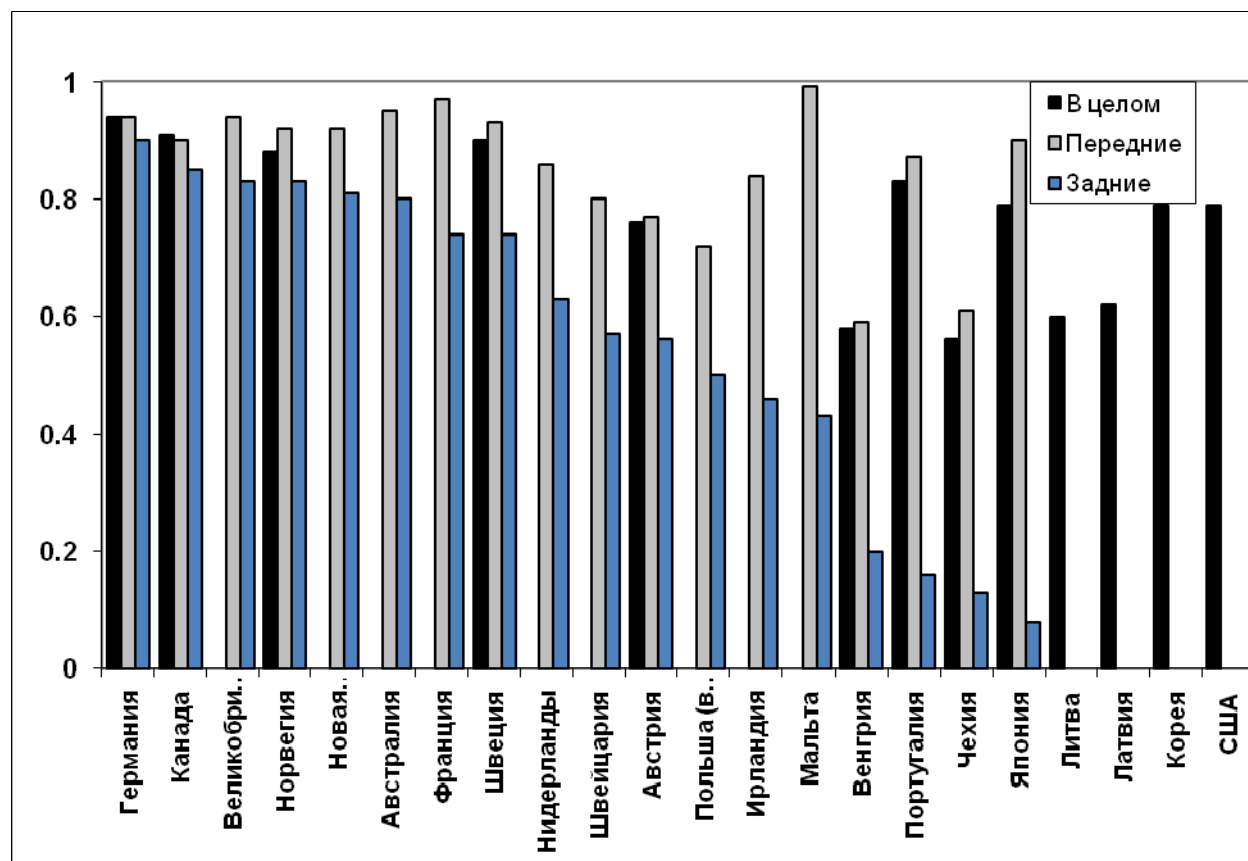
- *Управление скоростью:* принудительное соблюдение существующих ограничений скорости может принести немедленные выгоды для дорожной безопасности, которые проявятся быстрее, наверное, чем выгоды от любой другой аналогичной меры. Эффективное управление скоростью требует также, чтобы ограничения скорости соответствовали типу дороги, рискам придорожной полосы, конструкции дороги, интенсивности движения, а также составу и наличию подверженных риску пользователей дороги. Необходимо стимулировать общественную поддержку снижению допустимых скоростей, поскольку в общем считается, что небольшие снижения скорости приводят к существенному сокращению травматизма. Другими важнейшими компонентами управления скоростью являются совершенствование инфраструктуры и внедрение новых технологий, таких как интеллектуальная корректировка скоростного режима, для модификации поведения.
- *Сокращение вождения в нетрезвом виде:* как показывает передовой практический опыт, для принудительного обеспечения среди населения за рулем уровня алкоголя в крови, не превышающего 0,5 промилле, необходимо максимально заметным образом осуществлять принудительные меры с использованием выборочной проверки дыхания на алкоголь. Такие принудительные меры оказываются наиболее эффективными, когда сопровождаются широкой просветительной кампанией, а к рецидивистам применяются суровые санкции. В будущем как вариант можно ввести использование алкогольных блокираторов, при условии повышения уровня их общественного одобрения.
- *Использование ремней безопасности:* законодательство и твердое полицейское правоприменение в сопровождении интенсивных программ в СМИ и штрафов является наиболее эффективной стратегией для повышения уровня использования ремней безопасности. Такие технологии, как системы напоминания о том, что надо пристегнуть ремень, и блокираторы зажигания при непристегнутом ремне, могут почти полностью предотвратить непристегивание ремней, если их ввести повсеместно, однако для них требуется одобрение общественности и автомобильной промышленности.
- *Более безопасные дороги и придорожные полосы:* по крайней мере в краткосрочной перспективе соответствующие меры включают целевое улучшение качества дорог, при котором выявляются и устраняются участки наибольшей аварийности с помощью таких конкретных мер, как шумовое покрытие обочин, уплотнение обочин, очищение обочин

от зеленых насаждений и строительство полос обгона. В долгосрочной перспективе необходим системный и активный подход к проектированию и обновлению дорожной инфраструктуры.

- *Повышение безопасности транспортных средств:* безопасность автомобилей значительно возросла в последние годы благодаря техническому развитию пассивных (защита при столкновении) и активных (профилактика столкновений) систем. В частности, электронные системы контроля устойчивости представляют крупнейший шаг вперед в области активной безопасности, а другими примерами многообещающих технологий служат системы предотвращения столкновений и предупреждения о выезде за пределы полосы.
- *Снижение рисков для начинающих водителей:* ступенчатые (градуированные) схемы выдачи водительских прав в сочетании с расширенным тренингом в период обучения вождению оказались эффективным способом снижения смертности среди начинающих водителей. В состав градуированного получения водительских прав могут входить ограничения на вождение в ночное время и на наличие несовершеннолетних пассажиров, градуированные штрафные очки во время испытательного срока, полная недопустимость содержания алкоголя в крови и продленные периоды обучения под надзором для вождения в различных дорожных и погодных условиях.

Эти проверенные меры смогут и далее быть эффективными, только если внедрять их достаточно интенсивно и в тщательном соответствии с индивидуальными условиями в каждой стране. Эффективное внедрение подразумевает также наличие процессов управления, которые включают анализ данных для выявления основных проблемных областей, постановку задач, которые требуется достигнуть, отбор эффективных мер, стимулирование общественной и политической поддержки, выделение достаточных ресурсов, а также мониторинг и оценку результативности.

Рис. 3. Уровни использования ремней безопасности по данным опроса, проведенного для данного доклада
Данные за 2002, 2003, 2004 и 2005 гг.



Источник: Country Reports on Road Safety Performance, OECD/ITF 2007.
www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/targets/Performance/TS3-summary.pdf

Долгосрочное повышение уровня безопасности

Результативность некоторых традиционных мер безопасности, вероятно, со временем снижается в тех странах, которые внедряли их наиболее эффективно. Например, если уровень пристегивания ремней безопасности достиг 97% (как то во Франции на передних сиденьях), его, безусловно, трудно будет приблизить к 100% за счет более интенсивного распространения традиционных просветительных компаний и правоприменения. Многих экспертов это приводит к выводу о необходимости нового подхода к безопасности дорожного движения.

Для дальнейшего прогресса потребуется, во-первых, расширенное представление о возможных достижениях и разработка инновационных стратегий и соответствующих задач. В данном докладе утверждается, что дальнейшее значительное повышение уровня безопасности дорожного движения во всех странах, независимо от их нынешнего уровня, возможно за счет нижеперечисленного:

- Улучшение сбора и анализа данных для обоснования более долгосрочных задач и мер по их достижению.
- Постановка четких промежуточных задач на базе согласованной стратегии.
- Амбициозная долгосрочная перспектива на базе согласованной стратегии и инноваций.
- Внедрение системного подхода к повышению безопасности.
- Совершенствование основных функций ведомственного управления.
- Поддержка научно-исследовательских разработок за счет передачи знаний.
- Создание адекватного финансирования для эффективных программ безопасности.
- Преодоление организационных сложностей, особенно за счет завоевания политической поддержки.

Ниже эти восемь пунктов рассматриваются более подробно.

Сбор и анализ данных

Комплексный сбор и анализ данных играет важнейшую роль в разработке эффективных стратегий безопасности, постановке достижимых задач, разработке и определении приоритетности принимаемых мер, а также в мониторинге эффективности проводимых программ. Для того, чтобы выработать показатели уровня безопасности дорожного движения, необходима прежде всего надежная и достоверная статистика столкновений, дополненная демографическими данными и информацией об объемах дорожного движения по видам потоков. Показатели уровня безопасности можно использовать также в качестве промежуточных задач (например, уровни использования ремней безопасности и шлемов, превышения скорости и проезда на красный свет). Данные об инфраструктурных факторах (длина дороги по отношению к риску аварий, средняя скорость движения и пр.) тоже важны.

Углубленный анализ данных обеспечивает понимание прошлых достижений в области дорожной безопасности, а также позволяет оценить задачи по снижению смертности на основе измеренных и прогнозируемых тенденций. Крайне важно, чтобы такие оценки представляли собой не просто проекцию на будущее уровней снижения в прошлом, но были основаны на всестороннем понимании всех сопутствующих тенденций, которые способны повлиять на безопасность системы.

При разработке мер по повышению безопасности дорожного движения важнейшую роль играют надежность и качество данных. Даже в странах с передовой практикой остается пространство для приложения дальнейших усилий по сопоставлению полицейских отчетов о столкновениях на дороге с данными больничной регистрации пострадавших для повышения качества и непротиворечивости данных, особенно в отношении аварий, ведущих к тяжелым травмам. Качество данных и эффективность их анализа играют основополагающую роль в правильном представлении о возможных рисках и об эффективности принимаемых мер.

Постановка четких промежуточных задач

Ориентация на результат играет важнейшую роль в эффективности программ повышения безопасности дорожного движения. Для этого требуется постановка конкретных задач и определение ведомственных средств и мер по их достижению. Задачи ставятся исходя из действий ведомств (например, степени принудительного применения), промежуточных результатов (например, средней скорости движения, использования ремней безопасности),

итоговых результатов (например, числа смертей и тяжелых травм) и экономии социальных издержек.

Сегодня лишь небольшое число стран пользуется задачами с эмпирическими показателями, определенными на основе количественного моделирования вариантов возможных мер. При таком подходе задачи базируются на эмпирических данных, относящихся к эффективности выбранных мер в прошлом, в сочетании с наиболее обоснованными прогнозами об их эффективности в будущем, при использовании модели, устанавливающей связь между вложенными затратами и результатами на выходе.

Рекомендуется именно такой подход к постановке задач. При таком подходе задачи основаны на достижениях, которых можно ожидать при успешном внедрении мер, предусмотренных в принятой стратегии повышения безопасности дорожного движения. При таком подходе можно рассчитывать на немедленное повышение уровня безопасности за счет арсенала проверенных мер. Это помогает обеспечить поддержку общественности, а увязка задач с согласованной стратегией принимаемых мер укрепляет политическую поддержку.

Амбициозная долгосрочная перспектива

Высота планки достижений в области безопасности дорожного движения в разных странах будет отличаться в зависимости от уже существующего уровня безопасности. В некоторых промышленно развитых странах задача - снизить уровень смертности на дорогах до 6 смертельных случаев на 100 000 населения, будет считаться высокой. Другие страны уже достигли такого уровня и будут стремиться повысить планку. Максимально высокий уровень задач – это нулевое количество смертей и травм, и он основан на убеждении, что любой уровень серьезного травматизма в системе дорожного транспорта следует считать неприемлемым. Такой взгляд наиболее формальным образом закреплен в политиках дорожного движения в Нидерландах и Швеции, известных как, соответственно, "Устойчивая безопасность" и "Нулевая перспектива" и служащих примерами системного подхода к безопасности. Аналогичный подход распространен и в системах других видов транспорта и уже несколько десятилетий служит основой программ безопасности для авиации, железнодорожного и водного транспорта.

Это – желаемая перспектива, и невозможно определить заранее все конкретные меры, необходимые для достижения подобной конечной цели. Средства ее достижения остаются неопределенными, поскольку практикам необходимо выйти за пределы проецируемых на будущее передовых методов работы. Поэтому для нее требуется полная приверженность к поиску и внедрению инноваций, которые изменят необходимые для получения желаемых результатов меры, а не просто использование текущих и прогнозируемых методик и результатов для определения соответствующих мер. Подобный стимул для инноваций бросает вызов профессионалам в области безопасности дорожного движения, заинтересованным сторонам и государственным ведомствам, и требует от них развития ведомственных ресурсов, необходимых для достижения желаемых результатов, формирования новых партнерств и поиска новых эффективных подходов.

Долгосрочная перспектива полного устранения смертности и тяжелого травматизма должна быть дополнена четкими промежуточными задачами, как говорилось выше, для конкретных плановых периодов продолжительностью до 10 лет. Это поможет обеспечить получение выгод в краткосрочной перспективе, что необходимо для поддержания доверия к долгосрочным задачам.

Предложенная Западной Австралией стратегия безопасности дорожного движения на 2008 – 2020 гг. под названием "*Стремление к нулю: совместные усилия*" формулирует именно такой

подход следующим образом: "**Стремление к нулю** означает, что мы считаем неприемлемым, когда на наших дорогах люди гибнут или получают тяжелые травмы. Мы понимаем, что реальным образом задача достижения нулевого уровня тяжелого травматизма на наших дорогах к 2020 году практически не достижима, однако мы считаем неприемлемой неизбежность смертей и тяжелых травм. Такой перспективы можно достичь на практике, если все общество в целом фундаментальным образом изменит свое мышление в отношении безопасности дорожного движения и того, что оно считает приемлемым. Наша Задача на 2020 г.: сократить количество погибших или тяжело травмированных людей на дорогах на 11 000. Если мы полностью внедрим стратегию **Стремление к нулю**, то сможем добиться, чтобы в период с 2008 по 2020 год на дорогах Западной Австралии погибло или получило тяжелые травмы на 11 000 человек меньше, то есть, на 40% меньше, чем среднее число людей, ежегодно погибавших или тяжело травмированных в период с 2005 по 2007 г.". Заданный показатель сокращения смертности и травматизма основан на моделировании ожидаемых результатов от введения пакета конкретных мер.

Во многих странах-членах МТФ были поставлены очень высокие задачи по желаемому снижению дорожного травматизма без привязки их к конкретным мерам. Это делает их достижение очень трудным. В наихудшем случае неудача в достижении подобных задач подрывает доверие в целом к постановке задач и к программам по повышению безопасности дорожного движения. Многие страны, принявшие задачу ЕКМТ по снижению на 50% смертности на дорогах с период с 2000 по 2012 г., скорее всего, не смогут ее выполнить. Следовательно, в настоящее время необходимо поставить задачи, основанные на ожидаемых результатах от конкретных принятых мер, как средство системного продвижения к задачам подобной высоты.

Постановка желаемых задач является эффективной только в том случае, если формулирование долгосрочной перспективы по достижению близкого к нулевому уровня смертности и тяжелого травматизма сочетается с двусторонним подходом к превращению такой перспективы в реальность: постановкой на этот период промежуточных задач по количественному улучшению за конкретные отрезки времени благодаря мерам, которые являются частью стратегии безопасности дорожного движения; а также научно-исследовательскими разработками в области более эффективных и инновационных мер, которые позволят найти новые способы повышения результативности.

Внедрение системного подхода к безопасности

Системный подход к безопасности – это единственный способ достичь в перспективе нулевого уровня смертности и серьезного травматизма на дорогах, и для него требуется проектирование дорожной системы, в которой предусмотрены и учитываются человеческие ошибки. Системный подход к безопасности обладает следующими характеристиками:

- Он признает, что несмотря на все профилактические усилия, пользователи дорог будут по-прежнему совершать ошибки, и аварии будут происходить.
- Он подчеркивает, что участники проектирования системы дорожного транспорта должны принимать и разделять ответственность за безопасность системы, а пользователи системы должны принимать ответственность за соблюдение правил и ограничений системы.
- Он увязывает решения по управлению безопасностью с более широкими решениями в области транспорта и планирования, направленными на достижение более общих экономических, человеческих и экологических целей.

- Он способствует формированию мер, направленных на долгосрочные цели, вместо того, чтобы полагаться на "традиционные" меры, которые накладывают ограничения на любые долгосрочные цели.

Фундаментальная стратегия системного подхода к безопасности заключается в обеспечении того, чтобы в случае аварии энергия столкновения оставалась ниже порога, за которым вероятно либо гибель, либо тяжелая травма. Этот порог будет разным для разных сценариев аварий в зависимости от уровня защиты, который предложен пользователям дорог, попавшим в ту или иную аварию. Например, шансы на выживание для незащищенного пешехода, сбитого автомобилем, стремительно уменьшаются при скорости, превышающей 30 км/ч, в то время как для должным образом пристегнутого водителя или пассажира автомобиля критическая скорость составляет 50 км/ч при боковом столкновении и 70 км/ч при лобовом столкновении.

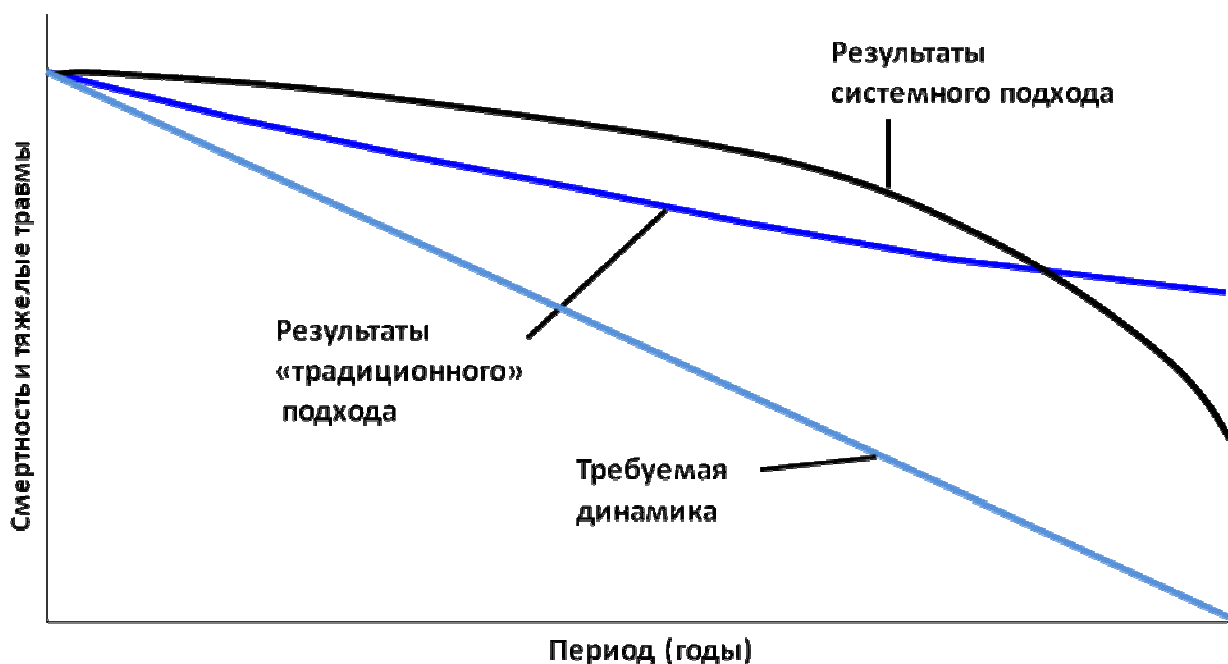
Рис. 4. Риск смертности



Источник: Wramborg, P. (2005). *A New Approach to a Safe and Sustainable Road Structure and Street Design for Urban Areas*. Доклад, представленный на Конференции по дорожной безопасности на четырех континентах в Варшаве, Польша.

Системный подход к безопасности подходит для стран с любым уровнем безопасности дорожного движения, хотя конкретные меры в разных странах, вероятно, будут разными. Полное устранение смертности и тяжелого травматизма представляет долгосрочную цель, которую можно сочетать с традиционными мерами, применяемыми на промежуточных этапах для обеспечения немедленных выгод для безопасности. На Рис. 5 показана связь между долгосрочными результатами системного подхода к безопасности и промежуточными результатами, базирующимися на традиционных мерах.

Рис. 5. Промежуточные и долгосрочные результаты при системном подходе

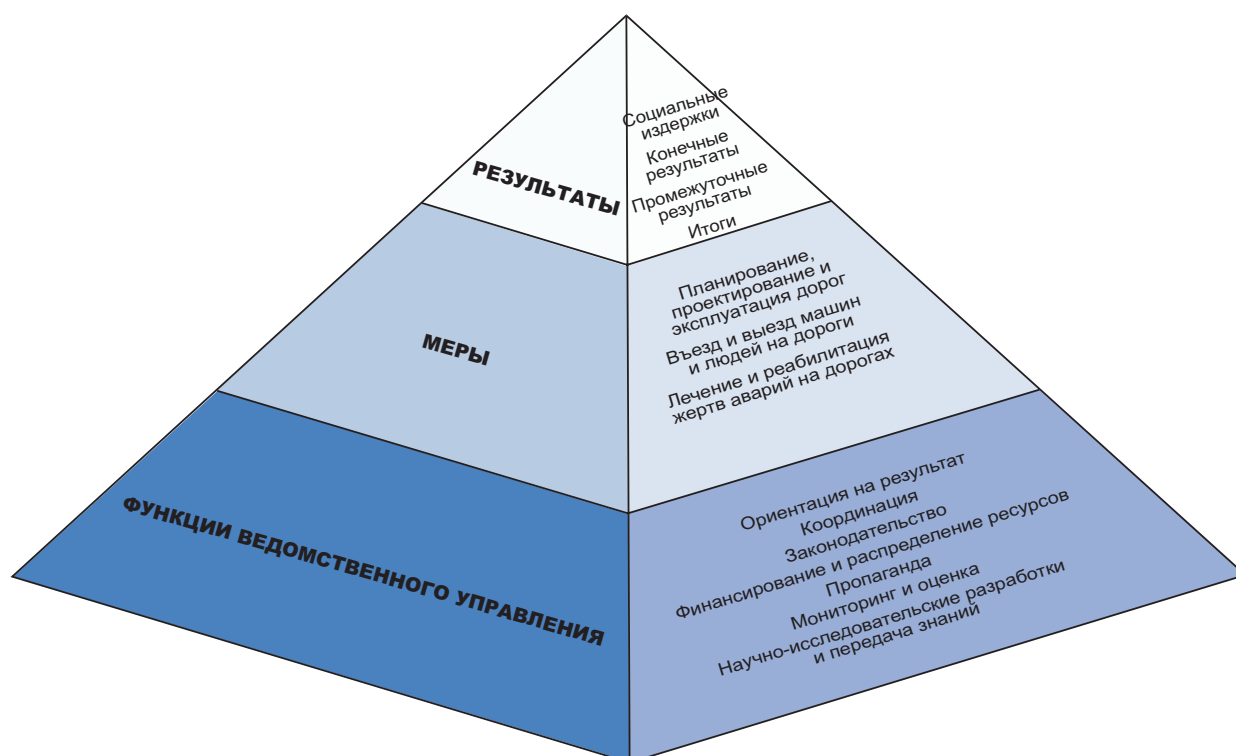


Источник: Eric Howard.

Совершенствование основных функций ведомственного управления

Поскольку результативность повышения безопасности дорожного движения зависит от способности соответствующих ведомств принимать эффективные и продуктивные меры, задачи, скорее всего, будут выполнены лишь при наличии здоровой системы управления. Такая система должна быть четко ориентирована на достижение согласованных результатов. Результаты зависят от принимаемых мер, которые, в свою очередь, зависят от функций ведомственного управления (см. Рис. 6). Большинство повседневных дискуссий, касающихся дорожной безопасности, сосредоточено только вокруг мер как таковых. Внимание ко всем уровням пирамиды управления поднимает такие важные и часто игнорируемые вопросы, как четкая подведомственность и функциональные ресурсы для разработки политики дорожной безопасности, структуры реализации мер по повышению безопасности для осуществления этих мер и ответственности за результаты.

Рис. 6. Система управления безопасностью дорожного движения



Источник: Land Transport Safety Authority (2000) и Bliss & Breen (2008).

Важнейшими условиями способности страны достичь желаемых результатов являются следующие семь функций ведомственного управления:

- Ориентация на результат – стратегическая ориентация, которая увязывает осуществление мер с последующими промежуточными и конечными конкретными результатами. Для этого правительству требуется назначить головное ведомство, которое будет работать с другими органами для того, чтобы:
 - Создать управленческие ресурсы для понимания проблем безопасности дорожного движения в стране.
 - Разработать всестороннюю стратегию вкпе с промежуточными и конечными конкретными задачами.
 - Осуществить разработанные меры и выполнить поставленные задачи.
 - Оценить результативность.
- Координация деятельности ключевых органов для разработки и осуществления политики и стратегии безопасности дорожного движения.
- Эффективное законодательство, позволяющее получить желаемые результаты.

- Адекватное финансирование и точное целевое распределение ресурсов для осуществления разработанных мер и соответствующих функций ведомственного управления.
- Пропаганда безопасности дорожного движения в правительстве и среди широкой общественности.
- Тщательный и систематический мониторинг и оценка для измерения достигнутого прогресса.
- Программы активных научно-исследовательских разработок и передачи знаний, действенно влияющих на совершенствование принимаемых мер, функции ведомственного управления и мониторинг результативности.

И прежде всего ключевую роль в обеспечении реализации амбиций той или иной страны в области безопасности дорожного движения и осуществлении соответствующих задач играет полная приверженность к подходу к управлению безопасностью дорожного движения, ориентированному на результат.

Поддержка научно-исследовательских разработок за счет передачи знаний

НТР и передача знаний будут играть основополагающую роль в разработке и осуществлении мер, направленных на достижение системного подхода к безопасности и на получении результатов, далеко превосходящих все, полученное на сегодняшний день. Наше понимание причин и обстоятельств аварий основано на очень ограниченных исследованиях. Более полная картина даст основу для более эффективных мер. Страны с высоким уровнем дохода смогут больше полагаться на инновации в достижении конечной цели по полному устранению смертности и тяжелого травматизма на дорогах. Страны со средним и низким уровнем дохода смогут получить выгоду от такого прогресса.

Приоритеты в области передачи знаний зависят как от способности страны внедрять инновации, связанные с безопасностью, так и от интенсивности глобальных и региональных процессов передачи знаний. В случае стран с низким и средним уровнем дохода огромным препятствием на пути прогресса является слабость управленческих ресурсов в области безопасности, и именно этим вопросом необходимо непосредственно заниматься как стратегическим приоритетом в связи с инициативами по передаче знаний.

Передача знаний должна подкрепляться достаточными целевыми инвестициями, позволяющими преодолеть препятствия, создаваемые слабостью ресурсов на глобальном, региональном и национальном уровне. Для мобилизации ресурсов по передаче знаний и поддержке услуг, соизмеримых с самим масштабом глобальной смертности и тяжелого травматизма на дорогах, потребуется тесное и устойчивое международное сотрудничество.

Адекватное финансирование для эффективных программ безопасности

Издержки, связанные с дорожными авариями, обычно составляют от 1% до 3% ВВП страны (в зависимости от того, используется ли подход, основанный на человеческом капитале или на готовности платить). Хотя опрос, проведенный для данного доклада, показывает, что многие страны не в состоянии оценить ежегодные издержки государства и страховых компаний,

связанные с дорожным травматизмом, доступные данные показывают, что эти издержки значительно перевешивают средства, вкладываемые в профилактические программы.

Принятие системного подхода к безопасности может привести к значительному снижению экономических затрат для общества. Для того, чтобы успешно конкурировать за ограниченные ресурсы с другими политическими и социальными программами, необходимо подкрепить необходимость повышения дорожной безопасности вескими экономическими аргументами. Для этого управленцам в сфере безопасности дорожного движения необходимо уметь хорошо составлять экономические обоснования для своих инициатив, включая экономический анализ. В частности, для того, чтобы продемонстрировать масштаб проблемы и привлечь инвестиции в профилактику дорожного травматизма, необходимы точные оценки издержек, к которым ведут аварии.

В состав эффективного экономического обоснования входят следующие компоненты:

- Прочный оценочный механизм для определения экономического и социального масштаба текущей проблемы, анализа данных о причинах травматизма, установления первоочередности возможных мер (с помощью анализа издержек/выгод и экономической эффективности) и выявления социо-экономической рентабельности затрат на безопасность дорожного движения.
- Процесс распределения ресурсов, направляемых на те участки, где они принесут максимальную выгоду.
- Выявление всех потенциальных источников финансирования помимо государственных, включая стимулирование инвестиций страховых компаний в профилактику дорожного травматизма.

Анализ издержек/выгод из разных стран демонстрируют, что тщательно направленная деятельность по увеличению безопасности дорожного движения может стать эффективной возможностью для инвестиций и приносит конкурентоспособную отдачу и для страховой отрасли, и для государства, особенно если учитывать совокупные издержки обоих секторов, а не только издержки государства. Необходимо энергично искать возможности для привлечения финансирования, предлагая инвесторам коммерчески приемлемые уровни рентабельности.

Преодоление управленческих сложностей – завоевание политической поддержки

Хотя прочная политическая поддержка жизненно важна для достижения высоких задач, политиков бывает трудно заинтересовать проблемой безопасности дорожного движения. Превращение безопасности дорожного движения в приоритет в глазах правительства зависит от многих факторов, таких как уровень общественного интереса и давление общественности, экономическая и политическая осуществимость решений и перспективы наглядных успехов.

Разработчики и сторонники политики дорожной безопасности должны снабжать правительство убедительными аргументами в пользу своей политики, одновременно учитывая практические реалии принятия политических решений, следующим образом:

- Эмпирически демонстрировать ценность возможно непопулярных политических мер в области дорожной безопасности, давая политикам возможность настаивать на них, несмотря на оппозицию.

- Продвигать политику, которая способна принести позитивные результаты в значимые для политиков сроки.
- Проявлять понимание практических реалий принятия политических решений, включая избирательный цикл.
- Постоянно давать компетентные и своевременные консультации на ежедневной основе.
- Осуществлять эффективное лоббирование политики на всех уровнях правительства.

Политиков необходимо вовлечь в процесс разработки перспективного взгляда о дорожной безопасности и стратегий повышения ее уровня, а не просто в процесс принятия законодательства и одобрения задач в этой области. Если они будут чувствовать, что перспектива и стратегия являются их собственными, это повысит вероятность того, что они выделят финансирование и окажут поддержку развитию требуемых ведомственных ресурсов и обучению.

Кроме того, полезно было бы содействовать увеличению синергии между политикой в области безопасности дорожного движения и другими политическими сферами, такими как охрана труда, права потребителей и защита окружающей среды. Например, снижение выбросов парниковых газов может быть достигнуто путем улучшения управления скоростным режимом и снижения риска аварийности.

Ключевым стимулом укрепления политической воли в области дорожной безопасности является общественное мнение. Правительству всегда проще сделать дорожную безопасность приоритетом, если такие усилия находят поддержку общественности. Такие действия, как публикация информации о рисках аварий и измеряемых показателях уровня безопасности, могут мобилизовать и общественную, и политическую поддержку безопасности дорожного движения. Неотъемлемым элементом государственной деятельности в области дорожной безопасности должны стать подлинные общественные консультации в процессе разработки стратегии.

У безопасности дорожного движения есть сильный и растущий рынок, свидетельство чему – предпочтения покупателей автомобилей в ответ на такие информационные программы, как NCAP (Программа оценки новых автомобилей), программы безопасности при перевозке детей в школу и из школы, и спрос на повышение безопасности работы общественного транспорта и дорожных грузовых перевозок. Поддержка этой растущей динамики наблюдается и в частном секторе, где такие организации как Volvo, нефтяные и горнодобывающие компании и автомобильные ассоциации делают энергичные заявления о будущей безопасности их продукции и деятельности.

ОГЛАВЛЕНИЕ ПОЛНОГО ТЕКСТА ДОКЛАДА

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
РЕЗЮМЕ	7
КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ	13
ВВЕДЕНИЕ	29
1. ЗАДАЧИ И УРОВНИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	35
1.1. Тенденции безопасности дорожного движения в государствах-членах	35
1.2. Задачи безопасности дорожного движения в государствах-членах	35
1.3. Уровень высоты поставленных задач.....	51
1.4. Выводы.....	52
<i>Литература</i>	<i>54</i>
2. СБОР И АНАЛИЗ ДАННЫХ - ТРЕБОВАНИЯ И ВОЗМОЖНОСТИ	55
2.1. Понимание рисков и результатов - какие данные нужно собирать?.....	55
2.2. Ограниченность анализа совокупных данных об аварийности	56
2.3. Анализ уровней риска аварий в дорожной сети.....	63
2.4. Почему данные важны и как их можно улучшить.....	64
2.5. Выводы.....	67
<i>Литература</i>	<i>69</i>
3. НЕКОТОРЫЕ КЛЮЧЕВЫЕ МЕРЫ С БЫСТРЫМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ	71
3.1. Ключевые структурные меры	71
3.2. Повышение безопасности скоростных режимов.....	73
3.3. Сокращение вождения в нетрезвом виде	77
3.4. Увеличение использования ремней безопасности	79
3.5. Улучшение дорожной инфраструктуры.....	79
3.6. Пропаганда более безопасных транспортных средств	83
3.7. Градуированная выдача водительских прав начинающим водителям.....	85
3.8. Повышение безопасности уязвимых дорожных пользователей	86
3.9. Улучшение медицинского обслуживания участников аварий.....	86
3.10. Некоторые национальные оценки мер дорожной безопасности	87
3.11. Выводы.....	89
<i>Литература</i>	<i>91</i>
4. ОРИЕНТАЦИЯ НА РЕЗУЛЬТАТ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ПРОГРАММАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	95
4.1. Что снижает результативность выполнения задач дорожной безопасности?	95
4.2. Система управления безопасностью дорожного движения	96
4.3. Универсальное применение системы управления дорожной безопасностью	101
4.4. Выводы.....	102
<i>Литература</i>	<i>105</i>

5. СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К БЕЗОПАСНОСТИ.....	107
5.1. Что такое системный подход к безопасности?	107
5.2. Изменение контекста для разработки мер повышения безопасности	112
5.3. Внедрение системного подхода к безопасности	123
5.4. Измерение и прогнозирование результатов повышения безопасности.....	127
5.8. Выводы	130
<i>Литература</i>	<i>133</i>
6. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ В БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	135
6.1. Введение.....	135
6.2. Оценка	135
6.3. Финансирование	145
6.4. Распределение ресурсов	151
6.5. Выводы	155
<i>Литература</i>	<i>158</i>
7. УПРАВЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНЫМИ СТРАТЕГИЯМИ И СОЗДАНИЕ БЛАГОПРИЯТНОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ СРЕДЫ.....	159
7.1. Введение.....	159
7.2. Создание политической поддержки за счет ориентации на результат	159
7.3. Постановка стратегических целей и достижение стратегических результатов	163
7.4. Координация управления безопасностью дорожного движения.....	168
7.5. Законодательство.....	176
7.6. Финансирование и распределение ресурсов.....	177
7.7. Пропаганда.....	178
7.8. Исследования, мониторинг и оценка.....	179
7.9. Применение контрмер.....	180
7.10. Выводы и рекомендации.....	181
<i>Литература</i>	<i>183</i>
8. ПЕРЕДАЧА ЗНАНИЙ.....	185
8.1. Важнейший фактор успеха.....	185
8.2. Как справиться с ростом сложности	186
8.3. Как преодолеть слабость ресурсов и повысить масштаб инвестиций	187
8.4. Международное сотрудничество	188
8.5. Выводы	189
<i>Литература</i>	<i>190</i>
ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.....	191
Высокие задачи в области безопасности дорожного движения необходимы для концентрации усилий на снижении травматизма.	191
Долгосрочная перспектива с очень высоким уровнем амбиций меняет политику	192
Расчет на уже испытанные и апробированные другими стратегии	193
Всесторонний анализ информации позволяет разрабатывать эффективные программы безопасности дорожного движения	193
Для успеха необходима прочная система управления дорожной безопасностью.....	194
Для достижения высоких задач необходимо принять системный подход к безопасности.....	194
Возможности для инвестиций в безопасность дорожного движения.....	195

Обеспечение обязательств на самом высоком правительственном уровне	196
Ускорение передачи знаний играет важнейшую роль в успешном внедрении системного подхода к безопасности	197
ПРИЛОЖЕНИЕ А. ТЕНДЕНЦИИ В БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ....	199
А.1. Введение.....	199
А.2. Динамика числа смертей на дорогах	199
А.3. Динамика уровня смертности на дорогах	205
А.4. Динамика травматизма на дорогах	207
А.5. Выводы.....	208
<i>Литература</i>	208
ПРИЛОЖЕНИЕ В. ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ТИПОЛОГИИ АВАРИЙ НА ДОРОГАХ В КАНАДЕ, НИДЕРЛАНДАХ И НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ	209
В.1. Анализ данных: общее описание	209
В.2. Анализ данных: подробные описания	209
В.3. Нидерланды	210
В.4. Канада.....	214
В.5. Новая Зеландия.....	219
В.6. Обсуждение.....	222
<i>Литература</i>	224
ПРИЛОЖЕНИЕ С. ПОШАГОВОЕ ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМНОГО ПОДХОДА К БЕЗОПАСНОСТИ.....	225
ПРИЛОЖЕНИЕ D. ПРОЕКТ КОНТРОЛЬНОГО ПЕРЕЧНЯ РЕСУРСОВ ПО СТРАНАМ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ ВСЕМИРНЫМ БАНКОМ.....	229
ДОПОЛНЕНИЕ. СОСТАВИТЕЛИ ДОКЛАДА	237
Члены рабочей группы.....	237
Редакционная группа.....	240
Рецензенты	241

СОСТАВИТЕЛИ ДОКЛАДА

Данный доклад является результатом трехлетней совместной работы группы международных экспертов по безопасности, представляющих 21 страну, а также Всемирный банк, Всемирную организацию здравоохранения и Фонд FIA (Международной автомобильной федерации). Председателем Рабочей группы был г-н Эрик Ховард, а работу координировал Секретариат Совместного транспортного научно-исследовательского центра (JTTC). Текст доклада был в основном подготовлен десятью членами редакционной группы, отдельно перечисленными ниже.

ЧЛЕНЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

Руководитель группы	Г-н Эрик Ховард (Австралия)
Австралия	Г-н Йен Камерон, Управление безопасности дорожного движения, Западная Австралия Г-н Йан Джонстон, Центр по изучению дорожных происшествий, Университет Монаш Г-н Джим Лэнгфорд, Центр по изучению дорожных происшествий, Университет Монаш
Австрия	Г-н Томас Фессель, Управление безопасности дорожного движения Австрии
Бельгия	Г-н Патрик Дерведувен, Бельгийский институт дорожной безопасности
Канада	Г-н Марк Годри, Университет Монреаля Г-н Брайан Джоуна, Министерство транспорта Канады
Чехия	Г-н Ярослав Хайнрих, Центр транспортных исследований
Дания	Г-н Ханс Лунд, Дорожное управление Дании
Финляндия	Г-н Матти Ройне, Министерство транспорта и коммуникаций

Франция	<p>Г-н Бенуа Ирон, Центр по изучению городского планирования, транспорта и коммунального хозяйства</p> <p>Г-н Лоран Риччи, Директорат по исследованиям и научно-техническим вопросам Министерства транспорта</p> <p>Г-н Венсан Шпенлехауэр, Национальный исследовательский институт транспорта и безопасности</p>
Германия	<p>Г-н Рудольф Крупп, Федеральный исследовательский институт шоссейных дорог</p> <p>Г-н Хайко Петерс, Федеральный исследовательский институт шоссейных дорог</p>
Греция	<p>Г-н Георг Канеллайдис, Афинский национальный технический университет</p>
Венгрия	<p>Г-н Петер Холло, Институт транспортных исследований</p>
Япония	<p>Г-н Кунихико Ока, Национальный институт землепользования и управления инфраструктурой</p> <p>Г-н Таканобу Мориучи, Главное управление по социальной политике</p>
Нидерланды	<p>Г-н Роб Метхорст, Центр транспортных исследований</p> <p>Г-н Хенк Стипдонк, Исследовательский институт безопасности дорожного движения</p>
Новая Зеландия	<p>Г-н Мартин Смолл, Министерство транспорта</p>
Норвегия	<p>Г-н Финн Харальд Амундсен, Управление общественных дорог</p> <p>Г-н Ричард Мюског, Управление общественных дорог</p>
Испания	<p>Г-жа Канделария Мередос-Круз, Главное управление дорожного транспорта</p> <p>Г-н Хуан Карлос Гонзалес Луке, Главное управление дорожного транспорта</p>
Швеция	<p>Г-н Маттс-Аке Белин, Министерство промышленности, занятости и коммуникаций</p> <p>Г-жа Аза Форсман, Шведский национальный институт дорожно-транспортных исследований</p>

	Г-н Ханс-Эрик Петтерсон, Шведский национальный институт дорожно-транспортных исследований
	Г-н Бьерн Стафбом, Министерство промышленности, занятости и коммуникаций
Швейцария	Г-н Ролланд Алленбах, Швейцарский Совет по предотвращению аварийности
Украина	Г-н Володимир Агеев, Министерство транспорта и связи
	Г-н Анатолий Редзюк, Министерство транспорта и связи
	Г-н Анатолий Столяров, Министерство транспорта и связи
Великобритания	Г-жа Кейт Макмагон, Департамент транспорта
США	Г-жа Джейн Дайон, Национальная администрация безопасности дорожного движения
	Г-н Майкл Холладей, Федеральное управление шоссейных дорог
	Г-жа Роуз Макмюррей, Федеральное управление безопасности тяжелых транспортных средств
Всемирный банк	Г-н Энтони Блисс
	Г-жа Джинни Брини
Всемирная организация здравоохранения	Г-жа Марджи Пиден
	Г-жа Франческа Рачиоппи
Фонд Международной автомобильной федерации (FIA)	Г-жа Рита Кюйперс
	Г-н Дэвид Уорд
Секретариат JTRC	Г-жа Вероник Фейпель-де Ла Бомель
	Г-н Стивен Перкинс
	Г-н Джон Уайт

РЕДАКЦИОННАЯ ГРУППА

Доклад был в основном подготовлен членами редакционной группы:

Руководитель группы	Г-н Эрик Ховард
Австралия	Г-н Йен Камерон, Управление безопасности дорожного движения, Западная Австралия Джим Лэнгфорд, Центр по изучению дорожных происшествий, Университет Монаш, Виктория Г-н Мартин Смолл, Управление транспортной энергетики и инфраструктуры, Южная Австралия
Канада	Г-н Брайан Джоуна, Министерство транспорта Канады
Нидерланды	Г-н Хенк Стипдонк, Исследовательский институт безопасности дорожного движения
Великобритания	Г-жа Кейт Макмагон, Департамент транспорта
США	Г-жа Роуз Макмюррей, Федеральное управление безопасности тяжелых транспортных средств
Всемирный банк	Г-н Энтони Блисс Г-жа Джинни Брини

РЕЦЕНЗЕНТЫ

Нижеперечисленные эксперты откликнулись на просьбу Редакционной группы выступить как независимые рецензенты предварительного текста доклада. Редакционная группа выражает им благодарность за улучшение содержания доклада в результате их замечаний.

Г-н Клаэс Тингваль

Шведское дорожное управление

Г-н Фред Вегман

SWOV, Исследовательский институт безопасности дорожного движения Нидерландов

