



# ≡ СДЕЛАЕМ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ

ДЕСЯТИЛЕТИЕ ДЕЙСТВИЙ ПО ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Исполнительное  
резюме



**Commission for  
Global Road Safety**

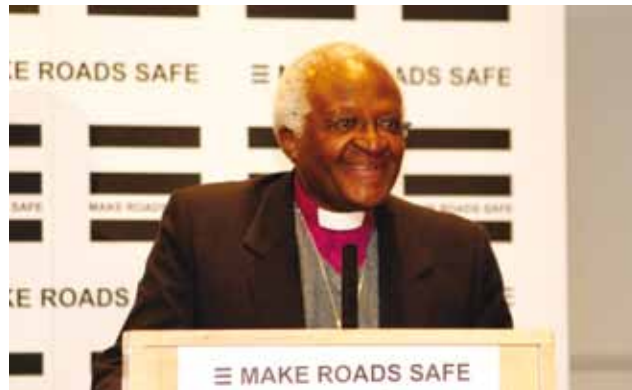
## Вступительное слово: Дезмонд ТУТУ

Временами в истории человечества появляется смертоносная эпидемия, которая не распознается вовремя и не встречает необходимого сопротивления до тех пор, пока уже не становится слишком поздно. Эпидемия ВИЧ/СПИД, уничтожающая Африку к югу от Сахары, – один из таких примеров. Дорожно-транспортный травматизм имеет потенциал стать еще одним примером.

Мы игнорируем дорожные аварии на свой страх и риск. Эта эпидемия невидима в силу своей повсеместности, однако, если мы сложим вместе ежедневную долю в каждом районе или городе, в каждой стране и регионе, мы увидим истинную трагедию – 3,5 тысячи людей погибает каждый день, тысячи получают серьезные травмы; 260 тысяч детей погибает каждый год, и еще более миллиона получают серьезные травмы, при этом едва ли слышны голоса протеста.

Дорожные аварии в основном уничтожают бедные слои населения. Это бедные районы находятся вблизи скоростных трасс. Это дети из бедных семей вынуждены добираться до школ, пересекая особо опасные автострады. Это наиболее уязвимые участники дорожного движения – пешеходы и велосипедисты – подвергаются наибольшему риску, и, тем не менее, обычно остаются за пределами внимания проектировщиков и должностных лиц.

В марте 2008 года я был рад поставить свою подпись под открытым письмом в ООН с призывом о проведении первой



глобальной Министерской конференции по дорожной безопасности и был рад узнать, когда Генеральная Ассамблея ООН одобрила это предложение. Сейчас, в преддверии этого исторического события, которое пройдет в Москве в ноябре, наступило время тех, кто может добиться реальных результатов – правительств, международных финансовых организаций, доноров, активистов проблем развития и миллионов людей, которые возмущены, но по-прежнему молчат – время сделать шаг навстречу этой проблеме и принять участие в Десятилетии действий по безопасности дорожного движения.

**Дезмонд Туту**  
Почетный Архиепископ города Кейптаун, ЮАР

# Введение: Лорд РОБЕРТСОН

По оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) к 2015 году дорожные аварии станут основной причиной преждевременной смертности и инвалидности детей старше пяти лет. Хочется надеяться, что к 2015 году будет достигнут значительный прогресс в достижении «Целей развития тысячелетия» ООН, однако это достижение будет сильно омрачено, если продолжится предотвратимое в большинстве случаев уничтожение молодежи на дорогах мира. Это – эпидемия на колесах, уже убивающая в масштабах малярии, будет продолжать лишать семьи их родных и к 2030 году количество погибших удвоится и превысит два миллиона в год.

И все-таки сейчас у нас есть возможность поменять эту тенденцию.

Последнее десятилетие идет активная подготовка и создание потенциала, стратегического курса глобальной дорожной безопасности, планирование и тестирование эффективных мер, а также повышение общественного осознания этой запущенной эпидемии. Благодаря работе Сотрудничества ООН по обеспечению дорожной безопасности ООН (UN Road Safety Collaboration), Фонда поддержки глобальной дорожной безопасности Всемирного Банка (World Bank Global Road Safety Facility) и Партнерства по обеспечению глобальной дорожной безопасности (Global Road Safety Partnership) у нас есть сильная, единая система сотрудничества по дорожной безопасности, готовая к активным действиям при соответствующем финансировании.

Глобальная конференция Министров по вопросам дорожной безопасности, проведение которой было впервые предложено нашей Комиссией в 2006 году и одобренная в прошлом году ООН, пройдет в Москве в ноябре 2009 года по приглашению Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева. Московская конференция является уникальной возможностью для международного сообщества выступить против эпидемии дорожно-транспортных аварий с заслуживающей того безотлагательностью и дальновидностью.

Этот доклад призывает ООН в 2010 году начать Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, цель которого – вдвое сократить предполагаемый рост смертности на дорогах к 2020 году. Доклад содержит десять ключевых рекомендаций к Московской конференции, которые изложены в прилагаемом Исполнительном резюме на страницах 4 и 5. Основной доклад, одобренный и дополненный ведущими мировыми экспертами по дорожной безопасности, объясняет как при наличии серьезной политической поддержки, международной финансовой помощи для создания



достаточного потенциала, а также постоянного национального приоритета проблемам предотвращения дорожного травматизма, мы можем вместе сохранить пять миллионов жизней и предотвратить пятьдесят миллионов серьезных увечий в период до 2020 года.

Пять миллионов жизней - это то, что поставлено на карту в Десятилетии действий по дорожной безопасности. Пять миллионов людей, чей потенциал может быть реализован, а не потрачен впустую; пять миллионов семей, которые не узнают горечи внезапной утраты и постоянной скорби по погибшим в дорожных авариях. Это – награда, в которую стоит инвестировать с уверенностью, что отдача, человеческая и экономическая намного превысит стоимость финансовых вложений.

У нас есть механизмы действия и знания для того, чтобы выполнить эту работу. Теперь нам нужно убедиться в наличии политической воли для осуществления Десятилетия действий. ООН признала, что глобальная эпидемия дорожного травматизма достаточно серьезна, и это подтверждено в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН и созыве первой Министерской конференции. В связи с этим, Комиссия по глобальной дорожной безопасности призывает Московскую Министерскую конференцию и Генеральную Ассамблею ООН признать, что сейчас наступило время для проведения Десятилетия действий ООН по дорожной безопасности, которое призвано сократить прогнозируемый уровень смертности на дорогах вдвое к 2020 году.

Мы призываем Вас к совместной работе в течение предстоящих десяти лет, которая поможет сохранить жизни пяти миллионов человек и сделать дороги безопасными для всех нас.

Подпись Лорда Робертсона, выполненная черными чернилами. Подпись имеет характерный стиль с длинными, плавными линиями.

**Лорд Робертсон**  
Председатель Комиссии по глобальной дорожной безопасности

# ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ

Каждый год в дорожных авариях погибает как минимум 1,3 миллиона человек и 50 миллионов получают травмы - смертность большая, чем от малярии. Девяносто процентов пострадавших в этих авариях приходится на страны с низким и средним доходом на душу населения. Каждый год 260 тысяч детей погибает на дорогах и еще миллион получает тяжелые травмы, часто становясь инвалидами. К 2015 году по прогнозам ВОЗ дорожные аварии станут основной причиной преждевременной смертности детей старше пяти лет. Скрытая эпидемия дорожного травматизма вызывает кризис здравоохранения и становится основной причиной распространения бедности. И тем не менее, агентства взаимопомощи, негосударственные организации по проблемам развития, благотворительные фонды и ключевые международные организации продолжают пренебрегать и игнорировать эту быстрорастущую проблему.

По прогнозам, количество смертельных случаев на дорогах увеличится в течение последующих десяти лет с 1,3 миллионов до уровня в более чем 1,9 миллионов к 2020 году. Комиссия по глобальной дорожной безопасности считает, что первым делом необходимо остановить этот ужасающий и вполне предотвратимый рост дорожного травматизма, а затем начать его снижение от года к году. По всему миру к 2020 году возможно предотвратить 5 миллионов смертей и 50 миллионов серьезных травм путем значительного увеличения инвестиций в безопасность дорожного движения в глобальном, региональном и национальном масштабах.

Первая Глобальная Министерская Конференция по безопасности дорожного движения, которая состоится в Москве в ноябре 2009 года, имеет возможность открыть новое направление по глобальной безопасности дорожного движения. Генеральная Ассамблея ООН обсудит результаты Московской Конференции входе своей 64-ой сессии. Комиссия по глобальной дорожной безопасности, в связи с этим, выдвигает следующие предложения к Московской Министерской Конференции и Генеральной Ассамблее ООН:

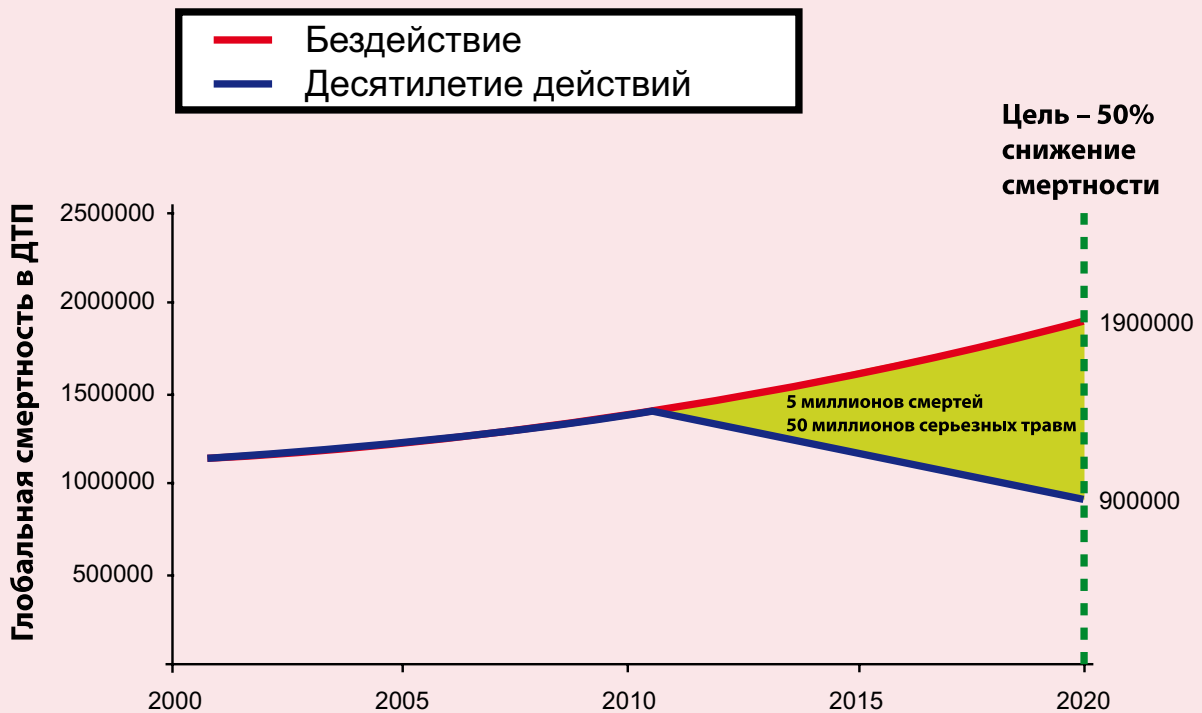
1. Московская Министерская Конференция должна поддержать, а Генеральная Ассамблея одобрить, предложение об объявлении в 2010 году Десятилетия действий ООН по дорожной безопасности, с целью уменьшения прогнозируемого уровня смертности на дорогах вдвое к 2020 году.
2. Правительствам следует взять на себя обязательства по достижению целей Десятилетия действий посредством реализации Плана Действий, содержащего пять стержней: (1) создание структуры управления, (2) влияние на проектирование дорог и управление дорожными сетями, (3) влияние на проектирование безопасности транспортных средств, (4) влияние на поведение участников дорожного движения и (5) улучшение заботы о пострадавших в авариях.
3. Странам с низким и средним доходом на душу населения в ближайшие десятилетия следует вкладывать миллиарды долларов в дорожную инфраструктуру и транспорт, непременно акцентируя инвестиции на улучшение результатов по безопасности дорог. Чтобы ускорить этот процесс международному сообществу, включая помощь правительств и частных благотворительных фондов, следует инвестировать 300 миллионов долларов в предложенный Десятилетний план действия для создания глобальной, региональной и национальной структур мощностей, проведению пилотных и демонстрационных проектов и привлечению национальных инвестиций в безопасность дорожного движения.
4. Правительствам следует принять на себя обязательства по проведению серии специальных и реальных мер на региональном и национальном уровнях, включая установку целей по снижению количества пострадавших на дорогах, создание ведущего агентства по дорожной безопасности (а именно, с установленными законом обязанностями и сбалансированными источниками финансирования) и координированных систем сбора данных (например, в соответствии с предписанными критериями Международной базы данных дорожных происшествий – IRTAD Group).
5. Правительствам до 2020 года следует поставить следующие цели: улучшение инфраструктуры безопасности (например, соответствие предписанным показателям защиты участника движения); улучшение безопасности транспортного средства (например, соответствие предписанному минимуму аварийного коэффициента); улучшение поведения участников дорожного движения (например, соответствие предписанным нормам использования ремней дорожной безопасности и мотоциклетных шлемов); соблюдение предписанных норм алкоголя в крови и ограничений скорости движения; улучшение послеаварийного реагирования (например, соответствие предписанному времени реагирования на аварию с телесными повреждениями).
6. Всемирный Банк и региональные банки развития совместно с государствами-донорами помощи должны обеспечить чтобы по крайней мере 10% их дорожных инвестиционных проектов были направлены на создание дорожной безопасности, оценку и улучшение инфраструктуры (например, барьеры безопасности, объекты для пешеходов, круговые развязки, полосы для мотоциклистов и велосипедистов и пр.). Этот принцип должен выполняться донорами в соответствии с Парижской декларацией эффективной взаимопомощи 2005 года.
7. Правительствам в странах с высоким доходом на душу населения следует подавать пример, продолжая прогресс в улучшении безопасности дорожного движения, используя «безопасный системный подход», как это рекомендовано в экспертном докладе «Навстречу Нулевой Отметке» Организации экономического сотрудничества и развития/ Международного транспортного форума (OECD/ITF).
8. Странам с высоким доходом и высоким уровнем жизни

следует признать их обязанность разделить свой опыт и практику со странами с низким и средним доходом через обмен исследованиями, техническое партнерство, передачу знаний и поддержку практических проектов.

9. Комиссия призывает Комиссию ООН по устойчивому развитию (CSD) на следующем рассмотрении своей политики на предстоящее десятилетие (2010-2011) впервые признать безопасность дорожного движения ключевым элементом устойчивого развития и Целей развития тысячелетия ООН.

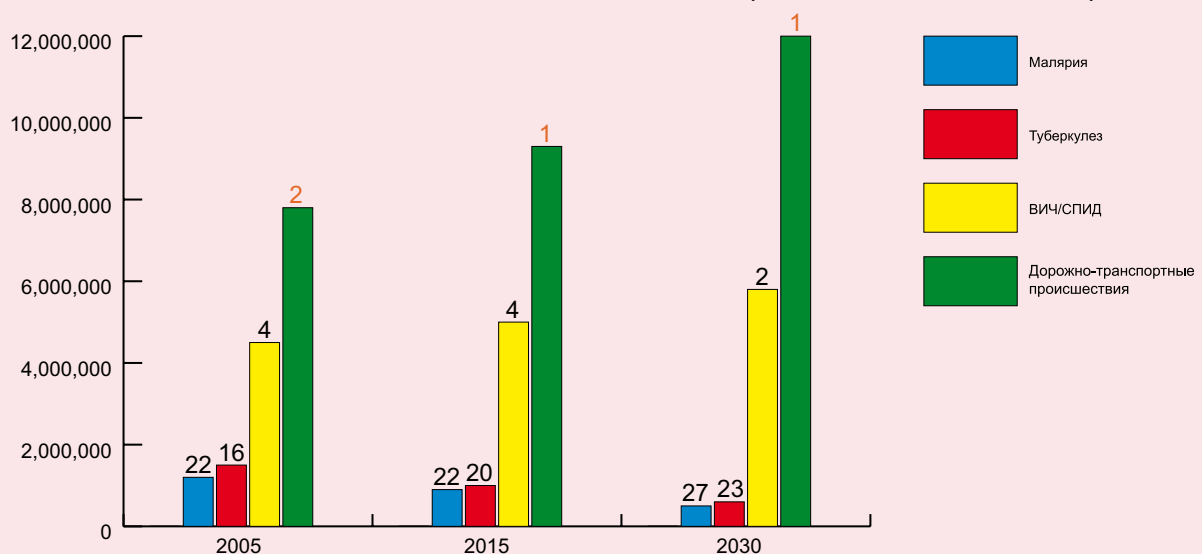
10. Генеральному секретарю ООН следует назначить Специального посланника ООН по вопросам дорожной безопасности для ускорения прогресса и повышения информированности населения во время проведения Десятилетия действий по дорожной безопасности, с анализом целей в середине срока в 2015 году.

**ИЗМЕНЯЯ НАПРАВЛЕНИЕ: ПОТЕНЦИАЛ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ДЕЙСТВИЙ ПО ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**



Источник: Guria, J (2009)

**ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ ИНДЕКС DALYS В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ: (ДЕТИ В ВОЗРАСТЕ от 5 до 14)**



Источник: Mather C, Loncar D (2005)

### ПУБЛИКАЦИЯ 1:

## Специальная статья: Кевин Уоткинс

### Мир смотрит сквозь пальцы

Когда мы пытаемся понять человеческую катастрофу, мы прибегаем к помощи статистики. Поголовный подсчет предоставляет нам удобный показатель числа пострадавших и масштабов последствий. К сожалению, он также способен обезличить реальность происходящего и скрыть человеческие лица пострадавших. Числа более абстрактны чем имена, и они отвлекают наше внимание от жизней вовлеченных в катастрофу людей. Ниже приведены некоторые из имен и лиц людей затронутых кризисом человечества, который происходит на дорогах мира каждый день:

- Рохит Ядав, ученик четвертого класса в Дели был сбит грузовиком на своем велосипеде и раздавлен задними колесами. Его сестра, Вандана в результате травмы лишилась дара речи.
- Ле Хуан Хан из города Хо Ши Мин погибла перед своим девятым днем рождения. Она направлялась на праздник с сестрой и отцом на мотоцикле, который был сбит нетрезвым водителем. Хан погибла в результате травмы черепа.
- Мукелебай Мумбуна, 26 лет, из города Лусака погибла в результате аварии автобуса в Восточной провинции Замбии после того, как водитель, превысив скорость во время очень сильного дождя, потерял управление на повороте. У нее остался пятимесячный сын.
- Джон Нджау из Найроби, Кения, был парализован в июле 2007 года, когда такси, в котором он ехал, вынесло на встречную полосу и столкнулось с грузовиком. Он был единственным кормильцем семьи – его дети с тех пор не могут позволить себе купить книги в школу.

Это – всего четыре имени и четыре жизни, потерянные на дорогах мира. Каждый год дорожно-транспортные происшествия уносят жизни по крайней мере 1,3 миллионов человек. Еще десятки миллионов остаются инвалидами. Многие из жертв приходятся на наиболее уязвимую часть населения мира – его детей. Каждая пятая смерть приходится на маленьких детей – и почти один миллион остаются инвалидами на всю жизнь. За то время, которое Вы потратите на прочтение этой статьи, где-то еще две молодых жизни будут потеряны. И за большими числами стоят человеческие трагедии. Каждая смерть означает скорбящую семью, или ребенка, обделенного родительской любовью, поддержкой и теплотой. Каждое серьезное увечье означает семью, которая вынуждена жить и мириться с финансовыми и моральными последствиями.

Наступило время для международной общественности признать кризис дорожных происшествий как гуманитарную катастрофу, которой он на самом деле является. Слишком долгое время правительства относились к катастрофе как к побочному явлению, касающемуся транспортных министерств. Они должны начать относиться к проблеме как к национальному бедствию. Мы столкнулись с эпидемией, которая убивает и калечит в масштабах крупнейших инфекционных заболеваний, таких как малярия, туберкулез и ВИЧ/СПИД. Если бы граждане погибали в конфликте такого масштаба, который присутствует на дорогах мира, то международное осуждение и призывы к действиям были бы гарантированы. Однако, эти массовые жертвы едва ли вызывают интерес международных средств массовой информации, не говоря уже о повестках встреч на высшем уровне. Возможно, это происходит потому, что большинство жертв относится к бедным слоям населения, живущим в беднейших странах мира. Большая часть прогнозируемого роста смертности к 2020 году приходится на эти же страны. Смертность почти удвоится в Африке и в Южной Азии.

Нам необходимо найти новые слова для обсуждения кризиса дорожных происшествий. Возьмите любую газету в развивающейся стране и вы практически гарантированно найдете где-нибудь в заголовках историю о «дорожном несчастном случае», который привел к человеческим жертвам. Правда заключается в том, что эти события не являются «случаями». Они являются последствиями плохого регулирования, пренебрежения со стороны правительства и безразличия международной общественности.

Дорожные происшествия привлекают внимание своим отсутствием на повестке дня международного развития. И это – буквально – смертельный просчет политических лидеров. По оценкам узкого экономического расчета, стоимость этих «обычных» аварий огромна. Дорожные происшествия обходятся многим из беднейших стран мира в 1-3 процента от ВВП, выступая тормозом на пути экономического роста. Простой анализ рентабельности уже является поводом для действий. Как сообщается в этом докладе, каждый доллар, инвестированный в безопасность дорожного движения, может сберечь до 20 долларов в потерянных заработках, снижении производительности труда и затратах на здравоохранение. Вместо того, чтобы спрашивать себя, может ли страна позволить себе инвестиции в безопасность дорожного движения, министры финансов должны задуматься, а может ли она себе позволить не инвестировать.

Последствия дорожных происшествий для Целей Развития Тысячелетия должны стать предметом срочного пересмотра. Большинство жертв дорожных аварий относятся к бедным слоям населения. Рабочие, идущие на работу по обочине дороги, мелкие фермеры, женщины, несущие товары на рынок, и, конечно, дети трупп, все они постоянно присутствуют в списках жертв. И каждая авария или телесное повреждение имеют долговременные последствия. Если погибает кормилец семьи, семья лишается доходов, необходимых для поддержания жизни, покупки необходимых лекарств, или способности оплатить обучение детей. Медицинские расходы, которые возникают вследствие дорожно-транспортных происшествий, могут загнать семью пострадавшего в долги и за порог бедности. А кроме того, добавляются душевные раны.

Мир постепенно добивается прогресса в привлечении детей в школы. Но сколько детей, сидящих сегодня в классах, уже

почувствовали удар по перспективам своего образования, нанесенный психологическими шрамами и посттравматическим стрессом в результате ДТП?

Когда речь идет о дорожных происшествиях, экономический здравый смысл и моральный долг, оба указывают в одном направлении. Начнете ли вы с экономического роста, снижения бедности, социальной справедливости или прав человека, нет случая, чтобы смотреть сквозь пальцы на бесконечные потери в виде мертвых тел и сломанных конечностей. И тем не менее, правда заключается в том, что слишком много людей и организаций, имеющих возможность добиться положительных сдвигов, смотрят на это сквозь пальцы.

Читая этот доклад, меня снова и снова поражало, как быстро мы могли бы повернуть этот кризис вспять. Мы не имеем дело с заболеванием, которое бросает вызов нашим научным достижениям, со сложным финансовым кризисом, или со стихийным бедствием, которое мы не в силах предсказать. Мы имеем дело с дорожным движением, которое проходит через населенные пункты, с отсутствием пешеходных переходов для детей, идущих в школы, и дорогами, которые построены с тем, чтобы увеличить скорость автомобилей без оглядки на пешеходов и других участников дорожного движения. Проблемы проектирования дорог усложняются просчетами в простом урегулировании – такими, как отсутствие правил по обязательному наличию защитных шлемов для велосипедистов, невозможность установить и поддерживать надежные стандарты безопасности дорожного транспорта и невозможность внедрения ограничений скорости.

Если вы считаете, что проблема эта слишком пугающая по сравнению с другими приоритетами, подумайте снова. Такие страны как Вьетнам уменьшили смертность на дорогах простым путем введения закона о защитных шлемах. В Малайзии, Коста Рике и Южной Африке пилотные проекты по дорожной безопасности показали, как тысячи жизней могут быть спасены посредством простого проектирования. В Уганде программа по ужесточению контроля на дорогах снизила количество смертности на 17 процентов. Прогрессивные меры подобные этим могут за десять лет спасти 5 миллионов жизней и предотвратить 50 миллионов серьезных телесных повреждений к 2020 году. Можем ли мы позволить себе предложенный \$300-миллионный План Действий? В мире, где высшее руководство только одной обанкротившейся финансовой организации – Американской Страховой Группы (the American Insurance Group) – получают годовой бонус в \$165 миллионов, этот вопрос нельзя рассматривать серьезно.



Но есть другой вопрос, к которому необходимо относиться серьезно. Если так много может быть достигнуто с такой высокой отдачей, почему так мало делается? Ответ на этот вопрос требует серьезного обдумывания. Слишком часто правительства в развивающихся странах и их советники по экономическому развитию измеряют успех своего дорожного урегулирования в километрах асфальта и скорости, с которой могут перевозиться товары. Возможно, работники здравоохранения, которые имеют дело с последствиями этой «позиции», могут организовать экскурсию по отделениям травмы и моргам, где находятся жертвы ДТП.

Некоторые доноры взаимопомощи уже начинают относиться к безопасности дорожного движения серьезно. Но их слишком мало – и безопасность дорожного движения остается бедной родственницей дорожного строительства. Всемирный Банк и банки регионального развития, с портфелем в 4 биллиона долларов США делят между собой лишь одного специалиста по безопасности дорожного движения. Такой же дефицит мощностей имеется для большинства двусторонних доноров.

Агитационные организации также должны делать больше. В то время, как образование, инфекционные заболевания и Цели Развития Тысячелетия взяты под контроль неправительственными организациями, где же великие кампании по безопасности дорожного движения? И почему связь между 1,3 миллионом смертей на дорогах и бедностью остается официальным белым пятном?

Ни один из приведенных выше аргументов не имеет своей целью указать на виновного. Мы все можем – и должны – делать больше. Предложенная Десятилетка Мероприятий дает нам реальную возможность проводить совместную работу по продвижению смертельного вируса дорожно-транспортных происшествий на международную повестку дня. Но мы упустим эту возможность, если мы не воспользуемся моментом и совместными усилиями не выдвинем план действий, который спасет жизни. Мы не можем позволить себе продолжать по-прежнему. Наше коллективное безразличие убивает людей, таких как Рохит Ядав, Ле Хуан Хан и Мукелебай Мумбуна. А также мешает борьбе против бедности.

Доктор Кевин Уоткинс, ведущий специалист Центра глобального экономического управления, Оксфордский Университет; бывший Директор департамента ООН по развитию человеческого потенциала; бывший ведущий эксперт Комитета помощи голодающим Oxfam Великобритании.

## **В ПОДДЕРЖКУ КАМПАНИИ «СДЕЛАЕМ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ»**

“Наступило время тех, кто может добиться изменений, сделать шаг навстречу решению этой проблемы и принять участие в Десятилетии действий по дорожной безопасности”.

**Дезмонд Туту, лауреат Нобелевской премии мира**

“Работа Комиссии по глобальной безопасности дорожного движения по всему миру заслуживает аплодисментов”.

**Кофи Аннан, бывший Генеральный секретарь ООН**

“Каждые три минуты на дорогах мира гибнет ребенок, а ведь эти жизни могут быть спасены. Нам необходим глобальный план действий по принятию ключевых мер обеспечения всемирной безопасности дорожного движения”.

**Соня Ганди, Председатель Национального конгресса Индии**

“Травматизм и смертность в результате ДТП затрагивают миллионы семей по всему миру. Я надеюсь, что можно предпринять необходимые действия для того, чтобы никто не ушел из жизни раньше своего времени”.

**Билл Клинтон, бывший Президент США**

“Я приветствую и поддерживаю ценную работу, которую проводит Комиссия по глобальной дорожной безопасности”.

**Тони Блэр, бывший Премьер министр Великобритании**

“Я поддерживаю Кампанию «Сделаем дороги безопасными», и если мы хотим спасти жизни людей по всему миру, призываю к необходимости проведения Десятилетия действий по дорожной безопасности”.

**Оскар Ариаз Санчез, Президент Коста-Рики, Лауреат Нобелевской премии мира**

“Во время путешествий я вижу насколько важно просвещать детей и общество о безопасности дорожного движения, и как важно правительствам и тем, кто принимает решения предпринимать все возможное для того, чтобы сделать дороги безопасными”.

**Эван Макгрегор, актер и посол ЮНИСЕФ**

## **≡ СДЕЛАЕМ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ**



60 Trafalgar Square  
London  
WC2N 5DS  
UK

E-mail: [info@makeroadssafe.org](mailto:info@makeroadssafe.org)

Дополнительную информацию Вы можете найти на сайте кампании «СДЕЛАЕМ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ»: [www.makeroadssafe.org](http://www.makeroadssafe.org)