

# МИР, СВОБОДНЫЙ ОТ ДОРОВ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Предстоящие мероприятия в регионе ЦАРЭС  
ХУЛИО УРЗУА, ДИРЕКТОР ПО ГЛОБАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ  
ЛЮК РОДЖЕРС, МЕНЕДЖЕР ПО ГЛОБАЛЬНЫМ ОПЕРАЦИЯМ

Бишкек, Кыргызстан, 1 марта 2024 года



[www.irap.org](http://www.irap.org)

## Про RAP:

- Зарегистрированная в Великобритании благотворительная организация по безопасности дорожного движения
- Видение: мир, свободный от дорог повышенной опасности
- Активно работает почти в 130 странах
- Глобальный стандарт для проактивных оценок безопасности дорожной инфраструктуры
- Предоставление инструментов, обучения и поддержки дорожным властям, клубам мобильности, банкам развития, промышленности и заинтересованным сторонам в области безопасности дорожного движения, чтобы сделать дороги более безопасными.

iRAP



# ПАРТНЁРСТВА ДЛЯ ВОЗДЕЙСТВИЯ К 2030 г

МИР, СВОБОДНЫЙ ОТ ДОРОГ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ -  
ПРОГРЕСС К ДЕКАБРЮ 2023 ГОДА



**126**  
Стран – оценка  
**178**  
Стран – влияние

USD\$  
**101**  
BILLION OF INFRASTRUCTURE INVESTMENT MADE SAFER

**69**  
THOUSAND PEOPLE TRAINED

**1.8** MILLION KM ROADS AND DESIGNS STAR RATED

**1.8** MILLION KM RISK MAPPED

**1,356** SCHOOLS STAR RATED USING SR4S IN 70 COUNTRIES

**7.3 MILLION** KM OF ROAD IN VIDA



**30** ТЫСЯЧ ПАРТНЁРОВ

**235** АККРЕДИТОВАННЫХ ПРАКТИКОВ

**117** ПАРТНЁРОВ ПО ИННОВАЦИИ

**76** Политики 3-х звёзд или лучше

iRAP сотрудничает с правительствами, клубами мобильности, финансовыми агентствами, банками развития, промышленностью, исследовательскими институтами и НПО по всему миру, чтобы сделать дороги более безопасными.



[irap.org](http://irap.org) [irapsavinglives](https://www.facebook.com/irapsavinglives) [iRAPf](https://www.instagram.com/irapf)



## ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕСЯТИЛЕТИЕ ДЕЙСТВИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 2021-2030 гг.

Призыв к действию:



Мультимодальный транспорт и планирование землепользования



Безопасная дорожная инфраструктура



Безопасные транспортные средства



Безопасное использование дорог



Реагирование после ДТП

# Цели ООН по обеспечению глобальной безопасности дорожного движения

**TARGET 1**  
2020



Цель 1: К 2020 году все страны разработают комплексный многосекторальный национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения с установленными сроками выполнения.

**TARGET 2**  
2030



Цель 2: К 2030 году все страны присоединятся к одному или нескольким основным правовым документам ООН, связанным с безопасностью дорожного движения.

**TARGET 3**  
2030



Цель 3: К 2030 году все новые дороги будут соответствовать техническим стандартам для всех участников дорожного движения, учитывающим безопасность дорожного движения, или соответствовать рейтингу «три звезды» или выше

**TARGET 4**  
2030



Цель 4: К 2030 году более 75% поездок по существующим дорогам будет осуществляться по дорогам, отвечающим техническим стандартам для всех участников дорожного движения, учитывающим безопасность дорожного движения.



**TARGET 5**  
2030



Цель 5: К 2030 году 100 % новых (определяемых как произведённые, проданные или импортированные) и подержанных автомобилей будут соответствовать высококачественным стандартам безопасности, таким как рекомендуемые приоритетные правила ООН, Глобальные технические правила или равнозначные признанные национальные эксплуатационные требования

**TARGET 6**  
2030



Цель 6: К 2030 году вдвое сократить долю автомобилей, движущихся с превышением установленного скоростного режима, и добиться снижения числа травм и смертельных случаев, связанных с превышением скорости.

**TARGET 7**  
2030



Цель 7: К 2030 году увеличить долю водителей мотоциклов, правильно использующих стандартные шлемы до почти 100%

**TARGET 8**  
2030



Цель 8: К 2030 году увеличить долю водителей и пассажиров транспортных средств, использующих ремни безопасности и стандартные системы удержания людей до почти 100%

**TARGET 3**  
2030



Цель 3: К 2030 году все новые дороги будут соответствовать техническим стандартам для всех участников дорожного движения, учитывающим безопасность дорожного движения, или соответствовать рейтингу «три звезды» или выше.

Новые дороги и улицы

**TARGET 4**  
2030



Цель 4: К 2030 году более 75% поездок по существующим дорогам будет осуществляться по дорогам, отвечающим техническим стандартам для всех участников дорожного движения, учитывающим безопасность дорожного движения.

Существующие дороги и улицы

**TARGET 9**  
2030



Цель 9: К 2030 году вдвое сократить число травм и смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий, связанных с употреблением водителями алкоголя, и/или добиться снижения числа травм и смертельных случаев, связанных с употреблением других психоактивных веществ.

**TARGET 10**  
2030



Цель 10: К 2030 году у всех стран будут национальные законы, которые ограничивают или запрещают использование мобильных телефонов при вождении

**TARGET 11**  
2030



Цель 11: К 2030 году все страны должны ввести регулирование времени вождения и отдыха профессиональных водителей и/или присоединиться к международному/региональному регулированию в этой области.

**TARGET 12**  
2030



Цель 12: К 2030 году все страны установят и достигнут национальных целей, чтобы свести к минимуму промежуток времени между дорожно-транспортным происшествием и оказанием первой профессиональной неотложной помощи.

# Основные инструменты iRAP для достижения целей в области безопасности дорожного движения



Звёздный рейтинг

- Объективный показатель уровня комплексной безопасности дорожного движения для водителей, мотоциклистов, велосипедистов и пешеходов.

Звёздный рейтинг проектов (SR4D)

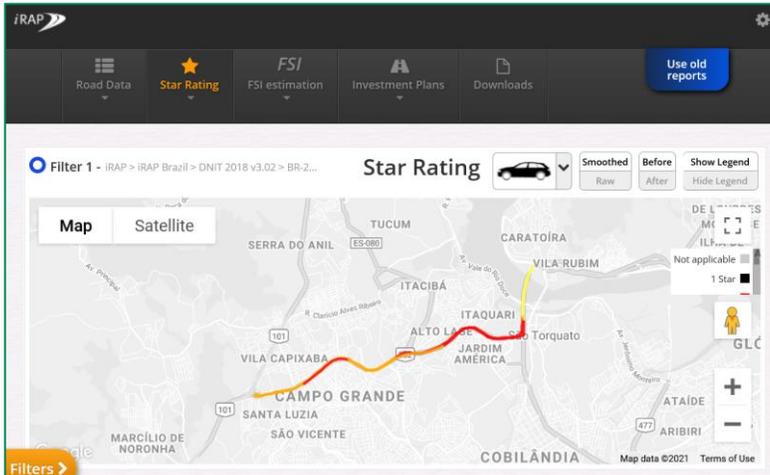
- Пакет инструментов, информационных продуктов, поддержки и других инициатив, направленных на обеспечение безопасного строительства дорог с самого начала.

Звёздный рейтинг для школ (SR4S)

- Научно обоснованный инструмент для измерения, управления и информирования о рисках, связанных с пешеходами, для детей-пешеходов.



# ИНСТРУМЕНТЫ, ОБУЧЕНИЕ И АККРЕДИТАЦИЯ ДЛЯ СИСТЕМНОГО УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ



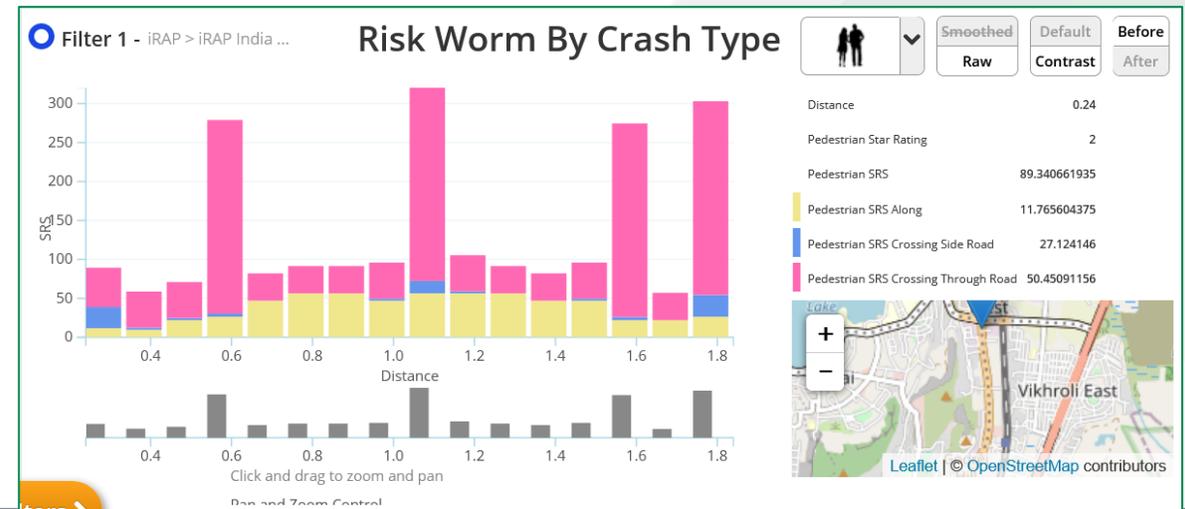
### Filter 1 - iRAP India > BIGRS Mumbai > LBS Marg

## Safer Roads Investment Plan

Currency: ₹ INR - Analysis Period: 20 years

| Total FSIs Saved | Total PV of Safety Benefits | Estimated Cost | Cost per FSI saved | Program BCR |
|------------------|-----------------------------|----------------|--------------------|-------------|
| 1,662            | 2,609,784,255               | 547,945,585    | 329,630            | 5           |

| Countermeasure   | Length / Sites | FSIs saved | PV of safety benefit |
|--|----------------|------------|----------------------|
| Delineation and signing (intersection)                       | 51 sites       | 95         | 148,604,856          |
| Protected turn provision at existing signalised site (4-leg) | 13 sites       | 55         | 86,175,772           |
| Signalised crossing  | 90 sites       | 160        | 250,864,214          |
| Footpath provision passenger side (adjacent to road)         | 14.70 km       | 461        | 723,501,216          |
| Traffic calming  | 17.20 km       | 250        | 392,637,613          |



# АТТРИБУТЫ, РЕГИСТРИРУЕМЫЕ (ИЛИ КОДИРУЕМЫЕ) НА КАЖДЫЕ 100 М ДОРОГИ ИЛИ ПРОЕКТА

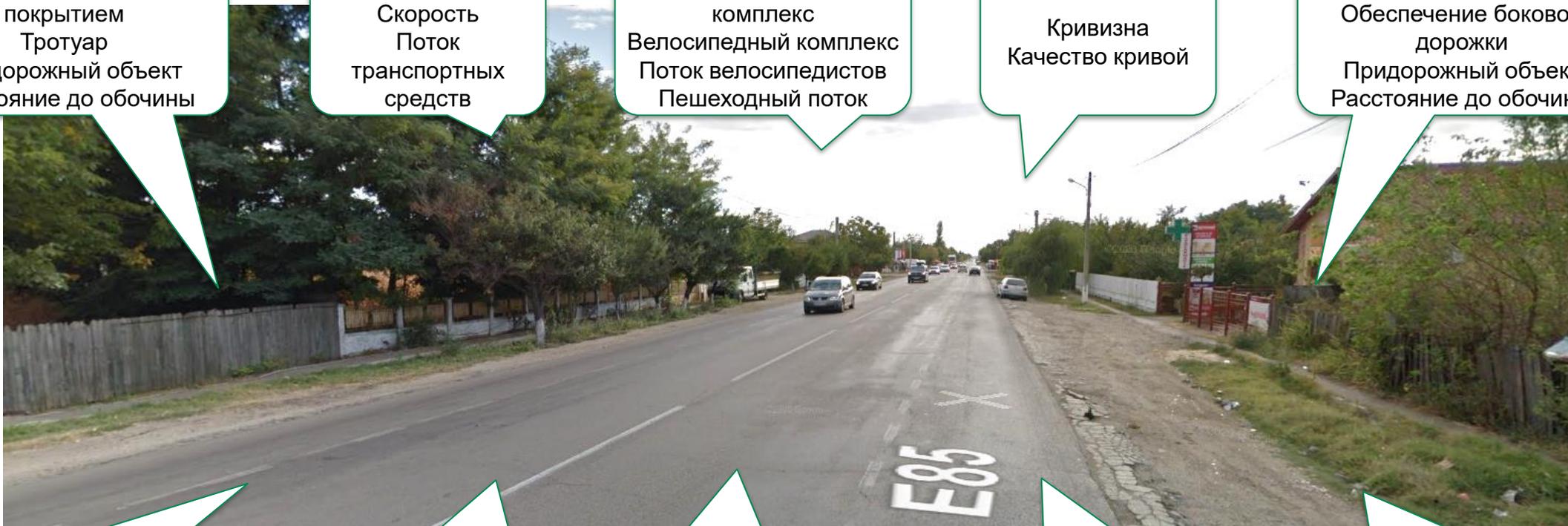
Обочина с твёрдым покрытием  
Тротуар  
Придорожный объект  
Расстояние до обочины

Тип зоны  
Скорость  
Поток транспортных средств

Мотоциклетный комплекс  
Велосипедный комплекс  
Поток велосипедистов  
Пешеходный поток

Кривизна  
Качество кривой

Мощёная обочина  
Обеспечение боковой дорожки  
Придорожный объект  
Расстояние до обочины



Тип перекрёстка  
Качество перекрёстка  
Объём пересекающихся дорог  
Канализирование  
Точка доступа к собственности

Устройство переходов  
Качество пересечения дорог  
Регулирование скорости  
Дорожные работы

Медианная полоса  
Полосы с шумовым эффектом по центру  
Расстояние видимости  
Разграничение  
Уклон

Ширина полосы движения  
Количество полос  
Состояние дороги  
Соппротивление заносу

Уличное освещение  
Дорожные полосы  
Автомобильная парковка  
Служебная дорога  
Пешеходные ограждения

Кодировщик  
Дата кодирования  
Дата съёмки

Ссылка на изображение  
Название дороги  
Участок

Расстояние  
Длина  
Широта

Долгота  
Ориентир  
Комментарии

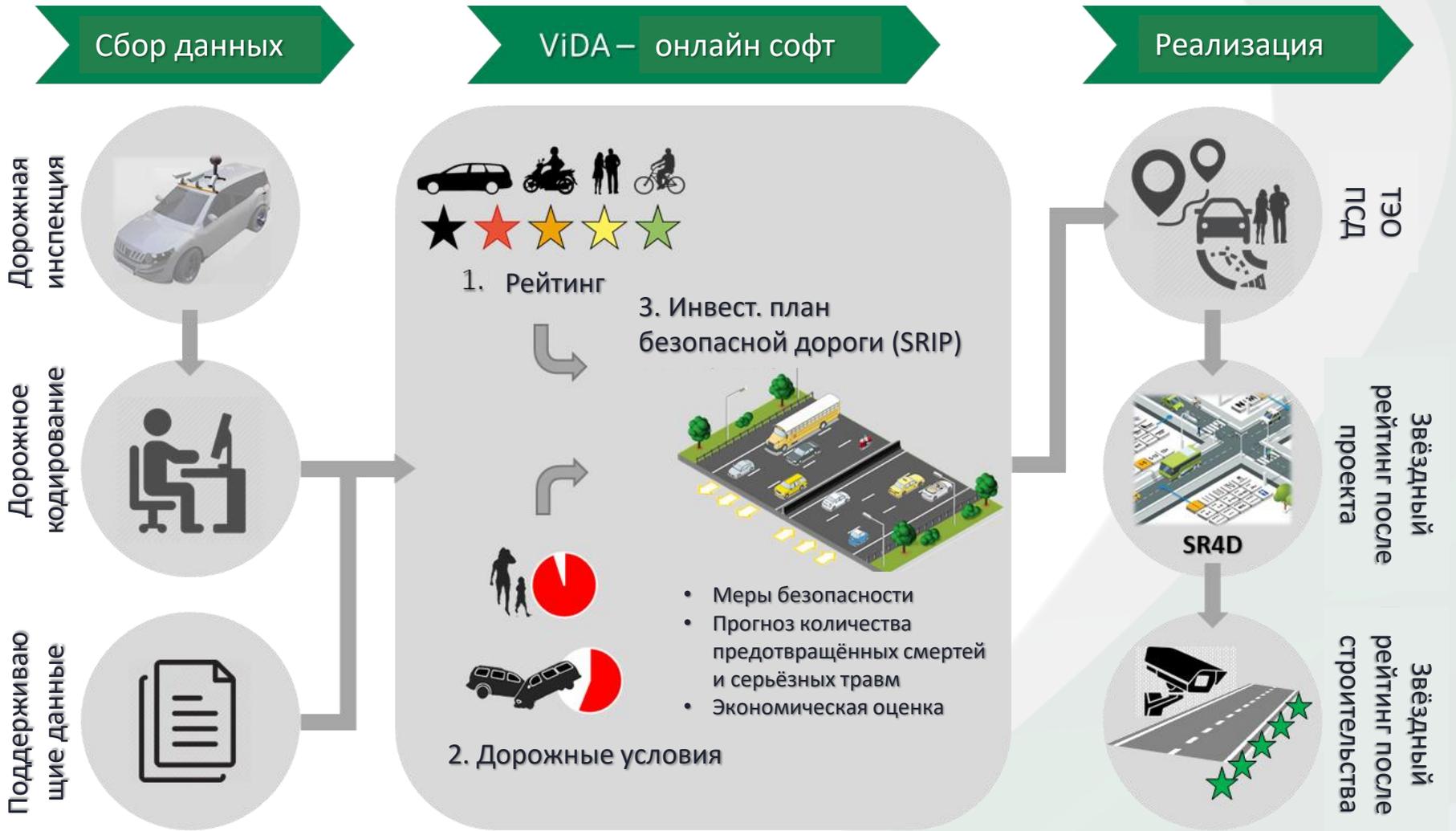
Маркировка проезжей части

# Схема процесса

Сбор видео или изображений и GPS-координат.

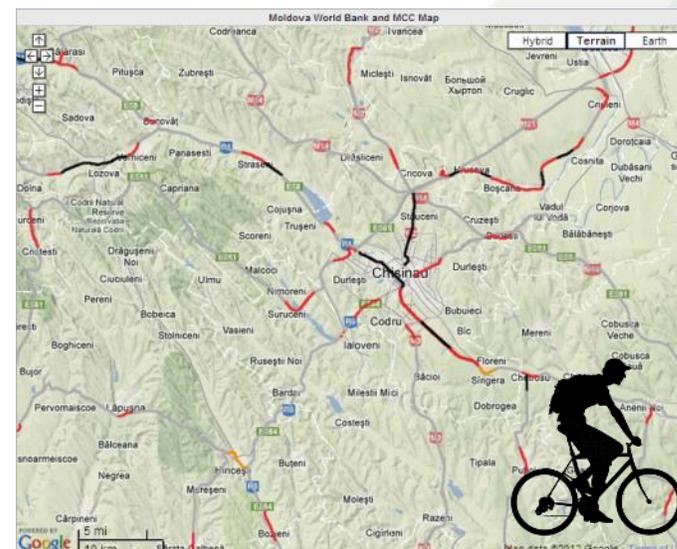
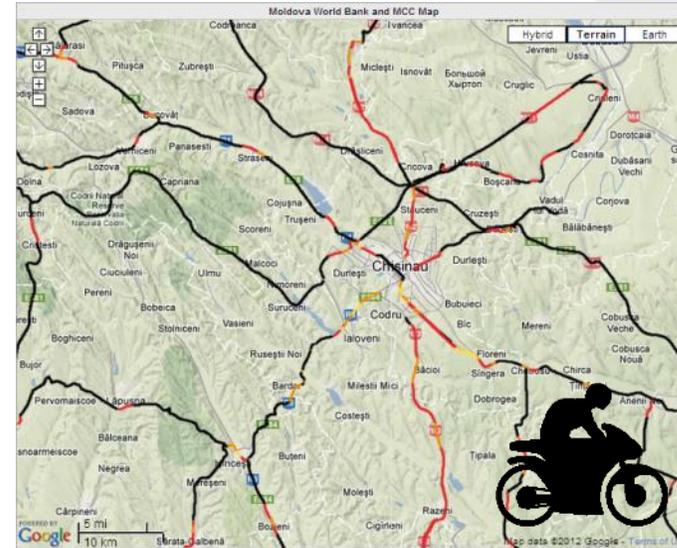
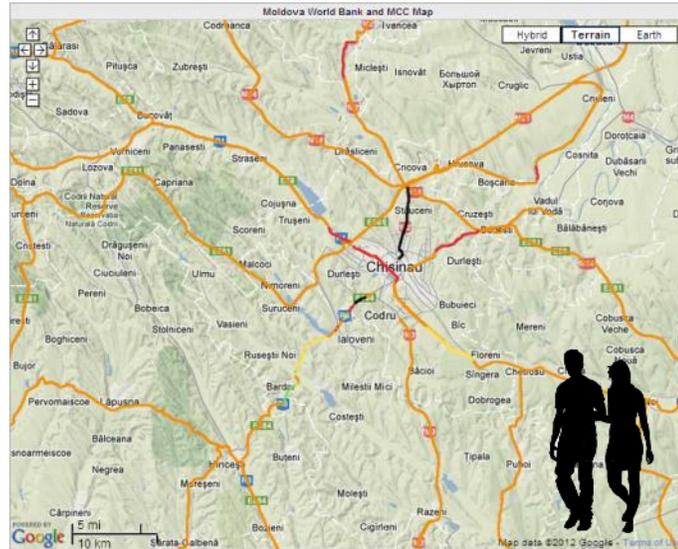
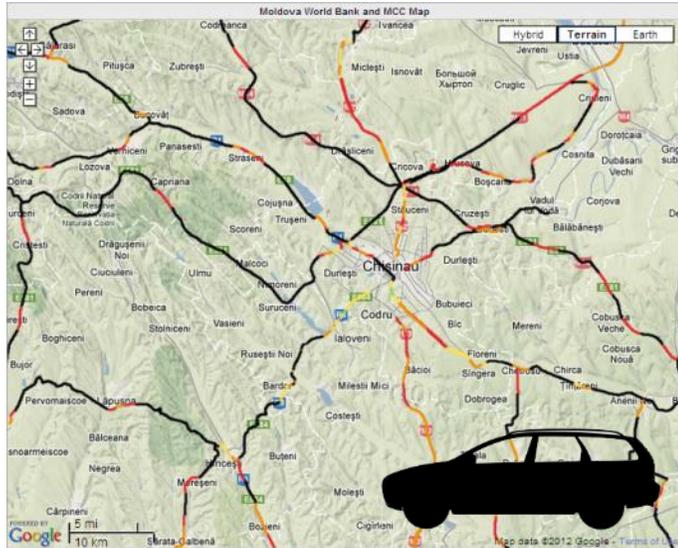
Запись более 50 атрибутов для каждого 100-метрового участка дороги.

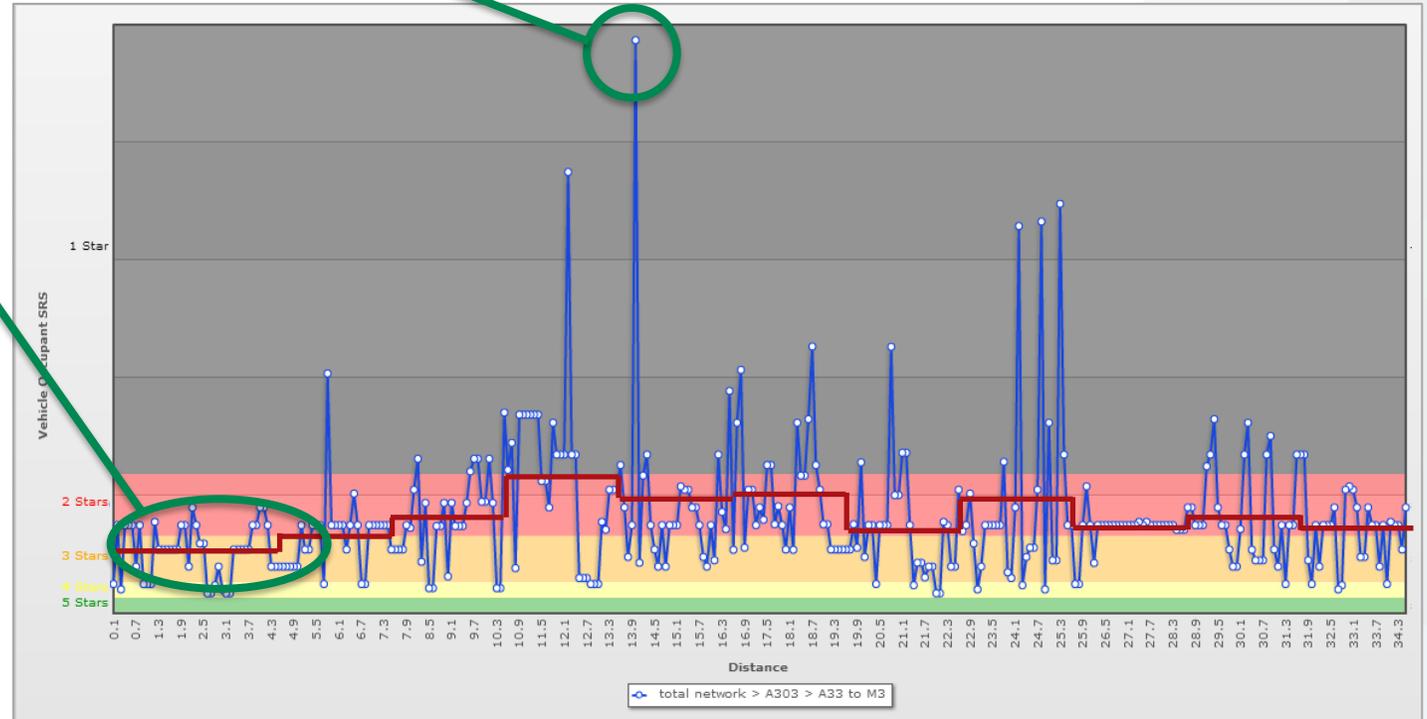
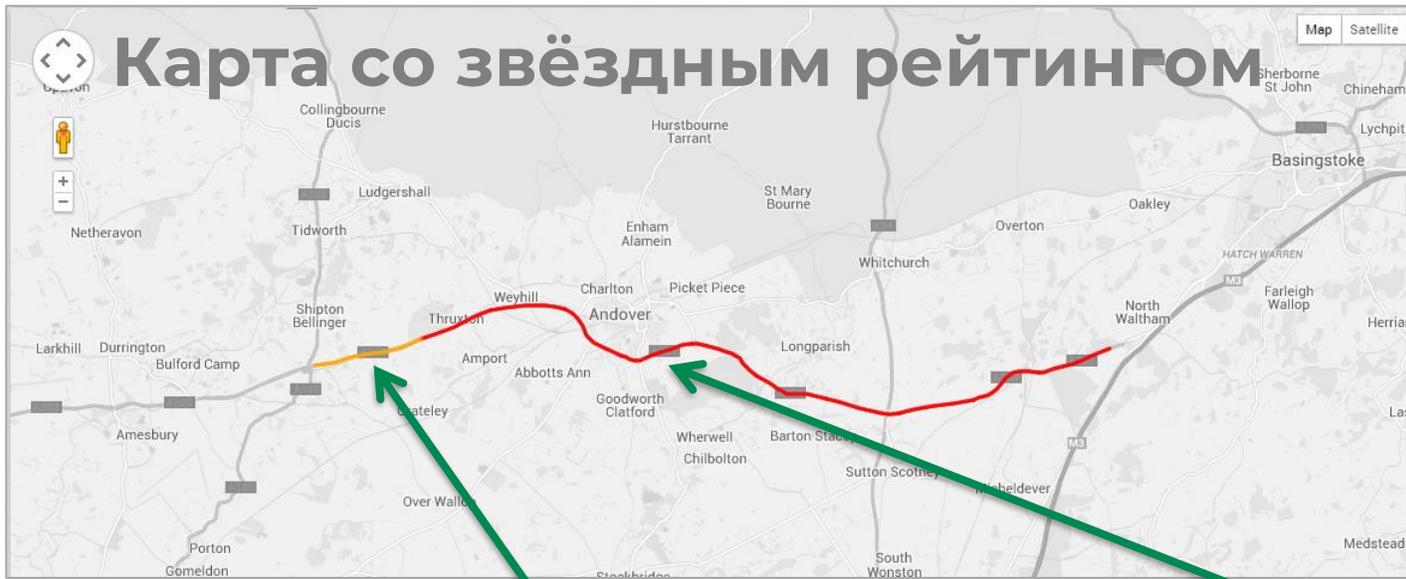
Вспомогательные данные, такие как транспортный поток и рабочая скорость автомобиля (85-я процентильная скорость).



\* [www.vida.irap.org](http://www.vida.irap.org)

# Карты со звёздным рейтингом для каждого участника дорожного движения





Кривая риска, показывающая  
исходные и сглаженные  
результаты

# Инвестиционные планы для безопасных дорог

- Как повысить безопасность доступными способами?
  - Что можно сделать с точки зрения инженерных решений и сколько это будет стоить?
  - Сколько смертей и серьёзных травм мы сможем предотвратить?
- 
- Включает список экономически оправданных мер по повышению безопасности дорожного движения (рассматривает более 90 различных методов)
  - 300+ наборов инженерных триггеров, разработанных для снижения числа смертей и серьёзных травм
  - Расчёт потенциального количества спасённых жизней на основе коэффициентов модификации дорожно-транспортных происшествий (CMF), полученных в результате последних исследований



# RAP/ПДП Инвестиционные планы для безопасных дорог

Total FSIs Saved

1,570

Countermeasure

- Additional lane (2 + 1)
- Roadside barriers - passenger side**
- Central median barrier
- Shoulder sealing pass
- Shoulder rumble strip
- Roadside barriers - driver side
- Footpath provision driver side (>3m from road)
- Footpath provision passenger side (>3m from road)
- Duplication with median
- Footpath provision driver side (>3m from road)
- Footpath provision passenger side (>3m from road)
- Street lighting (mid-block)

Roadside barriers - passenger side [More info](#)



Google

© 2016 Google Terms of Use Report a problem

|                                    | 0.4 km  | 0.8 km | 1.6 km    | 3.2 km    | 6.4 km | 12.8 km |
|------------------------------------|---------|--------|-----------|-----------|--------|---------|
| Roadside barriers - passenger side | 7.0 km  | 30     | 7,034,358 | 712,770   | 23,686 | 10      |
| Street lighting (mid-block)        | 17.3 km | 29     | 6,900,194 | 2,146,770 | 72,726 | 3       |

# Проектирование безопасных и инклюзивных дорог в Центральной Азии

2-летний проект, завершающийся в мае 2025 года. Цель:

Содействие снижению количества дорожно-транспортных происшествий, травм и смертельных случаев в регионе Центральной Азии путём совершенствования стандартов проектирования дорог в соответствии с Глобальным планом, Глобальными целевыми показателями безопасности дорожного движения и передовой международной практикой

В рамках этого проекта будет использован совместный подход, ориентированный на страны, использующие стандарты проектирования ГОСТ-СНиП, что даст возможность эффективно решать общие проблемы и способствовать согласованности в обеспечении безопасных дорожных коридоров через границы.



# Партнёры проекта

ESCAP/ЭСКАТО: Обеспечивает общую координацию и руководство

iRAP: Отвечает за управление и реализацию мероприятий проекта в качестве ведущего партнёра по реализации при консультациях и помощи со стороны EASTT и IRF.

EASST: управление планом проекта, предоставление местных экспертных знаний, координация с местными заинтересованными сторонами, организация Руководящего комитета и Рабочей группы, а также предоставление технической помощи и помощи в наращивании потенциала.

IRF: Обеспечение технического вклада в проект и наращивание потенциала, а также активное участие в работе Руководящего комитета и Рабочей группы по продвижению проекта.



International Road Federation  
Fédération Routière Internationale  
Federación Internacional de Carreteras

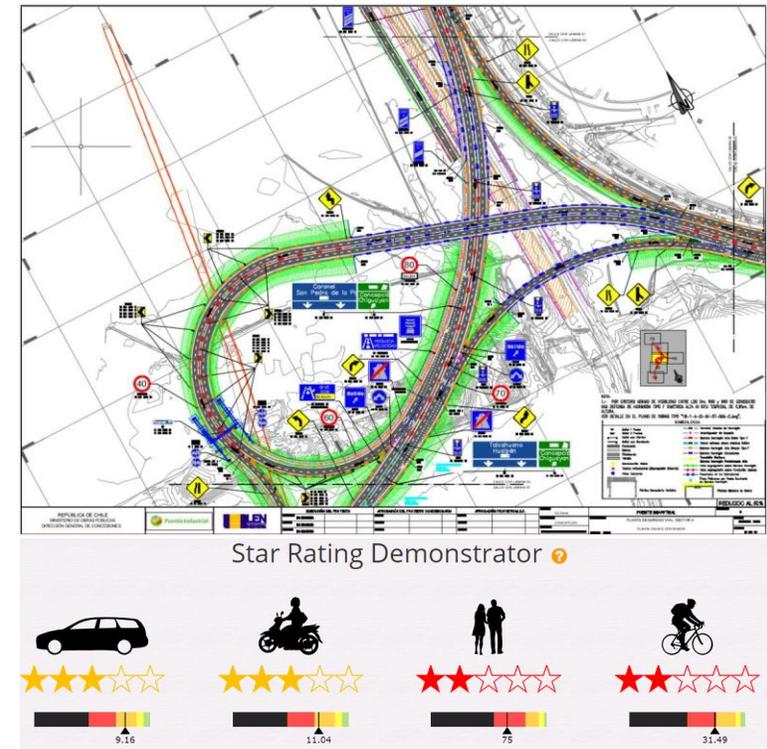
# Прогресс проекта

Определено большинство ключевых партнёров и заинтересованных сторон проекта. Установлены официальные контакты с правительственными партнёрами из 3-х стран-участниц (Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан).

Создано техническое задание для Руководящего комитета. Руководящий комитет будет предоставлять экспертные консультации и рекомендации для обеспечения эффективного выполнения мероприятий проекта и достижения его результатов.

Двусторонние встречи

- Бишкек, Кыргызстан, с 27 февраля по 2 марта 2024 г.
- Ташкент, Узбекистан, с 11 марта по 12 марта 2024 г.
- Душанбе, Таджикистан, с 13 марта по 15 марта 2024 г.



# Следующие шаги

Разработка учебных модулей по проектированию дорожной инфраструктуры, включая передовую практику безопасного проектирования дорог; обновление и совершенствование стандартов проектирования дорог; использование «Звёздных рейтингов» для проектирования и «Руководства по аудиту безопасности дорожного движения».

*3-й и 4-й кварталы 2024 года.*

Разработка онлайн-тренингов по передовому опыту безопасного проектирования дорог, совершенствование стандартов проектирования дорог и использование «Звёздных рейтингов» для проектирования и «Звёздных рейтингов» для аудита безопасности дорожного движения.

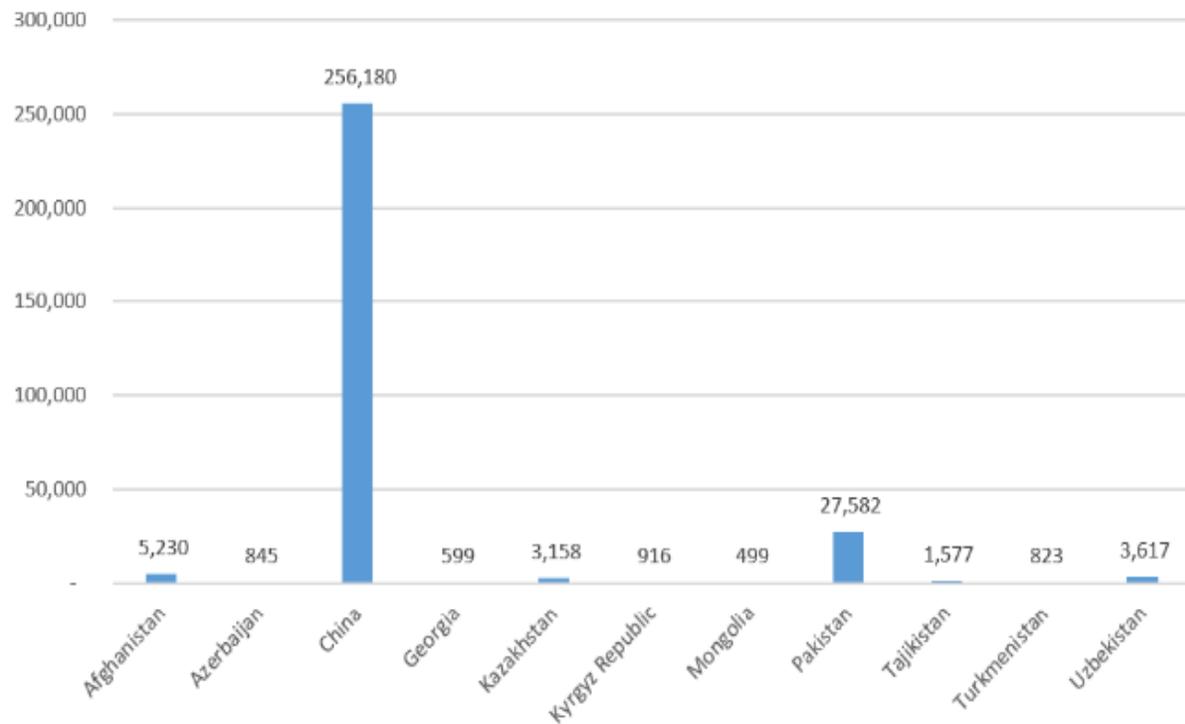
*1-й и 2-й кварталы 2025 года.*

Заключительный семинар по безопасной дорожной инфраструктуре, на котором заинтересованные стороны используют новую информацию, полученную на этом заключительном семинаре по безопасной дорожной инфраструктуре.

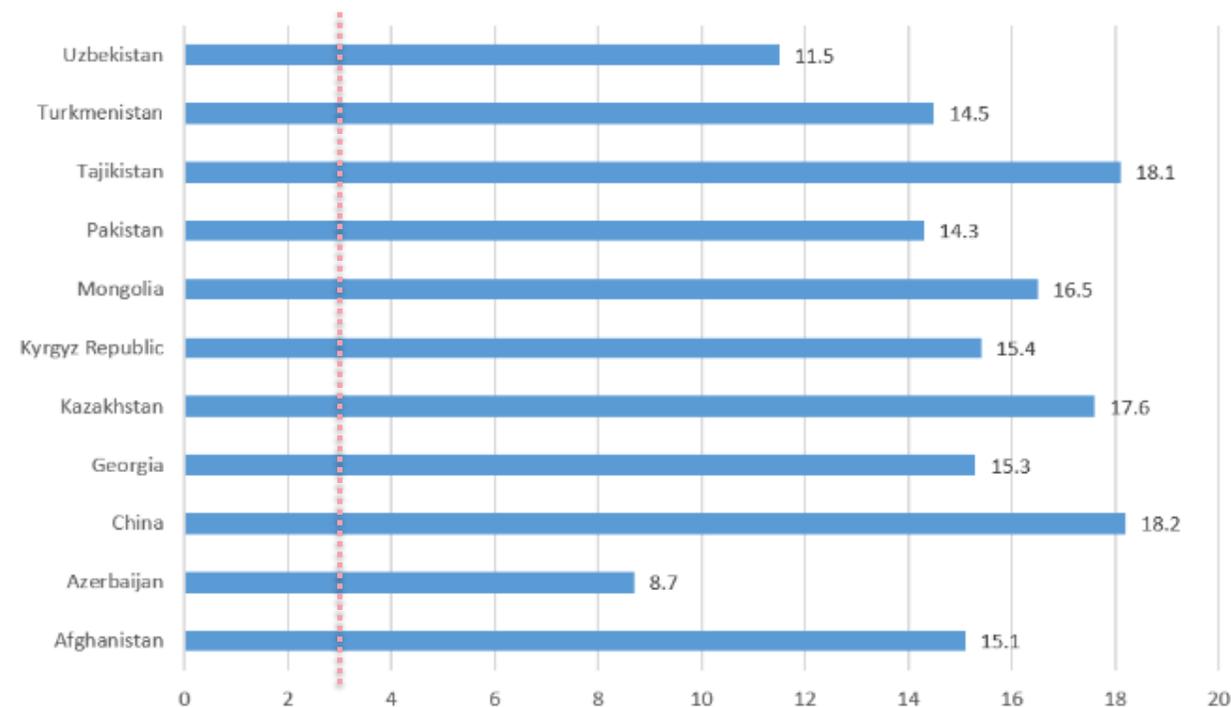
*2-й квартал 2025 года*

# Безопасность дорожного движения в регионе ЦАРЭС

Оценочные показатели ВОЗ числа погибших в ДТП в результате дорожно-транспортных происшествий (2016 г.)



Оценочные показатели ВОЗ смертности на дорогах на 100 000 населения (2016 г.)

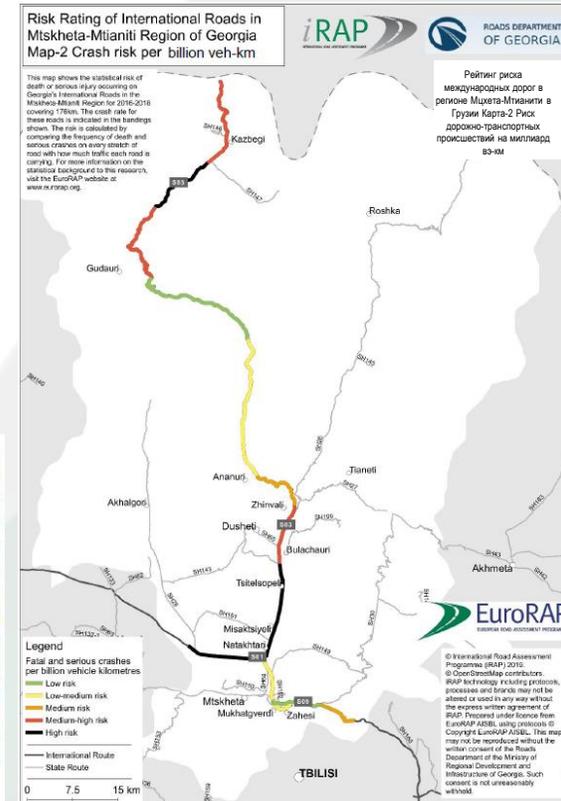


Источник: Глобальный доклад ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения за 2018 год  
Примечание - обновлённые данные ВОЗ будут доступны в ближайшее время



# iRAP в регионе ЦАРЭС 1

- Китай: безопасность на дорогах ради сохранения жизни. ChinaRAP. 4,8 миллиарда долларов США, улучшение 366 000 км
- Грузия: Департамент автомобильных дорог Грузии. Звёздный рейтинг 1 200 км и картирование риска дорожно-транспортных происшествий. Национальная стратегия включает iRAP
- Казахстан: оценка 10 000 км. Коридор SR4D Центр-Юг. Партнёрство с Казахским НИИ безопасности дорожного движения.



2022-25

**NATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY**

ANOTHER SUCCESS IN GEORGIA!

Systematic compilation of the Risk Mapping and Safety Rating of roads are effective mechanisms for assessing safety and investments

Implementing the Global Plan to eliminate high-risk roads

**iRAP** **FIA FOUNDATION**

S03 Mtskheta-Larsi (km4.8)

Operational Speed 70 km/h

Straight road section

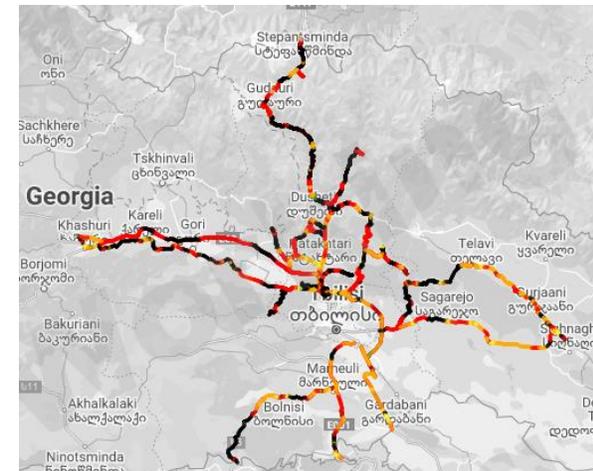
No intersection

Narrow (width) Paved shoulder

Centreline Median

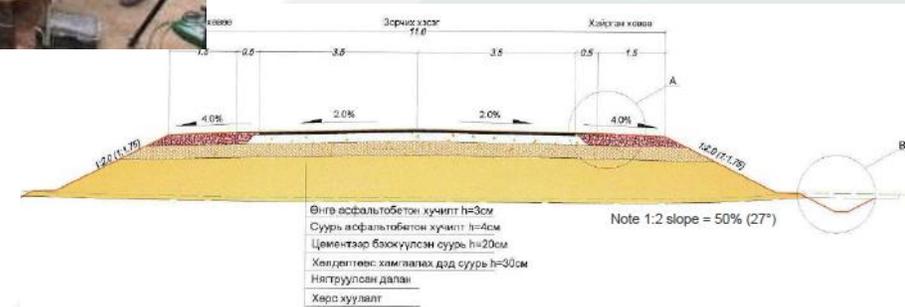
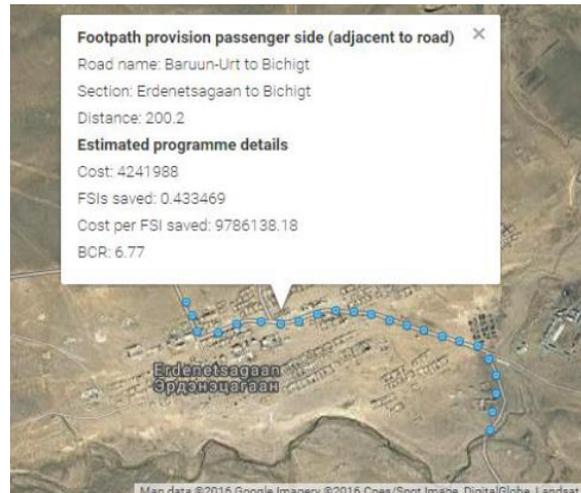
Road side hazardous objects >5m away on both sided

Delineation/Road condition - Good



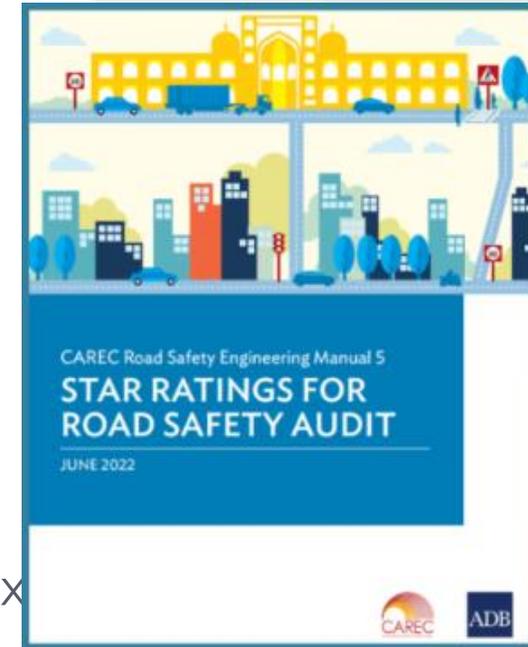
# iRAP в регионе ЦАРЭС 2

- Монголия: Оценка проекта коридора 4С Баруун-Урт - Бичигт (274 км) в рамках проекта АБР по развитию и эксплуатации региональных дорог
- Пакистан: Проект АБР «Расширение инновационных операций по обеспечению безопасности дорожного движения». Работа с ННА и командой ChinaRAP. Проведена оценка 10 700 км. Инвестиционный план с потенциалом предотвращения 480 000 ДТП в течение 20 лет
- Узбекистан: SR4D A380 с LafargeHolcim и Oris плюс обучение и наращивание потенциала



# Руководство «Звёздный рейтинг аудитов дорожной безопасности» (SR4RSA)

- Подготовлено в рамках гранта технической помощи Азиатского банка развития (АБР) по программе «Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) (фаза 2)».
- Часть серии руководств по проектированию дорожной безопасности Программы ЦАРЭС после одобрения странами-членами Стратегии дорожной безопасности ЦАРЭС на 2017-2030 гг.
- Чтобы помочь проектировщикам дорог достичь Глобальных целевых показателей эффективности
- Представлены 3 подхода к совместному применению методологии RSA и iRAP:
  - Уровень 1: Самый простой подход, используется демонстратор iRAP для присвоения звёздного рейтинга каждой проблеме безопасности или базовой схеме дороги.
  - Уровень 2: добавляет составление звёздных рейтингов для всей длины предлагаемой проектной длины дороги
  - Уровень 3: использует полную методологию звёздного рейтинга iRAP для создания оценок смертности и инвестиционных планов наряду с результатами аудита



Новое руководство SR4RSA доступно для загрузки по адресу:

<https://www.adb.org/publications/carec-road-safety-engineering-manual-star-ratings>

# ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Повышение безопасности дорожной инфраструктуры может раскрыть огромный потенциал социальных и экономических выгод для многих стран

Ущерб от погибших и тяжелораненых на каждый пройденный автомобилем километр (долл. США)



Source: OECD (2016)

# ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ (2)

- ✓ Систематическая, проактивная оценка безопасности дорог выявляет риски для всех участников дорожного движения и экономит деньги.
- ✓ Переход к оценке и мероприятиям на уровне сети от стратегий по улучшению ситуации в "черных точках" и на местном уровне экономически эффективен и позволяет спасти жизни людей
- ✓ Рейтинг безопасности (Star) для каждого проекта / мероприятия позволит спасти жизни и избежать страданий людей в регионе, а также более эффективно использовать ограниченные ресурсы.



# Дополнительная информация

Хулио Урзуа - директор по глобальным проектам Люк Роджерс - менеджер по глобальным операциям

-  [Luke.rogers@irap.org](mailto:Luke.rogers@irap.org) / [Julio.Urzua@irap.org](mailto:Julio.Urzua@irap.org)
-  +61406675416 / +55 119 68987894
-  @irapsavinglives
-  <https://www.linkedin.com/company/irap/>