

**ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА  
СОВЕТ МИНИСТРОВ**

*Неофициальный перевод с английского*

**Совет министров  
Council of Ministers**

**АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ  
БЕЗОПАСНОСТЬ НА СЕЛЬСКИХ ДОРОГАХ ЕВРОПЫ  
Рекомендаций**

**ROAD TRANSPORT  
SAFETY ON RURAL ROADS IN EUROPE  
Recommendations**

*Настоящий документ был представлен и принят по пункту 4 «Автомобильный транспорт» предварительной повестки дня Бухарестского заседания Совета Министров*

Несмотря на то, что решение вопроса обеспечения безопасности в целом нельзя назвать удовлетворительным, безопасность на автомагистралях и городских дорогах вот уже в течение более чем 20-и лет находится на более высоком уровне, чем на сельских дорогах.

Сельские дороги определяются как дороги вне городских зон, не являющиеся автомагистралями или не мощеными дорогами.

Отчет, опубликованный ОЭСР в 1999 году содержит рекомендации для каждой страны по решению этой проблемы и, в особенности по разработке стратегии обеспечения безопасности для сети сельских дорог.

Несмотря на то, что этот вопрос не стоял еще в повестке дня ЕКМТ, он является одним из важных для стран-членов в целом в силу того, что сеть сельских дорог в любой стране является наиболее обширной, учитывая к тому же особые условия таких дорог (расстояние и характер перевозок).

## **Введение**

Проблема обеспечения безопасности на сельских дорогах является очень серьезной, которой, однако, не уделялось должного внимания по сравнению с такими дорожными сетями, как автомагистрали и городские дороги.

Показатели (данные о ДТП и пострадавших, степень подверженности риску и намечающиеся тенденции) свидетельствуют о том, что настало время заняться этим вопросом. Известен тот факт, что 60% ДТП со смертельным исходом приходится на ДТП на сельских дорогах.

В большинстве стран отсутствует политика и цели по обеспечению безопасности на сельских дорогах. Вопрос безопасности на сельских дорогах должен быть приоритетным.

Данные о ДТП со смертельным исходом на городских дорогах указывают на существующую и здесь проблему безопасности. В ряде городов может быть достигнут прогресс в деле сокращения числа пострадавших. Но это не должно быть сделано за счет решения вопроса безопасности на сельских дорогах. Требуются стратегии как для городских, так и для сельских дорог.

Исследуя типы ДТП на сельских дорогах (80% из них включают транспортные средства, сорвавшиеся с дороги, пострадавшие в результате столкновения в лоб и на перекрестке) можно прийти к выводу, что ключевыми факторами, оказывающими влияние на выбор политики (относительно инфраструктуры, транспортного средства и пользователя дорог), будут в этом случае: инфраструктура, и поведение пользователя дорог, так как к ДТП чаще всего приводит превышение скорости, алкоголь и отсутствие привязных ремней.

## **Разработка стратегии дорожной безопасности**

Разработка и применение стратегии в особенности в политике, касающейся сельских дорог, является неотъемлемой частью политики обеспечения дорожной безопасности в целом и согласуется с шагами, предпринимаемыми в настоящее время ЕКМТ.

Основными элементами такого всестороннего подхода к стратегии являются:

- основательные политические **обязательства**, в основе которых лежит возросшее **осознание** дорожной безопасности как проблемы;
- развитие культуры безопасности в обществе, которое признает со всей ясностью безопасность на дорогах как ответственность каждого из нас в отдельности;
- **координация** действий каждого участника процесса на любом уровне;
- постановка **целей** сокращения числа погибших и пострадавших на дорогах;
- разработка и осуществление **плана обеспечения дорожной безопасности**. При этом необходимо отметить, что в докладе ЕКМТ (CEMT/CM(2002)17) указываются не дорогостоящие эффективные меры, которые должны применяться в каждой стране; при этом они должны стать неотъемлемой частью их программ.

## РЕКОМЕНДАЦИИ

Заседание Совета Министров в Бухаресте 29 и 30 мая 2002 года

### ОТМЕЧАЯ

- отчет ОЭСР 1999 года по программе исследования автомобильного транспорта и интермодальных звеньев и его заключения, а также
- доклад “О стратегии обеспечения безопасности на сельских дорогах [CEMT/CM(2002)17];
- значительные различия между лучшими и другими странами, а также необходимость проведения политики сокращения различий между странами и стимулирования лучших делать еще лучше;

**РЕКОМЕНДУЕТ** правительствам стран-членов ЕКМТ, поскольку это касается безопасности на сельских дорогах, разработки и осуществления плана обеспечения дорожной безопасности,

- создавать соответствующие **структуры** учреждений, позволяющих государственному и частному секторам сотрудничать друг с другом. Эти структуры должны включать дорожную администрацию, полицию, образовательные учреждения и службу здравоохранения, а также компании частного сектора, страховые компании и ассоциации;
- гарантировать всем участникам мотивацию и хорошую подготовку, знания и средства для выполнения своих обязанностей;

- совершенствовать **сбор и обработку данных** о ДТП с целью учета данных на сравнительной основе, точной идентификации причин и последствий ДТП, принятия адекватных мер, последующей оценки, в особенности с точки зрения эффективности;
- Ввиду различия данных о дорожной безопасности по странам способствовать ознакомлению своих стран с элементами успешной политики (“лучший опыт”, benchmarking), давать им оценку и адаптировать их с условиями своей страны;
- обеспечивать **передачу теоретических и практических знаний** между странами и отдельными лицами.

**РЕКОМЕНДУЕТ** в качестве специальных акций

### *Относительно поведения пользователя*

Принятие необходимых мер, прежде всего, с целью выбора водителями скорости в соответствии с характеристикой дорожной сети, в которой они находятся. Это особенно важно в сырую погоду и при наличии уязвимых пользователей дорог. Это потребует повышения сознания пользователей дорог через образование (независимо от возраста)– компании предоставляют целевую информацию; необходимы при этом регулярные проверки в качестве сдерживающего фактора.

Использование ремней безопасности как на переднем, так и на заднем сидениях легковых и других автомобилей, где они предусмотрены, на всех видах дорог (городских и сельских). Из-за высоких скоростей на сельских дорогах особенно важную роль играют использование ремней безопасности и специальные ограничительные устройства для детей. Необходимо чаще проводить проверки на предмет правильного использования их, активно пользуясь при этом таким стимулирующим инструментом, как взимание штрафа.

Усиление предупредительных мер и проверок за вождение транспортного средства в нетрезвом состоянии.

Аналогичное наложение соответствующих штрафов за вождение транспортного средства под действием лекарств, наркотиков или в состоянии усталости.

### *Относительно инфраструктуры*

Совершенствование дорожной безопасности посредством оптимизации разбивки дорог с целью оказания помощи водителям на поворотах и пересечениях дорог. Наряду с выпрямлением дорог должны быть приняты такие меры, которые будут способствовать сокращению столкновений в лоб. Это может быть достигнуто с помощью дизайна маркировки дорог и сигналов, совершенствования дорожного покрытия и снятия или защиты придорожных элементов, препятствующих движению;

Соблюдение дорожной иерархии, принятие во внимание категории движения (транзит, распределение и доступ) и категории пользователей дорог (пешеходы, велосипедисты);

Гарантирование непрерывного обслуживания дорожной сети - особое внимание при этом уделяется инспектированию и аудиту стандартов по обеспечению безопасности и исключению

черных пятен. Целый ряд не дорогостоящих мероприятий может быть интегрирован в шаблонные программы по обслуживанию.

### *Относительно транспортных средств и телематики*

Ввиду ДТП на сельских дорогах из-за превышения скорости,

- Исследование выполнимости распространения ограничения (в ЕС) максимальной скорости – до 90 км/час для грузовых автомобилей и до 100 км/час □ для автобусов и легковых автомобилей во всех странах – членах ЕКМТ.
- Стимулирование добровольного введения устройств ограничения скорости для легковых автомобилей.
- Исследование возможности устройства временной и точной информации для водителей на подъезде к поворотам и слияниям дорог посредством, например, использования чувствительных световых сигналов, активизируемых транспортными средствами.
- Рассмотрение введения полностью автоматического контроля скорости транспортных средств, адаптированного к ограничению скорости или особым дорожным условиям (Интеллектуальная адаптация скорости). Прежде чем будет возможно это осуществить, потребуются провести исследования на предмет допустимости использования их в процессе вождения, а также согласовать общие стандарты и законодательство. При этом должна быть принята в расчет работа, проводимая в рамках ЕС.

Ввиду необходимости получения скорейшего ответа от экстренной службы, введение предупреждающих систем и обеспечение непрерывности информационного потока и его обработки в экстренной службе; принятие унифицированного номера экстренной помощи (112) всеми странами - членами ЕКМТ будет существенным усовершенствованием.

Использование мониторинга автоматизированных систем информационных потоков и менеджмента для дорог с наибольшим количеством ДТП аналогичной сети.

Активное продвижение существующих в настоящее время усовершенствований безопасности транспортного средства (включая ремни безопасности на заднем сидении, авиасумки, ABS, ограничительные устройства для детей) с целью применения их автотранспортными парками стран – членов.

**НАСТОЯТЕЛЬНО РЕКОМЕНДУЕТ:** Комитету Заместителей распространить эти рекомендации заинтересованным отдельным лицам и ведомствам, осуществить мониторинг по их применению и доложить Совету министров в установленные сроки.