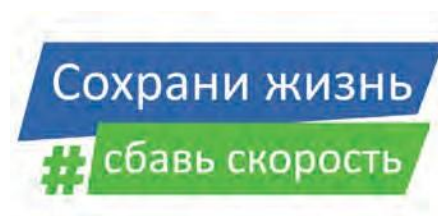


РЕГУЛИРОВАНИЕ СКОРОСТИ



Всемирная организация
здравоохранения



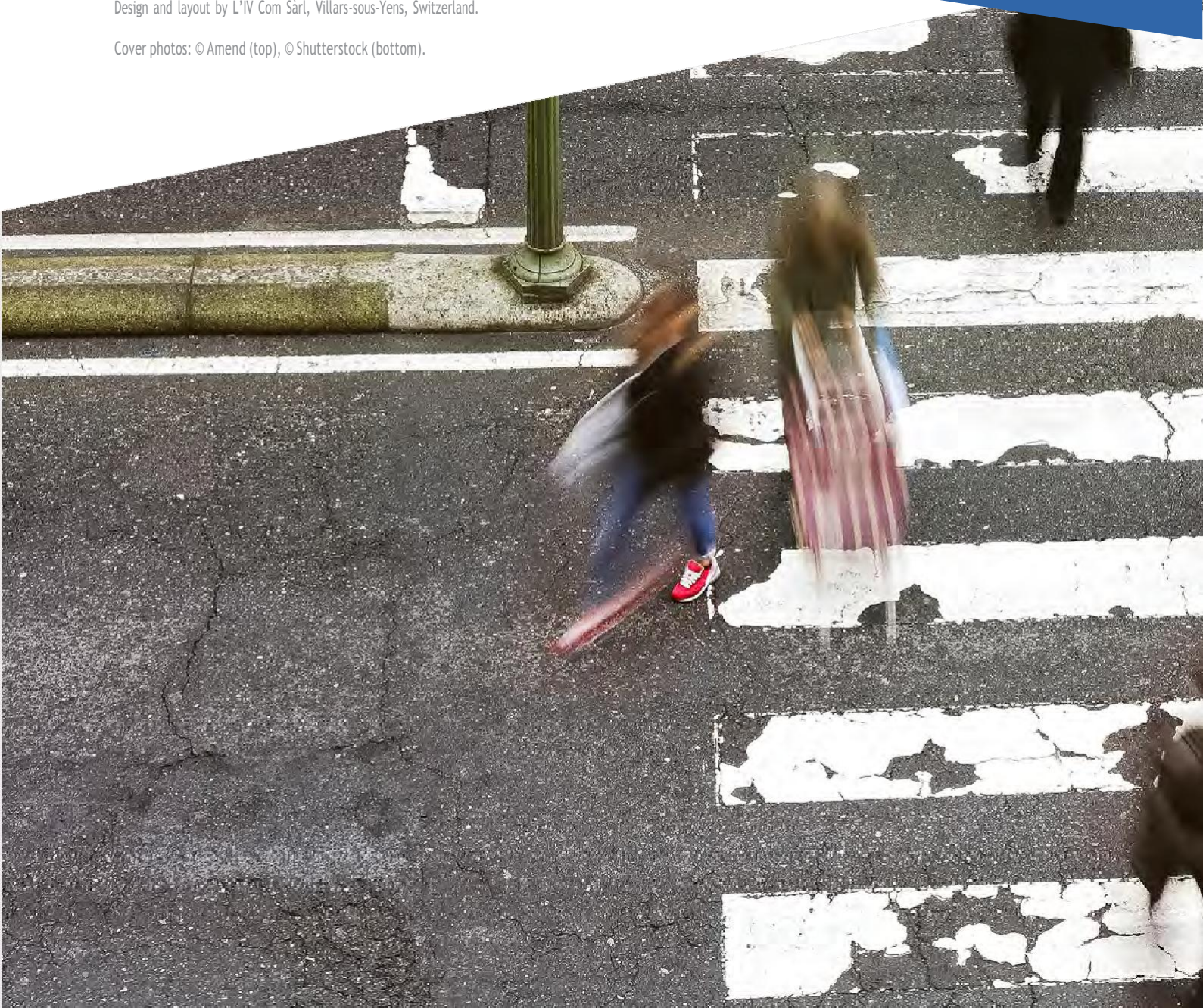
WHO/NMH/NVI/17.7

© World Health Organization 2017

Some rights reserved. This work is available under the Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 IGO licence (CC BY-NC-SA 3.0 IGO; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo>).

Design and layout by L'IV Com Sàrl, Villars-sous-Yens, Switzerland.

Cover photos: © Amend (top), © Shutterstock (bottom).



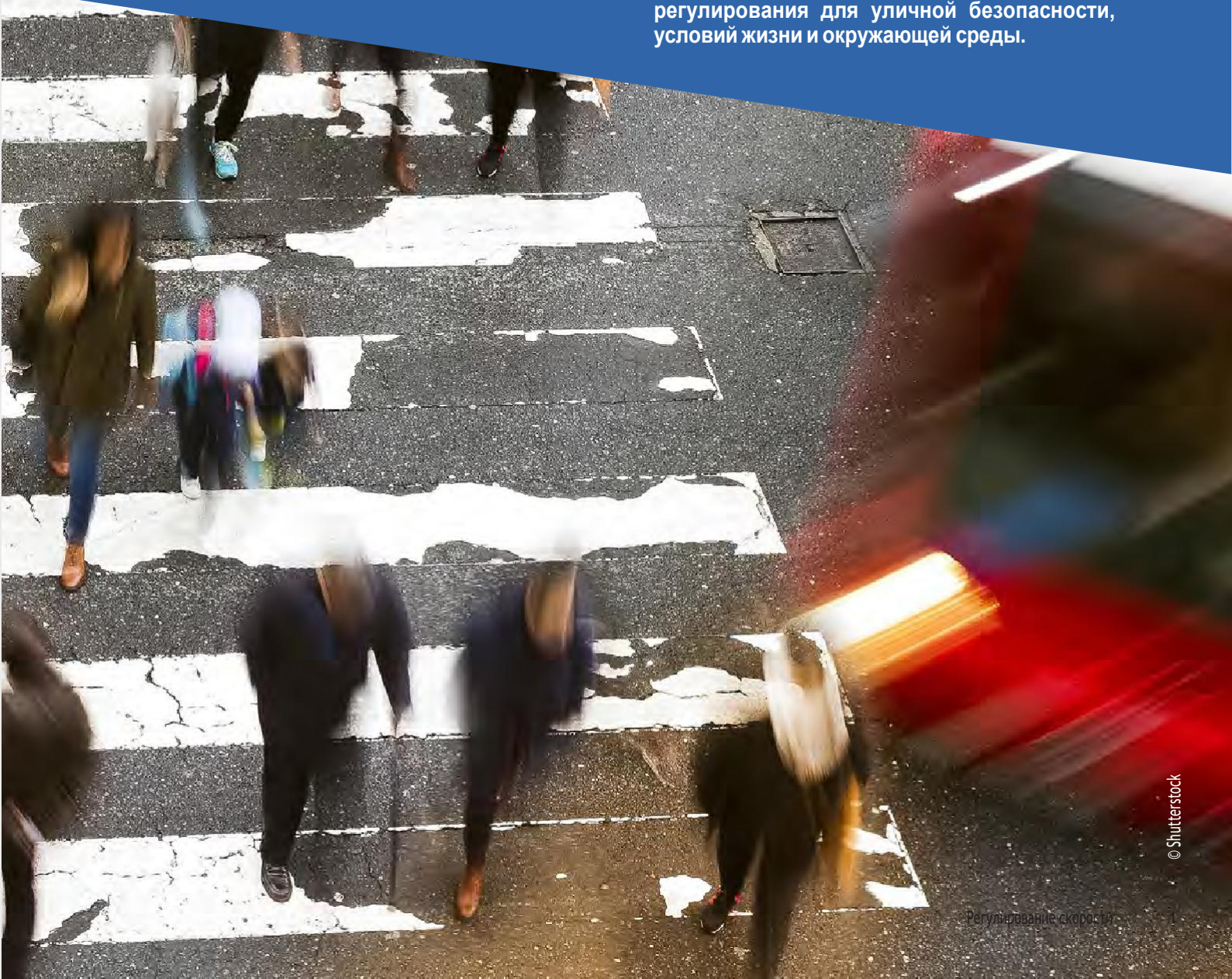
Введение

Системы дорожного движения вносят огромный вклад в модернизацию и экономический рост большинства стран в мире. Расширяя возможности людей, связанные с доступом к образованию, трудоустройству и услугам здравоохранения, и возможности компаний в более короткие сроки поставлять населению товары и услуги, системы дорожного движения приносят обществу целый ряд преимуществ и, как правило, стимулируют экономическую производительность и развитие.

Тем не менее, расширение дорожной сети и ее более интенсивное использование влекут за собой и ряд негативных последствий как экономического, так и социального характера. Ускоренная автомобилизация нередко сопровождается соответствующим ростом смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, а многие городские районы в настоящее время сталкиваются с дополнительными проблемами – высоким уровнем загрязнения

воздуха и вызванной им распространенностью респираторных заболеваний, а также все большей перегруженностью дорог, которая, в свою очередь, влечет за собой снижение физической активности и соответствующие последствия для здоровья.

Скорость положительно сказывается на мобильности, так как сокращает время на перевозки, но играет резко отрицательную роль при ДТП, повышая как вероятность аварии, так и тяжесть последствий. Кроме того, скорость усиливает загрязнение окружающей среды и шум, а также неблагоприятно влияет на условия жизни в городских районах. За последние десять лет наряду с повышенным вниманием, которое уделялось во всем мире снижению скорости в рамках усилий по сокращению дорожно-транспортного травматизма, все больше заявляет о себе движение (нередко опирающееся на местную инициативу), отстаивающее стратегии регулирования скорости в общинах и потенциальные положительные последствия такого регулирования для уличной безопасности, условий жизни и окружающей среды.



Дорожно-транспортный травматизм - проблема глобального здравоохранения и развития

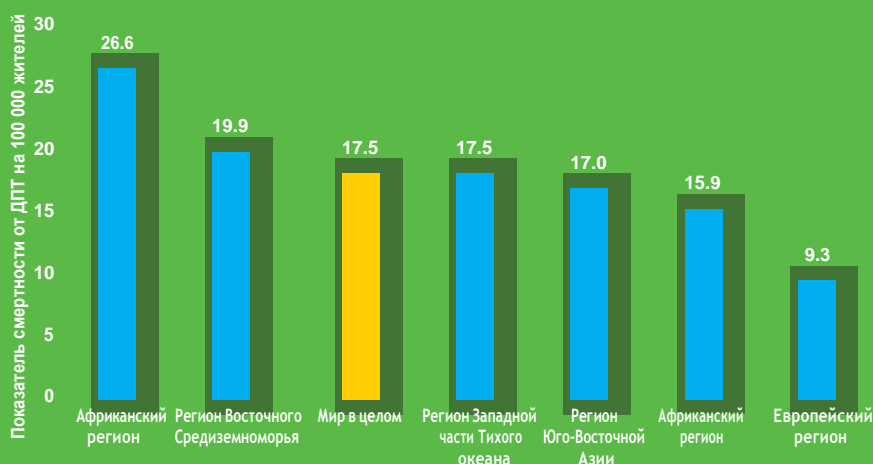
В результате дорожно-транспортных происшествий на дорогах мира ежегодно погибает приблизительно 1,25 млн человек. ДТП являются главной причиной смерти среди молодежи в возрасте от 15 до 29 лет. Как из-за серьезных последствий дорожно-транспортного травматизма для общественного здравоохранения, так и из-за непропорционально значительного воздействия на самые молодые группы населения ДТП представляют собой серьезную проблему в области развития: по оценкам, дорожно-транспортные происшествия обходятся странам приблизительно в 3% от их ВВП, причем в странах с низким и средним уровнем дохода экономические потери составляют 5% от ВВП.

Смертность в результате ДТП распределяется в мире неравномерно. 90% смертей, происходящих на дорогах всего мира, приходится на страны с низким и средним уровнем дохода, хотя население этих стран владеет лишь приблизительно половиной мирового автомобильного парка. Риск погибнуть в автомобильной катастрофе тоже в значительной степени зависит от места проживания: в Европе отмечается наименьшее количество смертей от ДТП на 100 000 жителей, тогда как в Африке этот показатель особенно высок (см. Рисунок 1).



РИСУНОК 1
Смертность в результате ДТП на 100 000 человек, по регионам ВОЗ

Источник: Доклад о безопасности дорожного движения в мире за 2015 г. Женева, Швейцария; 2015 г.



Как диспропорции в показателях, так и распределение смертности среди участников дорожного движения значительно варьируется от региона к региону и внутри регионов. На мировом уровне приблизительно половина всех случаев смерти на дорогах (49%) приходится на уязвимых участников дорожного движения: пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. При этом их распределение существенно варьируется в зависимости от региона

и страны, отражая общие особенности дорожного движения. Например, в странах Африканского региона, где значительная часть населения передвигается в основном пешком и на велосипеде, 38% смертей отмечается среди пешеходов, тогда как в регионах Юго-Восточной Азии и Западной части Тихого океана большинство случаев смерти приходится на велосипедистов (соответственно, 33% и 34%).

Глобальные меры в области безопасности дорожного движения

В 2011 году Организация Объединенных Наций объявила Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, цель которого состоит в том, чтобы стабилизировать, а затем сократить число случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. В сентябре 2015 года эта цель была дополнена значительно более амбициозной задачей в

рамках целей в области устойчивого развития¹, которая в составе соответствующей цели в области здравоохранения призывает к 2020 году сократить абсолютное число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий на 50% (см. Вставку 1).

¹ <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>

ВСТАВКА 1

Безопасность дорожного движения в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

Цель в области устойчивого развития 3: Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте

Целевая задача 3.6: К 2020 г. вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.



Цель в области устойчивого развития 11: Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов

Целевая задача 11.2: К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами.



Снижение средней скорости на 5% может привести к сокращению на **30%** числа ДТП со смертельным исходом.

Подход к безопасности движения, основанный на безопасных системах

Хотя дорожно-транспортный травматизм уже много лет является одной из основных причин смертности и травм во всем мире, большинство ДТП носят предсказуемый характер и могут быть предотвращены. Накоплен значительный объем фактических данных о том, какие меры эффективно способствуют повышению безопасности на дорогах. В странах, где были введены подобные меры, наблюдается соответствующее снижение смертности из-за ДТП. Наибольших успехов в устойчивом сокращении смертности на дорогах в абсолютном и процентном выражении удалось добиться там, где применялся так называемый «подход, основанный на безопасных системах» (см. Рисунок 2). Этот подход к безопасности движения исходит из признания того, что человеческое тело чрезвычайно уязвимо для

травм, а людям свойственно совершать ошибки. Он предусматривает набор дополнительных мер, направленных на создание более безопасных дорог, более безопасных транспортных средств, стимулирование более безопасного уровня скорости и более безопасного поведения участников дорожного движения. Все эти элементы в совокупности служат для корректировки водительских ошибок. Все составляющие системы следует укрепить таким образом, чтобы, если одна из них даст сбой, остальные и далее обеспечивали защиту участникам движения. Подход, основанный на безопасных системах, требует участия и тесного взаимодействия многих секторов, включая транспорт, здравоохранение, полицию, промышленность и гражданское общество.

РИСУНОК 2

Подход к безопасности движения, основанный на безопасных системах

Источник: *Safer roads, safety Queensland. Queensland's road safety strategy 2015-21. Department of Transport and Main Roads, Queensland Government, Australia, 2015.*



Скорость и дорожно-транспортный травматизм

Скорость лежит в основе проблемы дорожно-транспортного травматизма. В частности, превышение скорости или ненадлежащая скорость представляют собой важнейший фактор риска в отношении столкновений, смертности и травматизма в дорожном движении. Превышение скорости - проблема, характерная для всех стран. Исследование, проведенное в странах ОЭСР, показало, что в среднем 40-50% и вплоть до 80% водителей превышают установленные ограничения скорости, и примерно такая же доля автомобилей, двигающихся с превышением скорости, наблюдается в странах с низким и средним уровнем дохода.

Под превышением скорости понимается нарушение ограничения скорости, установленного для определенной дороги.

Под ненадлежащей скоростью понимают движение автомобиля со скоростью, которая не подходит для данной дороги, погодных условий или условий движения, но остается в пределах установленных ограничений скорости.

Какую роль скорость играет в отношении смертности и травматизма на дорогах?

В странах с высоким уровнем дохода скорость является причиной около трети смертей на дорогах. В Великобритании, например, со скоростью связаны 28% всех ДТП со смертельным исходом, в то время как в Австралии этот показатель составляет 30%. В странах с низким и средним уровнем дохода эта доля, вероятно, будет больше, учитывая высокую долю смертности среди уязвимых участников дорожного движения.

Как скорость влияет на исход ДТП и тяжесть дорожно-транспортного травматизма?

Скорость является усугубляющим фактором, который повышает тяжесть всех дорожно-транспортных происшествий. С увеличением средней скорости возрастает и вероятность аварии, которая может привести к травмам. Если же авария происходит, при высокой скорости возрастает риск летального исхода или тяжелых травм. Увеличение средней скорости автомобиля на 1 км/ч влечет за собой рост числа автокатастроф со смертельным исходом на 4-5%. В то время как водитель и пассажиры автомобиля при движении с высокой скоростью подвергаются значительно большей опасности получить травмы как в результате лобового, так и в результате бокового столкновения, соотношение между скоростью и тяжестью повреждений носит особенно катастрофический характер в отношении «уязвимых» участников дорожного движения, таких как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, а также дети и пожилые люди.

Для взрослого пешехода, сбитого автомобилем, который двигался со скоростью 50 км/ч, вероятность смерти составляет менее 20%, тогда как если удар произошел при скорости 80 км/ч, риск смерти возрастает почти до

60%.

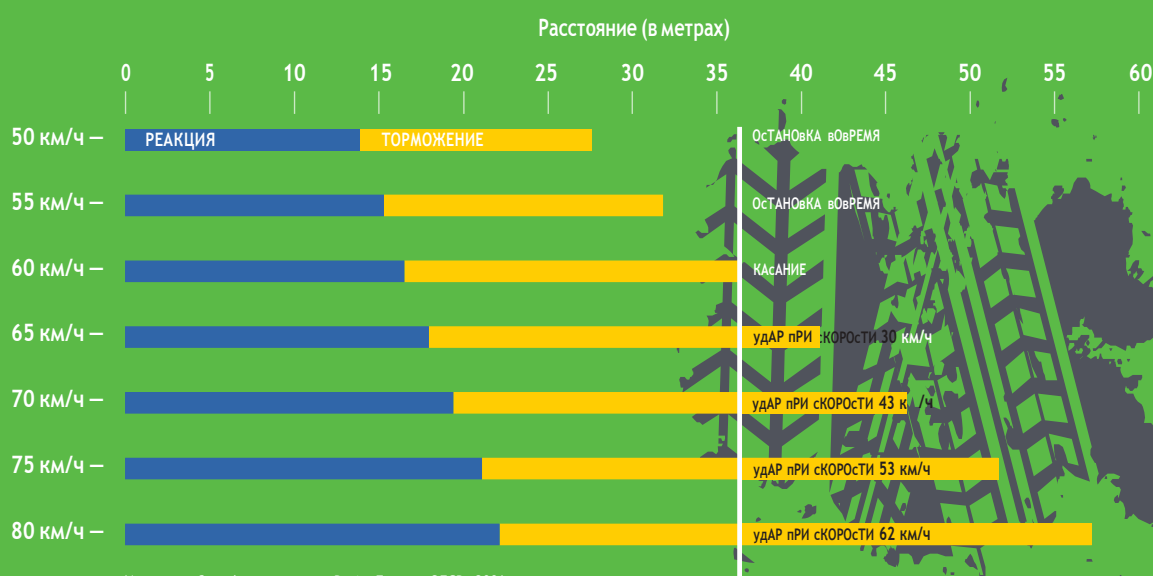
Каково соотношение между скоростью и остановочным путем?

Чем выше скорость автомобиля, тем длиннее остановочный путь и, соответственно, выше риск ДТП. Например, при движении со скоростью 80 км/ч по сухой дороге за время, которое требуется водителю, чтобы отреагировать на то или иное событие, автомобиль проезжает 22 метра (расстояние,

преодолеваемое за время реакции, равное приблизительно 1 секунде) и в общей сложности 57 метров до остановки, тогда как при скорости 50 км/ч автомобиль проезжает 14 метров за время реакции и в общей сложности 27 метров до остановки (см. Рисунок 3). Эта последняя скорость позволяет автомобилю остановиться вовремя, успешно избежав аварии.

РИСУНОК 3

Остановочный путь при разных скоростях (включая время реакции, составляющее порядка 1 секунды)



Источник: *Speed management*. Paris, France, OECD, 2006

Какие факторы влияют на скорость?

Помимо установленных на дороге указателей ограничения скорости, на выбираемую водителем скорость влияет ряд факторов, таких как возраст и пол водителя: в большинстве стран водители-мужчины и молодые водители с большей вероятностью превышают скорость, а потому составляют подавляющее большинство среди участников ДТП, связанных со скоростью. К другим факторам, которые могут влиять на скорость, относится содержание алкоголя в крови водителя, аспекты, связанные с планировкой дорог и качеством поверхности, а также мощность и максимальная скорость транспортного средства (см. Рисунок 4).

РИСУНОК 4

Факторы, влияющие на выбор скорости



Источник: *Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva, Switzerland, GRSP, 2008.

Регулирование скорости

Регулирование скорости включает в себя ряд комплексных мер, которые в совокупности побуждают участников дорожного движения придерживаться безопасной скорости и тем самым ведут к сокращению числа ДТП и снижению тяжелого травматизма и смертности в результате ДТП.

Регулирование скорости должно в первую очередь исходить из соображений безопасности, хотя правительства и органы, осуществляющие регулирование скорости на местном уровне, нередко сталкиваются с трудностями, пытаясь сбалансировать мобильность и безопасность. Тем не менее, перенос акцента на безопасность является центральным элементом подхода, опирающегося на безопасные системы, который лежит в основе успешного регулирования скорости в странах, добившихся высоких показателей дорожно-транспортной безопасности, таких как Швеция, и в местных сообществах, которые успешно осуществляют местные программы регулирования скорости (см. Вставку 6).

Правительства все чаще признают, что необходимо принимать меры для решения проблемы скорости, так как она усугубляет дорожно-транспортную ситуацию, повышает уровень загрязнения или влияет на оба этих аспекта. При надлежащей политической

поддержке стратегии регулирования скорости могут внести ощутимый вклад в достижение целей, связанных с повышением безопасности на дорогах, сокращением негативного воздействия на окружающую среду и снижением потребления энергии.

Регулирование скорости должно осуществляться с помощью ряда мер, включающих в себя введение в действие надлежащих законов и обеспечение их соблюдения, перепланировку дорог и адаптацию транспортных средств (см. Таблицу 1). Чтобы определить эти меры, необходимо учитывать такие факторы, как объем и состав транспортного потока на конкретных дорогах. Например, регулирование скорости в странах, где значительная доля смертей приходится на пешеходов, таких как многие страны Африки, может включать в себя меры, отличающиеся от стратегий, которые применяются в районах, где большинство смертей происходит среди мотоциклистов. Для достижения наибольшей эффективности эти меры должны осуществляться в сочетании друг с другом и основываться на тщательной оценке национальных или местных обстоятельств. Принципиально важную роль играют наличие политической воли на национальном и/или местном уровне и координация между ответственными органами при осуществлении указанных мер.

ТАБЛИЦА 1

Подходы к регулированию скорости

i. Строительство или перестройка дорог с добавлением элементов, сдерживающих транспортное движение

ii. Установление скоростных ограничений, соответствующих функциям каждой дороги

iii. Обеспечение соблюдения скоростных ограничений

iv. Оснащение автомобилей бортовыми технологиями

vi. Повышение информированности населения об опасностях, связанных с превышением скорости

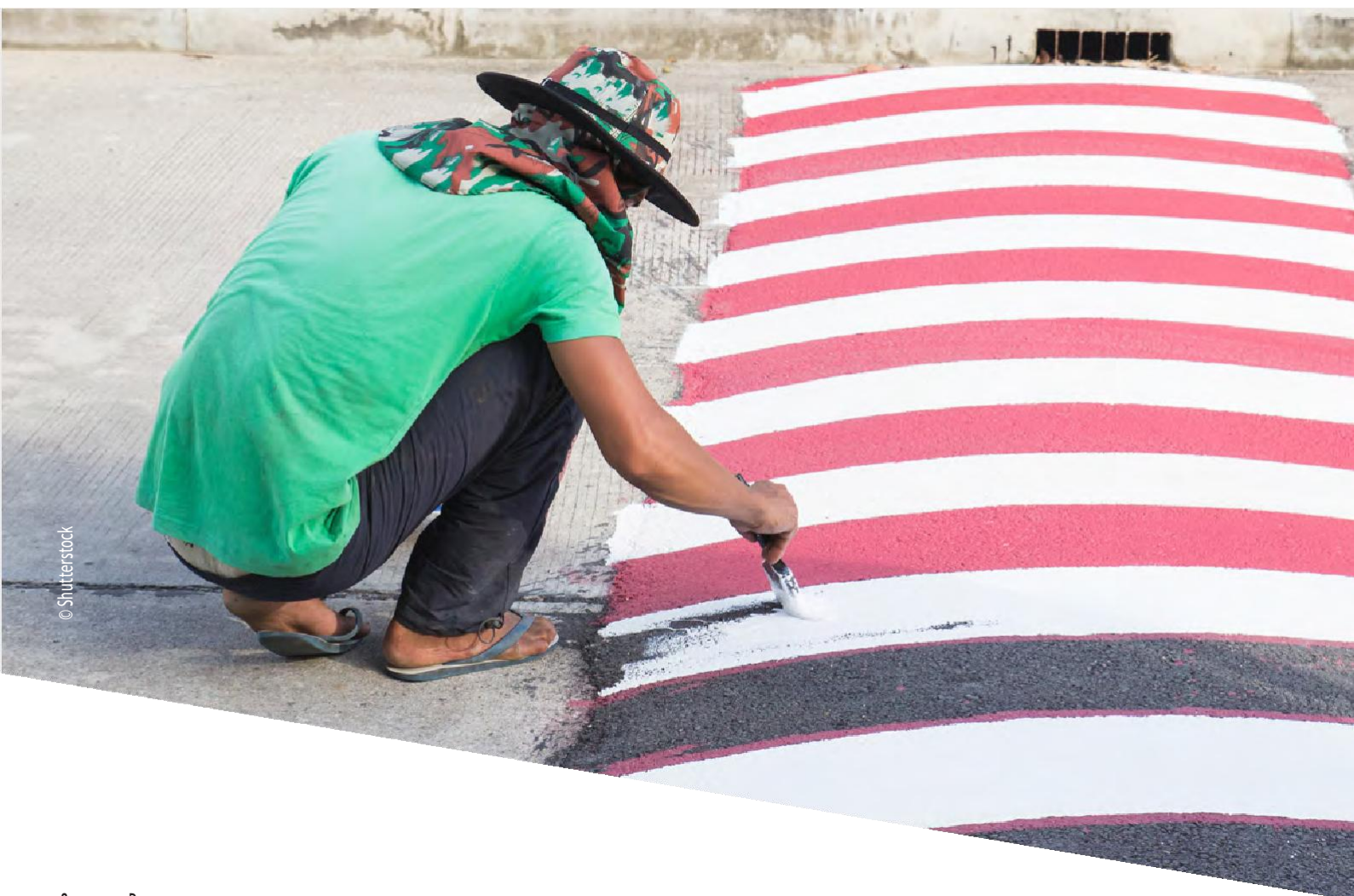
i. Строительство или перестройка дорог с добавлением элементов, сдерживающих транспортное движение

Меры регулирования скорости должны находить свое отражение в проектировании или перепроектировании дорог. К средствам, ограничивающим скорость, относятся кольцевые транспортные развязки, искусственные неровности на проезжей части, боковые выступы и звуковые полосы. Хотя каждая из этих мер может осуществляться изолированно, обычно они планируются в совокупности как элементы системы сдерживания транспортного движения, цель которой состоит в обеспечении соблюдения надлежащего скоростного режима на конкретной дороге. Передовой опыт свидетельствует о том, что когда моторизованный транспорт сосуществует с пешеходами и велосипедистами, скорость движения не должна превышать 30 км/ч (см. Вставку 2). Более высокая скорость может быть разрешена только в том случае, если имеются безопасные обочины, разделительная полоса в середине дороги, перекрестки организованы надлежащим образом, а различные участники дорожного движения отделены друг от друга.

ВСТАВКА 2

Спасение жизней пешеходов в Нью-Йорке

Нью-Йорк (США) поставил перед собой амбициозную цель, которая состоит в снижении на 50% ежегодной смертности в результате ДТП к 2030 году, что означает, что с 2007 по 2030 год будет спасено 1600 жизней. Чтобы достичь этой цели, город установил на 1500 перекрестках по всему городу сигнальное оборудование с обратным отсчетом для пешеходов; создал 75 дополнительных зон с ограничением скорости до 20 миль в час (32 км/ч) в окрестностях школ; разработал пилотную программу для жилых кварталов с ограничением скорости до 20 миль в час в определенных зонах; обеспечил соблюдение законов, устанавливающих ограничения скорости в основных транспортных коридорах, а также организовал кампании в СМИ, направленные на информирование и вовлечение общественности. Указанные меры привели к сокращению количества наездов на пешеходов и общего числа ДТП на 25-51%, в зависимости от конкретных оцениваемых мероприятий.



ii. Установление скоростных ограничений, соответствующих функциям каждой дороги

Установление ограничений скорости на национальном, городском и местном уровнях в соответствии с функциями каждой дороги является важным шагом для снижения скорости. Помимо функций дороги, при установлении скоростных ограничений следует учитывать следующие факторы:

- тип и состав участников дорожного движения;
- качество дорожной инфраструктуры с точки зрения безопасности;
- аварийная ударостойкость автомобильного парка и его возможности, касающиеся предотвращения столкновений.



Безопасная скорость на дорогах, где возможны конфликты между автомобилями и пешеходами, велосипедистами и другими уязвимыми участниками дорожного движения, составляет 30 км/ч (см. Таблицу 2). Чтобы обеспечить этот безопасный уровень скорости, местные органы должны обладать законодательной властью для установления более строгих ограничений, необходимых для более эффективной защиты всех участников дорожного движения. Кроме того, водители должны получать информацию о предусмотренных законом ограничениях скорости с помощью указательных знаков на дорогах, а также следует обеспечивать строгое соблюдение законов.

ТАБЛИЦА 2

Безопасная скорость для некоторых типов дорог с учетом потенциальных конфликтов

Тип дороги	Безопасная скорость
Дороги с вероятностью конфликта между автомобилями и уязвимыми участниками движения	30 км/ч
Дороги с вероятностью бокового столкновения автомобилей	50 км/ч
Дороги с вероятностью лобового столкновения автомобилей	70 км/ч
Дороги, на которых отсутствует вероятность бокового или лобового столкновения между участниками дорожного движения	≥100 км/ч

Источник: Tingvall and Haworth, 1999.

ВСТАВКА 3

Снижение скорости в окрестностях начальных школ в Дар-эс-Саламе

Большинство детей в африканских городах ходит в школу пешком. Поэтому для того, чтобы снизить риск дорожно-транспортного травматизма среди детей, чрезвычайно важно обеспечить, чтобы автомобили двигались вблизи школ с надлежащей скоростью. Программа «Оценка и повышение дорожной безопасности в окрестностях школ» (School Area Road Safety Assessments and Improvements, SARSAI) направлена на повышение безопасности детей в окрестностях начальных школ в городах и поселках нескольких африканских стран, включая Дар-Эс-Салам, Объединенная Республика Танзания. В этом городе программа SARSAI проводит оценку районов рядом с 360 государственными начальными школами, выявляет меры для повышения безопасности дорожного движения и осуществляет эти меры при поддержке соответствующих органов власти. Это включает в себя совершенствование инфраструктуры, например, строительство тротуаров, установку ограничителей скорости, указателей и столбов, отмечающих пешеходные зоны. Внося такие изменения в инфраструктуру окрестностей школ, программа способствует обеспечению безопасности за счет снижения скорости автомобилей до 30 км/ч или менее и четкого обозначения безопасных пешеходных зон. Программа доказала свою эффективность: недавнее исследование воздействия по методу «случай-контроль», посвященное показателям дорожно-транспортного травматизма, свидетельствует о том, что абсолютное снижение дорожно-транспортного травматизма среди детей составило 26%. Кроме того, исследование показало, что из детей, чьи школы были охвачены программой SARSAI, 286 смогли избежать по одной дорожно-транспортной травме ежегодно.

iii. Обеспечение соблюдения скоростных ограничений

Для того, чтобы ограничения скорости эффективно выполняли свою роль, необходимо обеспечить их соблюдение. В случаях, когда страны изменяли ограничения по скорости, но прилагали мало усилий для того, чтобы обеспечить их соблюдение, удавалось достичь весьма ограниченных результатов. Обеспечение соблюдения ограничений скорости в разных обстоятельствах принимает разные формы и может включать в себя ручной или автоматизированный подход.

- Ручной контроль скорости обычно предполагает наличие неподвижного наблюдательного пункта (полицейская машина с опознавательными знаками или без них), оборудованного устройством для измерения скорости, и присутствие на определенном расстоянии от него на той же дороге еще одного полицейского наряда, который уполномочен останавливать автомобили, превысившие скорость, и налагать на водителей штрафы.
- Для автоматизированного контроля скорости используются стационарные и мобильные камеры, которые могут быть либо видимыми, либо скрытыми (см. Вставку 4):
 - Стационарные камеры устанавливаются в определенном месте, обычно они бывают вмонтированы в корпус, установленный на столбе.
 - Мобильные камеры устанавливаются на полицейских машинах, и ими управляет специально обученный сотрудник полиции.



© Shutterstock

Как свидетельствуют фактические данные, такое обеспечение соблюдения правил с помощью автоматизированного контроля скорости является наиболее эффективным способом снижения скорости. Вне зависимости от применяемых методов, последствия нарушения скоростных ограничений должны быть четко указаны в соответствующих законах и регулирующих положениях, и могут включать

в себя денежные штрафы, начисление штрафных очков и временное лишение водительских прав. Наряду с определением оптимального размера штрафов, удерживающего от нарушения закона, во многих странах – особенно там, где ранее законы не сопровождались обеспечением их соблюдения, – могут потребоваться особенно очевидные и интенсивные меры по обеспечению соблюдения законов, чтобы убедить население в том, что нарушение закона в будущем с большой вероятностью может привести к незамедлительному взысканию. В ряде стран мира для противодействия любому превышению скорости в рамках дорожной сети полиция стала придерживаться методов, обеспечивающих соблюдение закона «в любое время и в любом месте». Смысл, которые необходимо донести, предельно ясен: превышение скорости является незаконным и неприемлемым поведением и идет вразрез с интересами общества.

ВСТАВКА 4

Обеспечение соблюдения скоростных ограничений во Франции

За последние 15 лет правительство Франции добилось значительного прогресса в области безопасности дорожного движения. Это было сделано в связи с отмечавшимися в определенный период высокими показателями смертности в результате ДТП в стране по сравнению с другими европейскими странами с высоким уровнем дохода. В 2002 году правительство Франции объявило о своих планах по внедрению программ автоматического контроля за скоростью для обеспечения соблюдения ограничений в сочетании с более суровыми наказаниями за нарушения правил дорожного движения. Общественность была поставлена в известность об этих новых мерах через СМИ. В ноябре 2003 года, по завершении испытательного периода, на дорогах Франции были установлены первые средства автоматической видеофиксации нарушений. Ежегодно к ним добавлялось еще порядка 500 подобных устройств, и к 2010 году было введено в действие более 2756 камер фиксации нарушений скоростного режима – 1823 стационарные и 933 мобильные установки. Стационарные устройства, как правило, устанавливались вблизи участков повышенной опасности или районов, где часто отмечались случаи превышения скорости и движения с неадекватной скоростью, тогда как мобильные устройства использовались в различных ситуациях с учетом знаний, которыми обладали сотрудники полиции на местном уровне. Оценка программы показала, что с ноября 2003 по декабрь 2010 года удалось предотвратить порядка 15 000 случаев смерти и 62 000 травм в результате ДТП. Тем не менее, с 2014 года показатели смертности в результате ДТП во Франции снова стали расти, и правительство применяет дополнительные стратегии регулирования скорости как на национальном, так и на местном уровне. Например, Гренобль стал первым французским городом, где для повышения безопасности движения и снижения загрязнения воздуха разрешенная на всей территории города скорость была сокращена до 30 км/ч с помощью указателей предельно допустимой скорости и ряда мер по сдерживанию транспортного потока

iv. Оснащение автомобилей бортовыми технологиями

Технологии безопасности, устанавливаемые в автомобилях, могут значительно способствовать повышению безопасности дорожного движения.

- Интеллектуальная система обеспечения рекомендованного скоростного режима (Intelligent speed assistance, ISA) может способствовать соблюдению водителями ограничений скорости, предупреждая их о том, что они двигаются со скоростью, превосходящей установленные ограничения. Стандартная система ISA использует бортовую цифровую карту автомобильных дорог, учитывающую ограничения по скорости, в сочетании со спутниковой системой определения местоположения. Существуют различные варианты ISA (с исключительно рекомендательными, поддерживающими и ограничивающими функциями), и уровень вмешательства системы в контроль скорости автомобиля может варьироваться.
- Система автономного экстренного торможения (АЕВ) может помочь водителям избежать столкновения с другими транспортными средствами или уязвимыми участниками дорожного движения или смягчить такое столкновение. Все три варианта АЕВ (городской, междугородный и для пешеходов) помогают обеспечивать постоянный мониторинг лежащего впереди участка дороги и обеспечивают водителю

поддержку, автоматически включая тормоз при отсутствии незамедлительной реакции на ситуацию, потенциально ведущую к столкновению (см. Вставку 5).

ВСТАВКА 5 Обеспечение оснащения автомобилей бортовыми технологиями в США

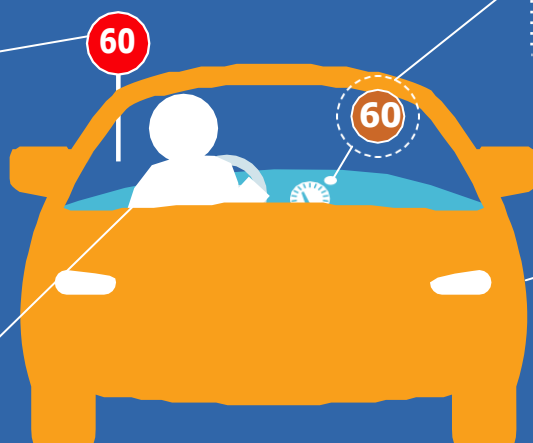
Ускоренная установка предназначенных для спасения жизни испытанных бортовых технологий безопасности на автомобилях во всем мире способствует снижению числа смертей и тяжелых травм на дорогах мира. Этого можно достичь с помощью регулятивных мер со стороны правительства или за счет добровольных обязательств производителей по присвоению этим технологиям статуса стандартных характеристик для всех автомобилей. В Соединенных Штатах Америки двадцать производителей автомобилей, представляющие 99% национального рынка, взяли на себя обязательство не позднее 2022 года включить АЕВ в список стандартных характеристик всех новых автомобилей. Они выступили с этой инициативой до того, как правительство внесло какие-либо изменения в нормативную базу. Свою роль могут сыграть не только правительство и производители, но и потребители, приобретая автомобили, оснащенные указанными технологиями.

Дальнейшая разработка этих и других технологий и их использование производителями автомобилей могут сократить число смертельных и тяжелых травм в результате ДТП.

ЧТО ТАКОЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕКОМЕНДОВАННОГО СКОРОСТНОГО РЕЖИМА?

1. Автомобиль получает информацию о положении через GPS и о текущем ограничении скорости с цифровой карты. Может сочетаться с распознаванием знаков с помощью видекамеры.

Автомобиль помогает водителю избежать превышения скорости по достижении максимально допустимого уровня.



2. Текущее скоростное ограничение показано на панели приборов.

3. Водитель может преодолеть систему, нажав сильнее на педаль акселератора.

v. Повышение информированности населения об опасностях, связанных с превышением скорости

Кампании в СМИ в сочетании с другими подходами к регулированию скорости не только повышают информированность населения об опасностях, связанных с превышением скорости, но и способствуют более широкой поддержке со стороны общественности нового законодательства, более строгого обеспечения его соблюдения и более суровых наказаний за нарушение закона. Таким образом, кампании в СМИ упрощают правительствам их задачу, в определенной степени снижая сопротивление, с которым они могли бы столкнуться в противном случае. Когда общество проникается убеждением, что превышение скорости недопустимо, оно более активно поддерживает меры по ограничению скорости, а также другие более общие меры, направленные на повышение безопасности дорожного движения (см. Вставку 6).



ВСТАВКА 6

Поддержка со стороны общин стимулирует меры по регулированию скорости

«Проехав мимо наших улиц со скоростью 20 миль в час вместо 30, вы потратите всего на 60 секунд больше»

Активистка Майра Джеймс выступает за экологичный и устойчивый транспорт в Хебден-Бридже, городе с правом рыночной торговли в области Колдердейла на севере Англии. В 2013 году она организовала местную кампанию «20 миль в час достаточно для Колдердейла», направленную на ограничение скорости на дорогах всего округа до 20 миль в час. После успешного совещания с политиками, отвечающими за вопросы транспорта, было признано, что поддержка со стороны общины является важной составляющей любой политики, направленной на изменение ограничений скорости. Активистка расширила кампанию и привлекла к участию в ней другие общинные группы, убедив их в преимуществах для пешеходов и велосипедистов, детей и пожилых людей, а также для окружающей среды в связи с уменьшением выбросов и шума, к которому приводит снижение скорости. Политики и должностные лица из местного совета Колдердейла убедились в том, что ограничение скорости до 20 миль в час пользуется решительной поддержкой у населения. В мае 2014 года местный совет утвердил ограничение скорости до 20 миль в час для большинства дорог в городах и поселках Колдердейла и инициировал постановления о регулировании дорожного движения поэтапный переход установленного ограничения скорости с 30 до 20 миль в час для большинства дорог. Директор по общественному здравоохранению местного совета Колдердейла представил результаты этой кампании на национальной конференции организации «20's Plenty for Us» в 2017 году: сокращение количества аварий на 22% с момента введения новых ограничений скорости и устойчивая поддержка этой схемы со стороны общественности (опросы свидетельствуют о том, что эту политику одобряет 80% населения). В ходе кампании Майра получала поддержку и рекомендации национальной неправительственной организации «20's Plenty for Us», а в 2015 г. эта организация удостоила ее награды «Активист года». Колдердейл - лишь один из многих районов в Соединенном Королевстве, которые ввели ограничение скорости до 20 миль в час для улиц в населенных пунктах и городах.



Заключение

Удобный, быстрый и относительно дешевый транспорт играет критически важную роль в работе и личной жизни людей, а на национальном уровне он важен для экономического роста. За последние несколько десятилетий промышленность стала производить автомобили, способные развивать все более высокую скорость, а расширение дорожных сетей и служб также способствовало сокращению времени, необходимого для дорожных перевозок. Тем не менее, увеличение скорости обошлось дорого: оно повлекло за собой рост дорожно-транспортного травматизма, перегруженность дорог, повышение уровня шума и выбросов.

Хотя в некоторых странах предпринимаются большие усилия на местном уровне, направленные на поиск стратегий для регулирования скорости, многое еще предстоит сделать, чтобы общественность и лица, ответственные за формирование политики, осознали опасности, которые влечет за собой скорость, а также многочисленные преимущества, связанные с ее регулированием. Страны должны разработать всеобъемлющий комплексный набор политических мер для регулирования скорости на основе тщательной оценки своей ситуации. Такие комплексы мер могут включать в себя убедительно

аргументированные ограничения скорости, обеспечение исполнения законов, инженерные решения и просвещение. В настоящем документе упоминается ряд мер, основанных на фактических данных, которые доказали свою эффективность в борьбе с превышением скорости и, по всей вероятности, могут входить в состав такого комплекса. Судя по всему, разным группам водителей должны быть адресованы разные подходы и коммуникативные стратегии.

Если бы все страны мира ввели регулирование скорости в составе более широкого набора мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, это позволило бы добиться прогресса в достижении глобальных целей, связанных с безопасностью дорожного движения. Эти усилия могут помочь странам и общинам снизить число ДТП, связанных со скоростью, одновременно стимулируя использование немоторизованных видов транспорта. Люди станут чаще и в более безопасных условиях пользоваться велосипедом и ходить пешком, что в свою очередь повлечет за собой положительные последствия для их здоровья. Кроме того, инициативы в области регулирования скорости могут способствовать снижению уровня выбросов и шума, производимого автомобилями, и это улучшит условия жизни в городе.





FOR MORE INFORMATION PLEASE CONTACT:

**WORLD HEALTH ORGANIZATION
MANAGEMENT OF NONCOMMUNICABLE DISEASES, DISABILITY,
VIOLENCE AND INJURY PREVENTION (NVI)**

20 AVENUE APPIA

1211 GENEVA 27

SWITZERLAND

PHONE: +41 22 791 2316

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/