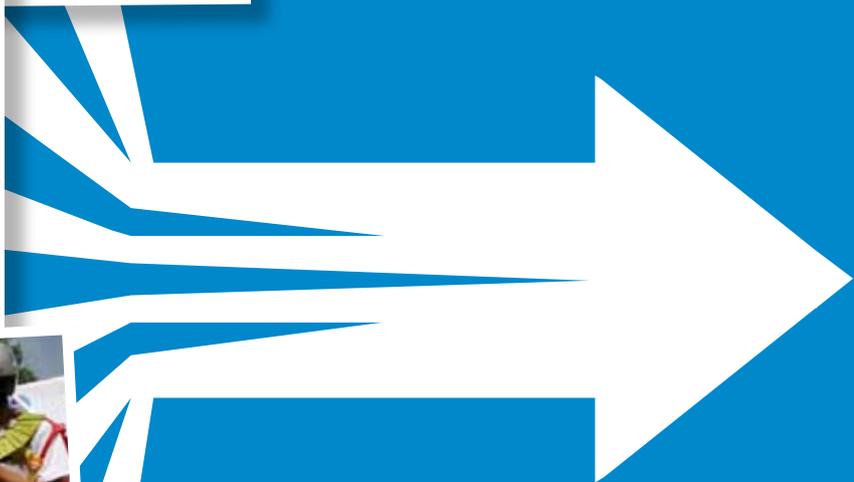




Адвокация по вопросам безопасности дорожного движения и интересов пострадавших в ДТП

Методическое пособие для неправительственных организаций



Всемирная организация здравоохранения



WHO Library Cataloguing-in-Publication Data :

Advocating for road safety and road traffic injury victims: a guide for nongovernmental organizations.

1.Accidents, Traffic – prevention and control. 2.Wounds and injuries – prevention and control. 3.Safety. 4.Health promotion. 5.Lobbying. 6.Law enforcement. 7.Organizations. I.World Health Organization.

ISBN 978 92 4 450332 4 (NLM classification: WA 275)

© **Всемирная организация здравоохранения, 2012 г.**

Все права защищены. Публикации Всемирной организации здравоохранения имеются на веб-сайте ВОЗ (www.who.int) или могут быть приобретены в Отделе прессы ВОЗ, Всемирная организация здравоохранения, 20 Avenue Appia, 1211 Geneva 27, Switzerland (тел.: +41 22 791 3264; факс: +41 22 791 4857; эл. почта: bookorders@who.int). Запросы на получение разрешения на воспроизведение или перевод публикаций ВОЗ - как для продажи, так и для некоммерческого распространения - следует направлять в Отдел прессы ВОЗ через веб-сайт ВОЗ (http://www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html).

Обозначения, используемые в настоящей публикации, и приводимые в ней материалы не отражают какого-либо мнения Всемирной организации здравоохранения относительно юридического статуса какой-либо страны,

территории, города или района или их органов власти, либо относительно делимитации их границ. Пунктирные линии на географических картах обозначают приблизительные границы, в отношении которых пока еще может быть не достигнуто полное согласие.

Упоминание конкретных компаний или продукции некоторых изготовителей не означает, что Всемирная организация здравоохранения поддерживает или рекомендует их, отдавая им предпочтение по сравнению с другими компаниями или продуктами аналогичного характера, не упомянутыми в тексте. За исключением случаев, когда имеют место ошибки и пропуски, названия патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

Всемирная организация здравоохранения приняла все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без какой-либо четко выраженной или подразумеваемой гарантии. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. Всемирная организация здравоохранения ни в коем случае не несет ответственности за ущерб, возникший в результате использования этих материалов.

Напечатано в Швейцарии.

© Фото на обложке: Сделаем дороги безопасными; Безопасность детей во всем мире; Движение «Матери против вождения автомобиля в пьяном виде», Канада; ВОЗ/ Й. Весич; Сделаем дороги безопасными; Сделаем дороги безопасными; Вида Ургенте; Европейская федерация помощи пострадавшим в ДТП.

Содержание

<u>2</u>	Выражение признательности
<u>3</u>	Введение
<u>3</u>	Предварительная информация
<u>6</u>	Неправительственные организации, представляющие интересы дорожной безопасности и пострадавших в автокатастрофах
<u>7</u>	Значение адвокативной работы неправительственных организаций
<u>8</u>	Принципы адвокации за безопасность дорожного движения и интересы пострадавших в ДТП
<u>11</u>	Адвокативные действия
<u>11</u>	Оценка обстановки: <ol style="list-style-type: none">1. Изучить состояние безопасности дорожного движения в стране2. Определить политические механизмы, влияющие на процесс принятия и изменения законов3. Привлечь партнеров Контрольные вопросы
<u>13</u>	Подготовка к действиям <ol style="list-style-type: none">1. Определить цели и задачи2. Разработать стратегию Контрольные вопросы
<u>15</u>	Действия <ol style="list-style-type: none">1. Разработать материалы по адвокации2. Организовать акции3. Определить лидеров4. Привлечь средства массовой информации5. Использовать социальные сети Контрольные вопросы
<u>21</u>	Оценка результатов Контрольные вопросы
<u>22</u>	Заключение
<u>24</u>	Практические примеры
<u>30</u>	Ссылки



Отделение организации За спасение детей в Китае отмечает Всемирный день памяти пострадавших в ДТП в Шанхае

Выражение признательности

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Международный альянс неправительственных организаций, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, выражают благодарность фонду Блумберга Филантропиз за финансовую поддержку данного издания. ВОЗ и Альянс выражают благодарность всем, кто принимал участие в подготовке этого методического пособия, а именно

Laura Sminkey, Elena Altieri, Saul Billingsley, Anneke Bosma, Brigitte Chaudhry, Ann Dellinger, Adnan Hyder, Meleckidzedek Khayesi, Etienne Krug, Kelly Larson, Jeffrey Lunnen, Jeannot Mersch, Andrew Murie, Evelyn Murphy, Nada Osseiran, Margie Peden, Manuel Ramos, Eric Remacle, Eugênia Rodrigues, Doug Roehler, Christian Thomas and Jeffrey Witte; Jelica Vesic; H el ene Dufays; Aleen Squires.

Рецензия - Джеффри Уитт.

Дизайн-макет - Алин Сквирс.

Подготовка к печати - Йелица Весич, Хелен Дюфэ.



Введение

Группа неправительственных организаций, входящих в коалицию по содействию безопасности дорожного движения и поддержке пострадавших в ДТП, работающую под эгидой ООН, предложила разработать методическое пособие с целью помочь неправительственным организациям в проведении адвокативной работы по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Авторы исходили из общего мнения, что любая неправительственная организация, независимо от имеющихся ресурсов, может принимать активное участие в адвокативной работе в области дорожной безопасности.

Пособие поможет более четко определить роль неправительственных организаций в адвокативной работе и помочь, в первую очередь, организациям, обладающим ограниченными ресурсами. Пособие особо актуально в период проведения Десятилетия действий за безопасность дорожного движения 2011 – 2020.

В пособии рассматриваются различные виды деятельности неправительственных организаций, контрольные вопросы, конкретные примеры из разных стран и ссылки на полезные интернет-сайты.

Предварительная информация

Около 1,3 миллиона людей на планете ежегодно погибают в дорожно-транспортных происшествиях, и миллионы получают ранения. Около 90% случаев смертей и увечий в результате ДТП приходится на страны со средним и низким уровнем доходов населения. Хотя проблема дорожной безопасности давно обсуждается во многих странах, в последнее десятилетие она стала представлять всеобщую угрозу для мирового развития и здравоохранения, привлекая пристальное внимание мирового сообщества.

После выхода в 2004 году *Всемирного доклада ВОЗ и Всемирного банка о предотвращении дорожно-транспортного травматизма* (см. ссылки ниже) был принят ряд резолюций Генеральной Ассамблеи ООН и Ассамблеи ВОЗ, призывающих страны-участницы уделить больше внимания безопасности дорожного движения и принять эффективные меры по снижению смертности в результате ДТП. Свидетельством растущей политической воли стали широкомасштабные международные инициативы, активно поддержанные многими неправительственными организациями.

Эти инициативы способствовали созданию условий в мире для поворотного момента в общественном движении за спасение жизней на дорогах.



Правительство и партнерские организации в Камбодже отмечают начало Десятилетия действий за безопасность дорожного движения 2011 - 2020

Действия, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения в мире

Август 2003:

Опубликован первый доклад Генерального секретаря ООН о кризисе в области безопасности дорожного движения.



Апрель 2004:

Всемирный день здоровья под лозунгом «Безопасность дорожного движения – без ДТП». ВОЗ и Всемирный банк выпускают Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма.

Октябрь 2005:

На 60-ой сессии Генеральной Ассамблеи ООН принята резолюция № A/RES/60/5, призывающая страны-участницы ежегодно отмечать День памяти пострадавших в ДТП.



Июнь 2006:

В Лондоне стартует кампания под названием «Сделаем дороги безопасными». (см. вставку 1)



2004

2006

2003

Ноябрь 2003:

На 58-ой сессии Генеральной Ассамблеи ООН принята резолюция №A/RES/58/9 о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения.



Май 2004:

57-ая Ассамблея ВОЗ принимает резолюцию по охране здоровья и безопасности дорожного движения № WHA57.10.

Октябрь 2004:

В Женеве учрежден Альянс ООН по сотрудничеству для обеспечения безопасности дорожного движения, в состав учредителей которого вошли несколько неправительственных организаций.

2005





Апрель 2007:

Первая Всемирная неделя действий по обеспечению безопасности дорожного движения. ВОЗ выпускает сборник *Молодежь и дорожная безопасность*.

Май 2009:

I Всемирная конференция неправительственных организаций в Брюсселе принимает Брюссельскую Декларацию, посвященную вопросам адвокации в области безопасности дорожного движения и интересов жертв автокатастроф.



Март 2010:

64-ая сессия Генеральной Ассамблеи ООН принимает резолюция № A/RES/64/255, провозгласившую Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020.

Март 2011:

II Всемирная конференция неправительственных организаций занимающихся адвокацией безопасности дорожного движения и интересов жертв автокатастроф. Вашингтон.



2008

2010

2007

2009

2011



Июнь 2009:

I Всемирный доклад ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения.

Ноябрь 2009:

I Всемирная министерская конференция в Москве принимает Московскую Декларацию по безопасности дорожного движения.



11 мая 2011:

Провозглашено начало Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020). Празднование события прошло по всему миру. (см. вставку 2)



Неправительственные организации, представляющие интересы дорожной безопасности и пострадавших в автокатастрофах

Проблемами адвокации безопасности дорожного движения и интересов жертв автокатастроф занимаются различные неправительственные организации, отличающиеся друг от друга как по характеру и масштабу деятельности, так и по имеющимся ресурсам. Многие из них были созданы по инициативе людей, которые либо сами пострадали в результате дорожных аварий, либо потеряли в них своих близких. Безопасность на дорогах стала для них делом жизни, которому они посвящают свои силы и время. Личный опыт и свидетельства этих людей помогают понять остроту назревших проблем в области дорожной безопасности и осознать необходимость принятия срочных мер. Есть организации, в основе которых лежат интересы тех или иных групп участников дорожного движения, как например, пешеходы, велосипедисты или мотоциклисты. Есть и профессиональные организации, ориентированные на исследования или формирование политики в области дорожной безопасности. Они основывают свою работу на данных научных исследований и на авторитете своих членов. По специфике своей деятельности неправительственные организации могут заниматься

вопросами обеспечения срочной помощи при ДТП, призывая к совершенствованию стандартов оказания социальной, медицинской и юридической помощи людям, пострадавшим в ДТП и их семьям. Другие пропагандируют или сами реализуют проекты по снижению различных факторов риска, таких как, например, неиспользование авто шлемов и ремней безопасности или применение светоотражающих устройств на дорогах. Есть организации, которые занимаются проблемой в более широком смысле, обращая внимание на обеспечение безопасности в условиях быстро растущей моторизации. Учитывая насущность стоящих проблем, возможности НПО сильно отличаются в зависимости от кадровых и материальных ресурсов, а также от уровня знаний различных технических аспектов в области дорожной безопасности. Однако, независимо от уровня подготовленности, возможностей и доходов, все неправительственные организации, так или иначе выступают в роли защитников интересов, призывая к решению проблем в области дорожной безопасности. Любая помощь в улучшении этой их деятельности будет способствовать и улучшению ситуации на дорогах.

ВСТАВКА 1

Кампания «Сделаем дороги безопасными» и НПО: путь к Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2010-2020



Ученики школы Филомена Бланко в Коста-Рике выступают за безопасность дорожного движения, выражая поддержку кампании «Сделаем дороги безопасными»

Проблема дорожной безопасности обрела прочное место в рамках международной повестки дня благодаря кампании «Сделаем дороги безопасными», начатой Фондом ФИА (Международная федерация автомобилистов) 2006 году. Важную роль в проведении кампании играли неправительственные организации, которые способствовали созданию коалиции на мировом уровне. В первые годы кампании такие организации как Аменд в Гане, Матери в черном в Гайане, Колесницы судьбы в Кении и Кунгади в Ливане внесли большой вклад в успех акции по сбору подписей миллионов людей под Обращением, представленном Генеральному секретарю ООН Пан Ги Муну в марте 2008 года. В октябре 2008 года во Вьетнаме при поддержке Азиатского фонда по профилактике травматизма в рамках кампании прошло широкомасштабное мероприятие, на котором впервые прозвучал призыв к объявлению Десятилетия действий по обеспечению дорожной безопасности 2011-2020.

Значение адвокативной работы неправительственных организаций

Термин адвокатура подразумевает повышение осведомленности по проблеме или вопросу с целью оказания влияния на политику, программы действий и использование ресурсов. Эти действия играют важную роль в предотвращении дорожного травматизма. Неправительственные организации, различаясь по многим аспектам своей структуры и деятельности, имеют одну общую черту: практически все они занимаются адвокативной работой на том или ином уровне. Одни занимаются вопросами повышения осведомленности относительно безопасности на дорогах, другие сосредотачивают усилия на процессе лоббирования, т.е. работают с политическими деятелями, стремясь добиться конкретных изменений в законодательстве. В ряде случаев НПО имеют преимущества в сравнении с правительственными и международными агентствами, так как обладают большей свободой выражения мнений, гибкостью и скоростью реагирования. Представители организаций, созданных в результате трагических последствий автокатастроф, имеют особое право требовать принятия решений. Все они обладают большим потенциалом для мобилизации сил и действий по обеспечению безопасности дорожного движения

и сохранения жизни людей. Адвокация может проводиться с различными целями, включая:

- привлечение внимания к проблемам безопасности на дорогах в целом;
- влияние на формирование воли политиков в решении проблем БДТ;
- искоренение мифов, бытующих среди населения, и формирование правильных представлений о причинах и возможностях предотвращения ДТП;
- влияние на изменение национальной политики и программ в отношении как профилактики, так и развития срочных служб медицинской и психологической помощи пострадавшим в ДТП;
- массовая пропаганда необходимости изменения конкретных типов поведения пользователей дорог;
- формирование эффективных партнерских отношений и создание коалиций;
- увеличение финансирования на программы в области обеспечения дорожной безопасности и оказание поддержки лицам, пострадавшим в ДТП.
- формирование общественного мнения и требований по отношению к дорожной безопасности со стороны населения.

В этот день во время парада на улицах Ханоя, в котором приняли участие более двух тысяч детей, всемирно известная актриса из Малайзии Мишель Йео выступила с публичным обращением. Это выступление стало первым в цепи событий по всему миру в поддержку десятилетия.

Совместно с национальными и местными неправительственными организациями, включая автомобильные клубы, были организованы мероприятия, которые прошли в странах на всех континентах планеты, включая Аргентину, Бангладеш, Камбоджу, Коста-Рику, Танзанию, Великобританию и США. Каждое такое мероприятие привлекало поддержку со стороны влиятельных политических лиц и организаций, что, в свою очередь, обеспечивало широкое освещение событий в средствах массовой информации.

При поддержке многих НПО эта кампания привела к организации и проведению 1-ой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Москве в 2009 году. Конференция, собравшая делегатов из 150 стран мира, обратилась к мировому сообществу с призывом объявить Десятилетие действий по безопасности дорожного движения 2011-2020. Официально призыв к проведению Десятилетия прозвучал в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН в марте 2010 года. И хотя общий план был разработан в рамках кампании «Сделаем дороги безопасными» Десятилетие действий не могло бы быть запущено без настойчивой работы, творческой активности и единства целей, продемонстрированных неправительственными организациями, особенно теми из них, что работают на национальных и местных уровнях. См. <http://www.makeroadssafe.org/Pages/home.aspx>

Принципы адвокации за безопасность дорожного движения и интересы пострадавших в ДТП

Учитывая, что неправительственные организации зачастую сталкиваются с политическими и финансовыми трудностями, адвокативная работа имеет для них особое значение. Здесь было бы целесообразно учитывать следующие принципы:

- **Долгосрочность обязательств и намерений.** Перемены не происходят быстро. Даже в наиболее благополучных странах снижение смертности в результате ДТП было достигнуто только благодаря настойчивым действиям в течение многих лет.
- **Наличие цели, стратегии и плана действий организации.** Часто НПО начинают работу сразу по нескольким направлениям, что не всегда эффективно. Наличие конкретной цели, продуманное направление и распределение действий помогут достичь лучших результатов при ограниченных ресурсах и времени.
- **Полноценные научные данные в основе любой деятельности.** Неправительственные организации должны быть в постоянном контакте с экспертами по дорожной безопасности, что позволит использовать новейшую информацию и практический опыт для правильного понимания ситуации и улучшения проводимых исследований и принимаемых мер. В ряде случаев передовые научные факты могут не совпадать с бытующим мнением, и НПО могут помочь в опровержении существующих мифов.
- **Использование уже имеющихся материалов, чтобы не повторяться.** Для продвижения инициатив на государственном и местном уровнях многие организации разрабатывают и предлагают материалы, которые можно перевести и адаптировать к местным условиям и аудиториям. Ниже и в конце приводятся ссылки на веб-сайты, которые предлагают такие материалы.
- **Создание партнерств (коалиций).** Редко кому из неправительственных организаций удается достичь целей без поддержки со стороны административных органов, научных и медицинских учреждений, представителей частного сектора, фондов и служб, таких, как полиция и пожарные команды. Важно развивать связи и с другими НПО для координации своих действий, выработки общих подходов и привлечения дополнительных ресурсов. Такое объединение усилий имеет большое значение.
- **Регулярная оценка достигнутых результатов.** Зачастую адвокаты направлены на повышение осведомленности населения, однако только те, кто проводит целенаправленную адвокатию способны добиться конкретных перемен, которые можно измерить. Даже если у организации нет ресурсов детально отслеживать исполнение своих программ, очень важно в самом начале обратить внимание и определить меры оценки успеха. Именно эти меры можно будет потом использовать для сравнения результатов до и после адвокативных мероприятий, чтобы определить, как действовать дальше.



ВСТАВКА 2

ДЕСЯТИЛЕТНИЕ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (2011-2020): СПАСТИ МИЛЛИОНЫ ЖИЗНЕЙ

Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения в мире началось в мае 2011 года. От Шри-Ланки до Албании, от Эфиопии до Перу президенты и премьер-министры, министры транспорта, здравоохранения и других ведомств, главы международных агентств, сотрудники компаний, пострадавшие в ДТП и их близкие и многие другие выразили свою приверженность целям и программе Десятилетия действий, призванного спасти 5 миллионов человеческих жизней. Более 100 стран отметили начало программы десятилетия. Неправительственные организации сыграли важную роль в привлечении общественного внимания к этому событию.

Десятилетие действий - уникальная возможность спасти миллионы людей от гибели на дорогах мира. Для реализации ее цели Совет по сотрудничеству в сфере безопасности Дорожного движения при ООН вместе с другими заинтересованными организациями разработали Глобальный план и определили вектор деятельности на указанный период. План дает общее описание действий, которые намечается провести в рамках десятилетней программы. Главными «столпами» (направлениями) программы являются:

- Управление системой дорожной безопасности
- Более безопасные дороги и движение
- Более безопасные транспортные средства
- Более безопасные участники дорожного движения
- Совершенствование работы служб неотложной помощи.

Посредством адвокации НПО могут призывать к действию общественность и способствовать реализации намеченного плана по каждому из этих направлений. Ниже приводятся примеры вопросов по каждому из направлений Глобального плана, по которым неправительственные организации могут проводить адвокативную работу.

Направление 1. Управление системой дорожной безопасности:

- Учреждение органа (агентства), ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения в стран
- Разработка национальной стратегии под руководством этого ведущего агентства
- Определение реалистичных и долгосрочных задач на национальном уровне.

Направление 2. Повышение безопасности дорог и движения:

- Определение целей для снижения риска на дорогах к 2020 году
- Выделение как минимум 10 % бюджетных средств, выделяемых на содержание дорог, на улучшение безопасности их инфраструктуры
- Планирование использования земельных участков для удовлетворения потребностей в мобильности всех участников дорожного движения.

Направление 3. Безопасность транспортных средств:

- Введение новых программ оценки технического состояния автомобилей во всех регионах мира
- Подписание соглашения об обязательном наличии в новых автомобилях ремней





Запуск программы Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011- 2020 было отмечено более чем в 100 странах мира

безопасности и других креплений, отвечающих техническим стандартам

- Введение правил для защиты пешеходов.

Направление 4. Повышение безопасности участников дорожного движения:

- Принятие новых законов и стандартов, а также усиление правоприменения по существующим законам и стандартам в отношении факторов риска, связанных с превышением скорости, управлением в состоянии опьянения, отсутствием защитных шлемов, ремней безопасности, детских удерживающих устройств.
- Всесторонние политические и практические действия, направленные на снижение риска травматизма на дорогах для профессиональных водителей
- Введение ступенчатой системы лицензирования начинающих водителей.

Направление 5. Организация служб неотложной помощи после ДТП

- Введение единого общенационального телефонного номера неотложной помощи
- Организация реабилитации пострадавших в ДТП с целью максимального снижения эффекта физических и психологических травм, полученных вследствие ДТП;
- Обеспечение тщательного расследования автокатастроф, организация эффективного юридического сопровождения и правового урегулирования последствий ДТП при оказании помощи семьям пострадавших.

Десятилетие – это программа для всех.

Неправительственные организации, представляющие интересы жертв ДТП и дорожной безопасности, играют особую роль в персонализации проблем, в необходимости срочного поиска решений и в повышении как потребности общества к безопасности, так и нетерпимости населения к нарушениям порядка на дорогах. Такие неправительственные организации могут также выступать в роли наблюдателей, критически оценивать и контролировать действия правительственных органов, отвечающих за безопасность дорожного движения в своей стране, в рамках взятых на себя обязательств в отношении реализации программы Десятилетия.

Неправительственные организации будут играть важнейшую роль в исполнении программ Десятилетия, где речь идет о спасении пяти миллионов человеческих жизней. Используя свой потенциал как проводников и политик перемен, неправительственные организации могут начать адвокативную работу на стратегическом уровне.

Более подробная информация о Десятилетии действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2010-2020 на официальном веб-сайте: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/ru;



Адвокативные действия

Спектр адвокативной деятельности неправительственных организаций варьируется от простого распространения информации до прямого лоббирования с целью внесения изменений в действующее законодательство. В большинстве случаев эти действия не требуют больших затрат. Описание ряда таких мероприятий дается ниже в пошаговой последовательности, которую при необходимости можно менять. Например, чемпиона, или известную личность, для адвокации можно определить гораздо раньше, чем описано ниже. После каждого этапа дается ряд контрольных вопросов. На каждом этапе неправительственная организация должна наращивать свои возможности в области БДД и привлекать экспертную помощь со стороны партнеров.

Оценка обстановки

1. Провести оценку безопасности дорожного движения в своей стране.

Перед разработкой стратегического плана необходимо получить официальную информацию о ситуации по безопасности дорожного движения в стране или регионе. Очень важно вступить в прямой диалог с представителями власти, организациями и лицами, которые непосредственно занимаются безопасностью дорожного движения: полиция, медперсонал служб скорой помощи и больниц и т.д. Специалисты и научные работники из государственных служб поделятся знаниями по данной проблеме и расскажут, что уже сделано.

Кроме того, сотрудникам неправительственных организации нужно внимательно ознакомиться с содержанием *Всемирного доклада о состоянии безопасности на дорогах*, *Всемирного доклада о мерах профилактики травматизма*, соглашений и конвенций ООН по данному вопросу, а также другими авторитетными источниками, чтобы точно определить пробелы в государственных программах и их реализации в конкретной стране. Этот первый шаг поможет понять, какое место занимает государство или сообщество в отношении обеспечения безопасности дорожного движения, определить направление действий и меры, которые следует предпринять на национальном или местном уровне.

2. Определить политические механизмы, влияющие на процесс принятия и изменения законов

В большинстве случаев неправительственные организации сосредотачивают свою адвокативную работу на изменении или введении новых законов, регулирующих национальную систему безопасности дорожного движения. В разных странах существуют свои подходы к разработке политической и законодательной базы и ее применению на практике. Поэтому для начала необходимо понять работу законодательной системы внутри страны и лишь затем приступить к каким-либо действиям по принятию или изменению законов.

Лучше, если неправительственные организации будут консультироваться со специалистами, включая самих законодателей. При желании выступить с законодательной инициативой необходимо попытаться заручиться поддержкой конкретного представителя законодательного органа, который будет распространять информацию и поддерживать те или иные изменения в законодательстве. (См. практические примеры 1 и 2) Представителям НПО необходимо хорошо знать процесс принятия законов, который порой может занимать длительный период, и те моменты в нем, когда можно эффективно действовать. Так, в некоторых странах общественность может принять участие в обсуждении проекта закона до его окончательного утверждения.

3. Привлечь партнеров

Сложно добиться каких-либо перемен в одиночку, поэтому важно определить и привлечь к работе единомышленников (партнеров) из различных слоев общества, которых волнует данная проблема, и которые могут привнести различные экспертные знания в решение проблемы. (См. практические примеры 3 и 4). В самом начале следует определить круг организаций и лиц, которые занимаются безопасностью дорожного движения и понять, кто из них сможет наиболее эффективно содействовать усилиям вашей организации. Партнеры могут быть представителями органов государственной и местной власти, научного сообщества, средств массовой информации, частного сектора или других сфер и оказывать вам самую разнообразную поддержку. Объединение усилий организаций с общей идеологией в сфере безопасности дорожного движения является важнейшим условием для того, чтобы в обществе появилась потребность к эффективному действию. Не менее важно знать мнение оппонентов, выступающих против действий НПО и в целом против широкого движения активистов за безопасность, и определить стратегию аргументированного противодействия их позициям.

Контрольные вопросы: оценка обстановки

- Вы ознакомились с состоянием безопасности дорожного движения в вашей стране\ вашем регионе?
- Вы обсудили проблемы безопасности в вашей стране с представителями органов власти и специалистами дорожного движения, чтобы лучше понять суть существующих проблем?
- Вы ознакомились с рекомендациями основных политических документов в области БДД и определили, какие из них все еще требует действий со стороны властных органов?
- Вы знаете и понимаете законодательные механизмы внутри правительства для начала действий по адвокации безопасности, направленные на изменения в существующем законодательстве, введение нового или усиление правоприменения?
- Вы получили рекомендации специалистов и/ или самих законодателей относительно наиболее эффективных способов решения существующих проблем?
- Вы определили и составили список лиц и организаций, занимающихся вопросами безопасности на дорогах в вашей стране?
- Вы проконсультировались с партнерами из разных секторов общества, которые разделяют вашу обеспокоенность и могут поделиться с вами своим конкретным специфическим опытом и знаниями?

Подготовка к действиям

1. Определить цели и задачи.

Цель адвокации будет варьироваться в зависимости от результатов предыдущих шагов. Задачи национального уровня могут включать в себя любые из тех, что перечислены в Глобальном плане Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (см. Вставка 2), либо те, что определяют государственную стратегию в этом вопросе. На местном уровне целью может являться требование сооружения пешеходного перехода над автотрассой (см. Практический пример 5) или введение ограничения скорости рядом со школой, либо в жилом районе. Во всех случаях важно помнить о главных принципах адвокации, сосредоточиться на главной задаче и четко понимать, какого изменения вы хотите достичь (см. Вставка 3). Благодаря этому ваша целевая программа будет передать четкие сообщения, дополняющие работу ваших партнеров.

2. Разработать стратегию и план действий

Определив цели и задачи, организация может заняться разработкой своей собственной стратегии по адвокации на основе конкретно выбранной цели. Такой подход в определенной степени зависит от условий и места действия. В одних странах неправительственные организации могут действовать относительно свободно, в других они должны проявлять осторожность, чтобы их деятельность не воспринималась как излишне критичная по отношению к органам власти. Тем не менее, существует много способов, чтобы добиться изменений к лучшему. Учитывая конкретные условия, можно добиваться цели открыто, действуя через средства массовой информации и проводя публичные мероприятия. В иных условиях целесообразнее действовать с осторожностью, обсуждая проблемы на индивидуальных встречах с законодателями. Предположим, что необходимо добиться изменения законодательства в отношении обязательного использования ремней безопасности. В зависимости от обстоятельств организация может осуществить следующие действия:

- Провести широкую информационную кампанию, используя информационные листки, о важности применения ремней безопасности и

ВСТАВКА 3

ПОДСКАЗКА

Как поставить «умные» цели

Для руководства проектами цель должна отвечать следующим критериям эффективности: быть конкретной, измеряемой, достижимой и ограниченной сроками исполнения. (В английском варианте текста используется известное сокращение SMART= *specific, measurable, achievable and time-bound*). Планируя программу адвокации, ответьте на следующие вопросы и убедитесь, что ваши цели и задачи действительно являются:

Конкретными:

- Является ли цель достаточно конкретной, понятной и точной?
- Приведет ли эта цель к желаемым результатам?

Измеримыми:

- Как вы определите, что цель достигнута?
- Каковы критерии оценки измерения продвижения на пути к поставленной цели?

Достижимыми:

- Возможно ли осуществить поставленную цель?
- Понимаете ли вы, какие есть трудности или ограничения для ее осуществления?

Реалистичными:

- Имеются ли у вас ресурсы для достижения цели?
- Будет ли достижение цели способствовать решению конкретной проблемы?

Ограниченными по срокам исполнения:

- Можно ли достичь поставленной цели в установленные сроки?
- Своевременно ли достижение этой цели?

необходимости принятия более строгого законодательства и правоприменения;

- сравнить ситуацию в своей стране с другими странами на сходной стадии развития;
- провести брифинг для политических деятелей, акцентируя необходимость изменения законодательства относительно применения ремней безопасности и сохранения жизней людей на дорогах;
- подготовить петицию к политическим деятелям с просьбой изменения законодательства относительно данного вопроса;
- организовать у себя открытые семинары по темам безопасности дорожного движения, показать важность использования ремней безопасности, используя слайды;
- ежегодно совместно с полицией проводить неделю или день акций на дорогах для выборочной проверки пользования ремнями безопасности;
- организовать участие членов семей жертв ДТП в радио и телепрограммах, где они расскажут личные истории ДТП и важность использования ремней безопасности;
- разработайте и проводите кампании социального маркетинга;
- обратитесь к авторитетному лицу, например, к руководителю ассоциации автомобилистов или общественного здравоохранения, с предложением поддержать инициативу принятия закона о ремнях безопасности в правительственных органах и проводить эту идею среди населения.

Стратегия/план должны быть ясными и соотносимыми с конкретной обстановкой, задачами адвокации, целевой аудиторией, т.е. группой или группами людей, на которые вы хотите повлиять, чтобы достичь целей своей адвокативной работы. (См. Практический пример 6).

Контрольные вопросы: подготовка к действиям

- Вы определили главные цели и задачи для адвокации? Вам ясно, каких изменений вы хотите добиться?
- Вы разработали целевую программу с четким набором ключевых сообщений, которые дополняют работу ваших партнеров?
- Соответствует ли ваша программа адвокации вашим целям и задачам?
- Вы определили оптимальные пути выходов на выбранную вами целевую аудиторию?



Дети на Филиппинах пишут письмо-обращение Генеральному секретарю ООН с призывом обеспечения безопасности на дорогах

Начинайте действовать

В зависимости от цели и аудитории, с которой вы планируете работать для достижения этой цели, используйте следующие рекомендации.

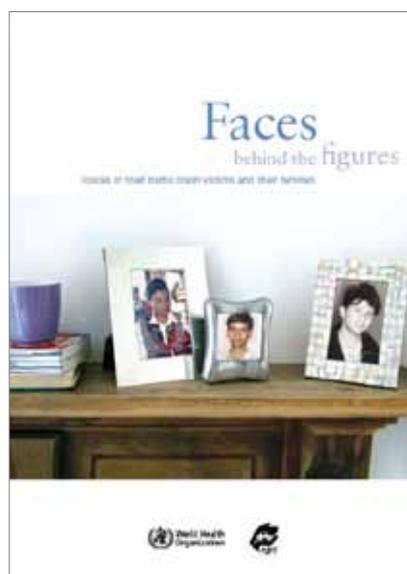
1. Разработайте материалы для адвокации.

Сами граждане и те, кто определяют политику, не всегда располагают полной информацией о состоянии безопасности на дорогах. Немногие осознают в полной мере масштабность проблем, их драматичность, долгосрочные последствия, а также возможности для исправления ситуации. Не всегда располагая потенциалом для проведения исследований и поиска данных, неправительственные организации могут многое сделать по распространению информации, разработке документов или иных вспомогательных материалов, составленных на основе имеющейся информации и конкретных фактов. Это могут быть документы, свидетельствующие о влиянии автокатастроф на жизнь семей, сообществ и обычных граждан. Документы можно выпускать в виде брошюр и проспектов. Описание двух подобных документов приводится ниже.

- Проспект или брошюра, посвященная вопросам безопасности дорожного движения в определенной стране, городе или районе, с новой информацией и материалами. Данные о безопасности на дорогах часто предоставляют правительственные департаменты или научные эксперты. НПО могут использовать эту информацию в стратегических адвокативных целях и представлять ее населению в легко читаемой интерпретации. (См. Практический пример 7). Можно использовать приемы социальных вычислений, чтобы облегчить восприятие представляемой информации населением. (См. Вставка 4) В Глобальном Докладе ВОЗ о состоянии безопасности на дорогах приводятся краткие, на одну страницу, сведения по 178 странам мира. Организации могут использовать эту информацию для пропаганды идей безопасности на дорогах. Побудить людей к действию можно путем сравнения ситуации в их стране с другими странами региона или с какой-то из стран, добившихся наибольших успехов в области дорожной безопасности.

- Рассказы пострадавших в ДТП и их семей. Часто рассказы и свидетельства участников и пострадавших в ДТП, могут произвести более сильное впечатление на обычных людей и политиков, чем официальная статистика. В 2007 году Ассоциация за безопасность международного дорожного движения и ВОЗ выпустила брошюру *Лица за цифрами: голоса жертв автокатастроф и их семей* (см. соответствующие ссылки на веб-сайты ниже). В ней собраны 22 истории, рассказанные родственниками пострадавших о травмах и увечьях, полученных в результате автоаварий. Это очень эмоциональные свидетельства о пережитом горе и отчаянии людей, которые в одно мгновение потеряли своих близких. Документ является напоминанием о том, что жертв можно было бы избежать, если бы были приняты должные меры по предотвращению ДТП и по организации служб скорой помощи пострадавшим. Рассказанные истории поднимают множество вопросов, касающихся необходимости совершенствования качества помощи людям, пострадавшим в результате автоаварий.

Для всех видов изданий важно заранее тщательно подготовить план их распространения. Перед публикацией следует определить формат издания и наиболее эффективный способ его распространения среди целевой аудитории.



Книга «Лица за цифрами: голоса жертв ДТП» - живые свидетельства о страданиях и потерянных жизнях в результате автокатастроф.

2. Организуйте акции

Неправительственные организации располагают достаточным потенциалом для планирования и проведения адвокативных акций по безопасности в своих странах и сообществах. Организация таких мероприятий способствует широкому распространению информации о состоянии безопасности на дорогах и о том ущербе, который несут сами пострадавшие и их семьи при несоблюдении правил дорожного движения. Они могут привлечь внимание средств массовой информации и таким образом шире озвучить конкретные призывы к действиям, способствуя изменению существующего законодательства. Ниже приводятся примеры акций, которые можно организовать усилиями НПО в контексте национальной программы по обеспечению безопасности на дорогах и для оказания помощи пострадавшим в ДТП в рамках национального дня, недели, месяца безопасности.

- проведение брифингов для политиков, представителей информационных агентств и т.д.;

- создание мемориалов, например, парков памяти или акций, материалов, распространённых в Интернете, посвященных жертвам ДТП
- организация церемоний, посвященных жертвам ДТП, например, объявление минуты памяти или зажигание свечей;
- проведение семинаров и других образовательных мероприятий с участием школ и молодежных объединений;
- участие в уличных демонстрациях, ярмарках, шествиях и подобных мероприятиях;
- организация благотворительных концертов и спортивных событий;
- проведение выставок и конкурсов фотографии, живописи;
- организация конкурсов фотографии, очерков и т.п.

Дополнительные мероприятия можно проводить в соответствии с календарем событий международных организаций за безопасность дорожного движения.

ВСТАВКА 4

ПОДСКАЗКА

Рекомендации для НПО
«Социальная математика» для иллюстрации проблем в области дорожной безопасности

Цифры демонстрируют наличие проломы, но иногда за статистикой бывает трудно понять ее истинное значение и масштабы. Метод «социальной математики» помогает лучше понимать данные, приближая их к реалиям повседневной жизни. Ниже приводятся примеры «социальной математики», используемой для описания автомобильных аварий, их последствий и затрат. Важно, чтобы информация, использованная для применения техники «социальной математики» была предоставлена проверенным источником, и при необходимости на него можно было бы сослаться.

- Число зарегистрированных жертв ДТП в Бразилии составляет 35 155 человек - столько людей вмещает стадион Пинхейрао в Куритибо при полном заполнении.
- В Камбодже число жертв ДТП в 2007г. составило 1545 человек – столько пассажиров может находиться на борту 10 самолетов Боинг - 737.
- Каждый день в США в результате ДТП погибают 12 подростков в возрасте 16-19 лет, что равносильно потере целого школьного класса за один день.
- Согласно данным Глобального доклада о состоянии безопасности на дорогах только 15% стран в мире имеют всеобъемлющие законы по пяти главным факторам риска: пьянство за рулем, превышение скорости, отсутствие шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств.
- Общие ежегодные потери от ДТП в странах со средним и низким уровнем доходов населения составляют 65 миллиардов долларов, что превышает весь объем финансовой помощи, выделяемой на их развитие.

В ходе программы Десятилетия действий 2011–2020 ООН и ее агентствами будет регулярно проводиться Всемирная неделя безопасности на дорогах. Отслеживая этот календарь, неправительственные организации могут сами решать, как наиболее эффективно использовать международные мероприятия. Следует отметить, что все больше НПО принимают участие в проведении Всемирного дня памяти жертв ДТП, провозглашенного ООН (см. Вставка 5).

В 2006 г. Европейская ассоциация жертв ДТП, общественное движение «*Мир на дорогах*» и ВОЗ выпустили пособие «*Всемирный день памяти*

жертв ДТП – пособие для организаторов» в помощь организаторам соответствующих мероприятий. (См. сноски на веб-сайты ниже) Кроме возможностей, упомянутых выше и непосредственно связанных с дорожной безопасностью, нужно использовать также и другие события для адвокации различных аспектов, касающихся дорожной безопасности. Например, в рамках национальных или местных событий, посвященных детям, подросткам, проблемам урбанизации или развивающейся мобильности НПО могут включать мероприятия по дорожной безопасности.

ВСТАВКА 5

Всемирный день памяти жертв ДТП: организация мероприятий по всему миру

Этот день отмечается ежегодно каждое третье воскресенье ноября и посвящен памяти погибших и раненых в автокатастрофах, а также членов их семей и близких. Официально, по инициативе ООН, этот день стали отмечать с октября 2005 года. Это событие НПО также могут использовать как повод для привлечения внимания к долгосрочным последствиям и трагическим фактам общего количества смертей и ранений, полученных в результате ДТП.

Каждый год все большее число НПО участвуют в организации собственных мероприятий во Всемирный день памяти. В 2011 году такие тематические акции проходили под лозунгом: «*От Всемирного дня памяти жертв – к глобальным действиям. Сделаем 2011-2020 годы – десятилетием памяти!*» Под влиянием начала Десятилетия действий в 2011 году было особенно много разнообразных событий, организованных в День памяти. Некоторые из них описаны ниже.

- В Австралии, здание парламента Мельбурна стало местом проведения 11-ой ежегодной мемориальной церемонии, организованной Службой поддержки пострадавших в ДТП штата Виктория. Участники этого многоконфессионального сбора почтили память жертв и выразили благодарность

активистам, которые многое сделали для снижения людских потерь.

- В Колумбии Городской гуманитарный фонд провел в Боготе конференцию, посвященную безопасности мотоциклистов. В Национальном парке также была организована церемония памяти погибших на дорогах.
- В Кот-д'Ивуар Молодежная организация, выступающая в поддержку безопасности на дорогах, провела церемонию памяти в Абиджане. В завершение церемонии участники зажгли свечи памяти. Молодые участники акции и партнерские организации также начали кампанию пропаганды важности знаний о мерах безопасности среди учащихся и учителей начальных школ, расположенных рядом с автотрассами.
- В Индии, в штатах Андхра-Прадеш и Тамил Наду, активисты движения «*Приезжайте домой живыми*» совместно с Британским советом Индии и организацией *Ананда* уложили первый камень в основание памятника жертвам автокатастроф.
- В Италии Ассоциация итальянских семей и жертв автокатастроф провела брифинг в Сенате Рима. В храмах Италии было зачитано послание Папы Бенедикта XVI, посвященное памяти погибших на дорогах.

ВСТАВКА 5 (продолжение)

- В Кении организация *Колесницы Судьбы и Инициатива за безопасность на дорогах Памойи* провели в Найроби акцию «*Памяти тех, кого мы потеряли, ... и ради тех, кто еще с нами*». Во время акции местные артисты читали стихи, прошли музыкальные и драматические представления.
- В Люксембурге Национальная ассоциация жертв ДТП организовала посадку 200 из 1000 деревьев будущего мемориального парка. Чтобы почтить память погибших, были проведены собрания активистов и церковные богослужения в г.Медернах.
- В столице Мексики Мехико Объединение семей зоны Эсмеральда пригласило около 50 местных художников нарисовать на Стене памяти тематические картины под девизом: «*Рисуем ради жизни*». В Леон Сити и г. Мотул НПО провели церемонию минуты молчания, вечерний парад и организовали выступления с речами в поддержку мер безопасности на дорогах.
- В Новой Зеландии, в Окленде, организация «*За безопасность детей*» провела презентацию специальных сидений для детей с прикрепленными к ним деревянными крестиками. Цель акции заключалась в том, чтобы почтить память каждого погибшего ребенка, жизнь которого можно было бы спасти, если бы перевозка детей осуществлялась в специальных сидениях. При поддержке телевизионных знаменитостей вдоль автодорог были открыты специальные детские больницы.
- На Филиппинах, в Баколод Сити, в рамках проекта «*CARES*» («*Нам не все равно*») было организовано несколько акций, включая мемориальную мессу «*Праздник жизни*». На церемонии награждения была особо отмечена работа партнеров и сторонников организации.
- В Польше прошла национальная кампания под названием «*Автокатастрофы - давайте поговорим*». Координаторы программы «*Дорога и безопасность*» способствовали привлечению школьников и студентов к обсуждению проблем безопасности. В Познани прошло специальное церковное богослужение, а в городке Забава бал открыт памятник погибшим в автоавариях.
- В Тринидаде и Тобаго представитель движения «*Приезжайте живыми*» передал обращение к спикеру Палаты представителей. В данном обращении были выражены предложения о поддержке парламентом мероприятий Десятилетия. Вместе с обращением была передана желтая орхидея: ее цвет выбран символом Десятилетия.
- В Турции организация «*Суат Айоз*» провела фотовыставку на площади Сисли в Стамбуле. Фотографии, снятые журналистами Турецкого агентства новостей, изображают сцены автокатастроф на дорогах страны. На пресс-конференции члены организации выступили с заявлением об ужесточении мер против водителей, которые покидают место преступления после столкновения.

Размещать отчеты о событиях, проводимых в День памяти жертв автокатастроф в разных странах можно на специально созданном интернет сайте. Здесь можно найти много примеров из опыта организации акций памяти, о реализованных инициативах, а также о планируемых мероприятиях. См. <http://www.worlddayofremembrance.org>



*Всемирный день памяти
отмечается ежегодно в
третье воскресенье ноября*

3. Определите, кто будет вашим чемпионом

Руководители многих НПО зачастую являются прекрасными спикерами по программам безопасности дорожного движения. Многие из них, лично пережив потерю близких в результате ДТП, стали очень серьезно и с полной отдачей заниматься этой проблемой. Однако для некоторых организаций важно привлекать в свои ряды способных спикеров или чемпионов. Ими могут быть известные политики, представители бизнеса, искусства, мира развлечений и др. Все они могут выступать в качестве чемпионов и быть примером для подражания при условии, что сами верят в дело безопасности дорожного движения и являют собой пример поведения на дорогах. (См. Практический пример 8). Движение за безопасность на дорогах значительно выиграло благодаря поддержке, оказанной видными политическими деятелями на уровне глав государств, премьер – министров и министров. Все понимают, что в тех случаях, когда глава государства делает безопасность на дорогах приоритетным вопросом своей политики, программы НПО получают значительную ресурсную поддержку, а общественное движение приобретает гораздо больший вес. Знаменитости тоже могут входить в группу поддержки, особенно те из них, кто сотрудничает с НПО в течение долгого времени. Многие из них внесли серьезный вклад в дело пропаганды идей безопасности и лоббирования необходимости изменения сложившейся ситуации.



Мишель Йо, посланник ООН, которая представляла кампанию «Сделаем дороги безопасными», выступает с речью на открытии Десятилетия действий за безопасность дорожного движения 2011-2020 в Китае

4. Привлеките к сотрудничеству средства массовой информации

Для того чтобы выйти на контакты с политическими деятелями и представителями широкого общества, НПО должны заручиться поддержкой средств массовой информации. (См. Практический пример 9). Чтобы добиться успеха в работе со СМИ, нужно понимать, как на практике работают информационные агентства, каковы их требования и в каких условиях они работают. В некоторых странах представители средств массовой информации легко и охотно откликаются на предложение о сотрудничестве, в других могут с трудом идти на контакт. В любом случае информация от НПО должна передаваться постоянно и последовательно. Четко формулируйте цели своих адвокативных действий, предлагайте решение проблем и что может сделать население для решения проблемы. Следует отобрать наиболее важную информацию для передачи в СМИ и определить наиболее выгодный формат ее презентации. Эти материалы, содержащие факты и иную информацию, могут быть в следующей форме:

- пресс-релизы;
- личные истории и рассказы очевидцев;
- цифры и факты;
- аудио-визуальные материалы;
- веб-сайты или их разделы, специально разработанные для подачи информации по запросам журналистов и других представителей инфо агентств.

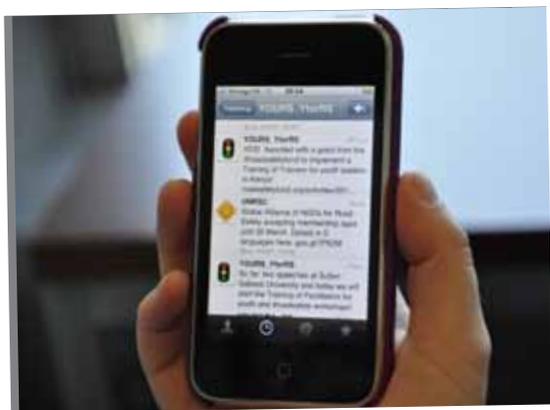
Полезно развивать постоянные отношения с отдельными редакторами, журналистами и репортерами. НПО следует зарекомендовать себя как надежный источник информации, а сделать это можно путем предоставления точной и своевременной информации и материалов в соответствии с последними научными разработками. НПО могут проводить брифинги для прессы в наиболее выгодные моменты, например, в период введения нового законодательства, либо во время акций с целью усиления правоприменения, либо когда проходит подготовка к значимым национальным событиям. Как правило, средства массовой информации освещают события, связанные с массовой гибелью людей при автокатастрофах. Такие

репортажи вызывают особо острую реакцию со стороны общества и могут служить спусковым моментом для быстрого принятия решений и активной поддержки мер безопасности на дорогах со стороны влиятельных политических сил.

5. Используйте социальные сети

В поддержку своих программ неправительственные организации, как и их партнеры, все больше пользуются социальными сетями в интернете, такими как Facebook, Twitter, а также блогами на различных интернет-сайтах. (См. Практический пример 10) Эти веб-каналы служат средством распространения информации, способствуют проведению дебатов и поиску сторонников.

Использование компьютерных социальных сетей и контактов представляется доступным и малозатратным способом выхода на широкие аудитории людей. Однако для ответственной работы в социальных сетях и для регулярной подготовки достоверной и своевременной информации требуются надежные людские ресурсы. Работая в социальных сетях, НПО должны помнить о важности стратегического эффекта от использования этого ресурса и о конкретных действиях во время контактов с целевыми группами. В план работы НПО по данному направлению необходимо включить постановку задач, определение целевой аудитории и разработку специфической стратегии для каждой социальной площадки.



НПО значительно расширили работу в социальных сетях, усиливая свою адвокативную деятельность

Контрольные вопросы: действовать

В зависимости от намеченной цели можно рассмотреть следующие инициативы и ответить на вопросы:

- Вы подготовили документы, в которых содержатся наиболее важные и актуальные факты? Вы подготовили документы, дающие информацию о последствиях ДТП для пострадавших, их близких, для отдельных групп людей и общества в целом? Вы подготовили план распространения этой информации до издания указанных документов?
- Вы спланировали и провели у себя заметное адвокативное мероприятие, включая акцию, приуроченную ко Всемирному Дню памяти жертв автокатастроф - третье воскресенье ноября? Какие возможности вы видите для себя в контексте мероприятий по данной теме других организаций и для распространения своих предложений?
- Вы договорились, кто будет известным лицом и спикером, способным выступать публично и пропагандировать ваши идеи?
- Вы изучили средства массовой информации в вашей стране и условия их работы? Вы установили и развиваете личные контакты с отдельными представителями СМИ? Вы подготовили материалы в соответствии с потребностями конкретных СМИ? Вы сформулировали последовательные послания и передаете их постоянно и скоординировано?
- Вы используете возможности социальных сетей для распространения информации, обсуждений и создания группы сторонников в целях реализации ваших усилий?

Контроль хода реализации плана

Наряду со многими учреждениями, имеющими ограниченные ресурсы, НПО не располагают средствами для ведения строгого научно-организованного контроля над выполнением своих программ и действий. Вместе с тем, многие НПО считают полезным проводить оценку хода выполнения программы. Как минимум, необходимо проводить регулярную проверку реализации стратегических задач с привлечением главных партнеров из правительственных органов, включая представителей министерств здравоохранения, транспорта (если требуется), а также лиц из академических кругов и других НПО. Такая практика позволяет отследить и оценить выполнение плана действий и внести изменения в принятую стратегию в случае необходимости. Оценка результатов можно провести в рамках общего собрания представителей нескольких НПО, на котором можно обсудить различные мнения и подходы, определить стратегию и наметить план действий. В таких собраниях могут участвовать партнеры из государственных министерств, фондов и средств массовой информации, что значительно повышает статус деятельности НПО и подчеркивает очевидность позитивных результатов их деятельности.

Контрольные вопросы по проверке достигнутых результатов

- Вы анализировали выполнение стратегических задач вместе с ключевыми партнерами, чтобы измерить успех и определить, нужно ли вносить изменения в текущие планы и стратегии?



Для определения успеха необходимо регулярно обсуждать стратегию и планы с ключевыми партнерами, что позволит увидеть изменения ситуации в сфере обеспечения безопасности на дорогах

Заключение

Неправительственные организации, представляющие интересы пострадавших в ДТП и занимающиеся безопасностью на дорогах, делают многое для того чтобы эта проблем приобрела личный и актуальный характер и нашла свое скорейшее решение. Такие организации помогают формировать общественное мнение в отношении обеспечения безопасности на дорогах. При определенных условиях они также выполняют роль координаторов, привлекая внимание общества к недостаткам государственной политики, регулирующей дорожное движение, и к необходимости разработки специальных программ. Данное пособие отражает ведущие принципы и стратегические подходы, необходимые для совершенствования

целенаправленной деятельности НПО по адвокации дорожной безопасности. В руководстве приводятся практические примеры, позволяющие ознакомиться с деятельностью организаций, которые занимаются проблемами безопасности на дорогах и жертв ДТП. Десятилетие действий по обеспечению безопасности на дорогах 2011-2020 предлагает план действий для НПО и их партнеров на мировом, национальном и местном уровнях. Так как неправительственные организации объединяются во Всемирный союз за безопасность на дорогах (см. Вставка 6), это руководство будет полезным в вопросах стратегического планирования действий по спасению миллионов жизней в будущем.



*Мероприятие, организованное в Бенине
ко Всемирному дню памяти*

ВСТАВКА 6

Всемирный союз (альянс) НПО за безопасность дорожного движения: объединяя силы НПО в целях адвокации безопасности на дорогах и интересов жертв ДТП

Опрос с целью оценки работы НПО, проведенный в 2010 году по инициативе Ассоциации за безопасное движение на дорогах мира, показал, что подавляющее большинство (9\10 из 70 НПО, принявших участие в опросе), пришли к соглашению о необходимости создания единого глобального органа для координации своих действий.

Вслед за двумя международными совещаниями, прошедшими под эгидой ВОЗ, девять НПО от имени более широкой сети организаций объединились в Альянс за безопасность движения на дорогах при ООН. В него вошли Аменд, Ассоциация за безопасность движения на дорогах мира, Европейская федерация жертв ДТП, Фонд Гонзало Родригеза, Международный союз людей с ограниченными возможностями в Бельгии, Международная федерация пешеходов, Лазер Интернэшнл, Всемирная организация за безопасность детей и Организация молодежи за безопасность на дорогах. Этот союз НПО видит свою цель в лоббировании идей укрепления безопасности на дорогах, интересов жертв ДТП, поддержки их семей и прав всех участников общественного движения за безопасность. Все официально зарегистрированные НПО могут вступить в Альянс, представив свое заявление. Союз зарегистрирован в Швейцарии, имеет совет директоров, сменяющих друг друга на посту в соответствии с правилом ротации. Союз

состоит из шести представителей НПО, которые занимаются адвокацией и призывают к следующим действиям:

- выступать за улучшение системы безопасности на дорогах и совершенствование работы служб оказания помощи пострадавшим в ДТП и их семьям;
- распространять информацию для НПО, включая сведения о возможностях сотрудничества, наиболее эффективной практике работы и о потенциальных источниках финансирования.
- расширять связи между сетью НПО и международным сообществом в целом, особенно через контакты с Альянсом по сотрудничеству за безопасность дорожного движения при ООН;
- предлагать сведения об отдельных НПО и их деятельности другим заинтересованным сторонам и широким слоям населения;
- составить коллективный план и провести ряд всемирных совещаний НПО.

Всемирный альянс НПО за безопасность дорожного движения давно был мечтой сообщества НПО и воплощением надежды на то, что данный союз в предстоящие годы станет мощной мобилизационной силой для достижения позитивных изменений;

См. веб-сайт: <http://www.roadsafetyngos.org/>

Практические примеры

1 Адвокация за изменения в законодательстве в отношении управления автомобилем в нетрезвом состоянии в Мексике

Организация *Víctimas de Violencia Vial (VIVIAC)* (*Жертвы ДТП*) действует в мексиканском штате Халиско. С самого начала своей деятельности в 2009 году эта организация стремится с помощью самых разнообразных мер и средств оказать влияние на изменение законодательства, принятого в отношении управления транспортом в нетрезвом состоянии. Являясь ассоциацией лиц, ставших жертвами ДТП, эта организация определила свою главную стратегию как предоставление возможности пострадавшим рассказать о своих трагедиях и донести свои требования до представителей влиятельных сил общества.

Члены *VIVIAC* организовали автопробег с целью передачи обращения государственным и местным властям с требованием обеспечения безопасности дорожного движения. Под лозунгом *Законы ради жизни ("Legislando para la Vida")* Члены *VIVIAC* провели автопробеги не только для того, чтобы продемонстрировать причины и последствия дорожных травм, но и для того, чтобы потребовать действий по усилению законов, направленных против пьянства за рулем. Эта организация регулярно устраивала интервью пострадавших и членов их семей во время встреч с представителями прессы, радио и телевидения. Теле- и радио ток-шоу с пострадавшими позволили широкой аудитории услышать из первых уст истории долгих и разрушительных драм, ворвавшихся в жизнь не только самих участников ДТП, но и их близких. Рассказанные этими людьми трагические истории являются довольно сильнодействующим средством для оказания давления на законодателей с целью

ужесточения мер правового воздействия. *VIVIAC* также призывает членов других организаций, заинтересованных граждан и представителей средств массовой информации присоединиться к акции *«Гражданские наблюдатели»* с целью оказания помощи полиции при выявлении пьяных водителей за рулем. В этих кампаниях, в первую очередь, участвуют люди, пострадавшие в ДТП, или их родственники. Подобная акция является составляющей частью более широкой кампании противодействия вождению в состоянии алкогольного опьянения. В сентябре 2010 года при поддержке трех основных политических партий в штате Халиско законодательство, касающееся потребления алкоголя и вождения, было пересмотрено. По закону верхняя планка концентрации алкоголя теперь установлена на уровне 0.05 г/дл по сравнению с ранее разрешенным показателем 0.15 г/дл для обычных водителей и 0.00 г/дл для водителей общественного транспорта. По новому закону также ужесточили наказание для нарушителей этого правила. Отчасти благодаря усилиям по адвокации, предпринятым организацией *VIVIAC* и *«Colectivo Ciudadano»* (*«Гражданский союз»*), после введения нового закона удалось добиться снижения смертности по причине управления автомобилем в пьяном виде. В настоящее время при поддержке нескольких ведущих министерств НПО *VIVIAC* организует проведение автомобильных пробегов, направленных на требование обязательного использования ремней безопасности, детских креплений и мотоциклетных шлемов.

См.: <http://www.victimasdeviolenciavial.com>



2 Учреждение собрания Конгресса США по вопросам обеспечения глобальной безопасности дорожного движения

В 2004 году Ассоциация за безопасность международного дорожного движения (*ASIRT*) предложила нескольким членам Конгресса США возглавить процесс вовлечения государственных органов власти в решение глобальных проблем безопасности дорожного движения. Это усилие, получив преимущество от поворотного момента в системе глобальных действий по обеспечению безопасности дорожного движения, закрепило успех благодаря опубликованию Всемирного доклада о предотвращении дорожного травматизма в 2004 году. В

июне 2004 года *ASIRT* в качестве спонсора провело в Вашингтоне масштабное мероприятие по случаю начала работы собрания Конгресса США. Эта двухпартийная группа вплотную занялась проблемами безопасности на дорогах, и, в первую очередь, повышением уровня осведомленности законодателей о наличии кризиса и о необходимости адекватной реакции в этой сфере. *ASIRT* и другие спонсоры собрания Конгресса провели обучающие брифинги и слушания, а также сделали публичные заявления относительно вопросов безопасности

на дорогах. Перечисленные мероприятия привели к принятию Конгрессом США ключевых резолюций по данным проблемам, включая поддержку проведения Ежегодного дня памяти жертв ДТП. Также была поддержана идея о необходимости участия правительства США в организации 1-ой Министерской конференции по проблемам безопасности на дорогах и в проведении Десятилетия действий 2011–2020.

3 Привлечение партнеров к деятельности по обеспечению безопасности детей на территориях, расположенных рядом со школами, в Китае

Всемирная организация за безопасность детей, созданная в 1987 году и действующая в 21 стране, в первую очередь обязана своими успехами широкому сотрудничеству между различными организациями, включая частный бизнес. В Шанхае данная организация, выступающая за безопасность детей в Китае, установила по данным сводок ДТП, что в районе Пудонг риск детского травматизма был выше, чем в других 18 районах города. В ответ на сложившуюся ситуацию члены организации запустили в реализацию проект с целью повышения безопасности детей на территориях, прилегающих к школам. В соответствии с планом проекта было предложено создать комитет сторонников адвокации по множеству проблем детской безопасности в пришкольных пешеходных зонах этого района Шанхая. В состав комитета вошли Муниципальный центр по профилактике и контролю над заболеваниями (ЦПКЗ, Шанхай), Транспортная администрация, Муниципальная администрация по безопасности труда, Бюро по образованию. Комитет по безопасности сообщества Хуаму, почта FedEx и сама организация «*Safe Kids China*» («*За безопасность детей Китая*»).

«*Safe Kids China*» провела на своей территории собрание комитета по адвокации и семинар для жителей района. В обращении к жителям комитет призвал оценить ситуацию, определить необходимые меры вмешательства и провести проект по обеспечению безопасности маленьких пешеходов конкретно в этом районе. Каждая организация выдвинула свои инициативы в зависимости от профес-

Развитие всех видов такого сотрудничества способствует повышению его эффективности, однако, эти отношения требуют большого внимания и длительных усилий, направленных на выполнение конкретных мероприятий и получение требуемых результатов.

См. <http://www.asirt.org/>



сиональной направленности своей деятельности: так, была проведена оценка потока машин в школьной зоне и началась совместная работа с другими организациями-участниками проекта. Департамент по санитарному состоянию, Департамент по озеленению города и Комитет по безопасности сообщества Хуаму разработали план переноса мусорных контейнеров и пересадки деревьев, которые блокировали доступ к установленным пешеходным переходам. Почта FedEx, Бюро по образованию и организация «*Safe Kids China*» занялись разработкой маршрутов вместе с учениками школ, чтобы научить их правилам безопасного пешеходного движения. К программе наблюдения за пешеходными переходами детей также присоединились родители-волонтеры и жители соседних кварталов. Центры по профилактике и контролю над заболеваниями Шанхая провели координацию действий с Транспортной администрацией по сбору данных о дорожной ситуации в масштабе всего города и конкретно в районе Хуаму. Помимо этого в исследовании были задействованы еще 6 районов, которые позже тоже приняли участие в проекте. Благодаря реализации проекта, удалось добиться значительных улучшений в инфраструктуре прилегающих школьных территорий: были ограничены зоны прихода и ухода детей рядом со школой; появились современные дорожные переходы; были определены временные парковки для автомобилей; разработаны протоколы дежурств на перекрестках; улучшились знания учеников о знаках дорожного движения; позитивно изменилось поведение детей на дороге.

См. <http://www.safekids.org/worldwide/>

4 Работа с муниципалитетами в целях соблюдения прав пешеходов в городах

Международная федерация пешеходов (МФП) представляет собой некоммерческую ассоциацию, которая занимается поддержкой и защитой прав пешеходов в отношении их безопасности, маршрутов передвижения и мобильности.

Две недавние инициативы определили рамки взаимодействия между сообществами пешеходов и городскими властями. Первая инициатива - «*Справедливое распределение пространства*» - это способ рейтинговой оценки планирования

существующих дорог и общего пространства в зависимости от различных характеристик участников транспортного движения. «FAIRSPACE» создала полезный инструмент для адвокации, заменив экспертную оценку на более универсальную и широкую с учетом потребностей самых разных групп участников движения, «FAIRSPACE» создала инструмент для адвокации прав пешеходов и уменьшения потенциальных конфликтов в отношениях с муниципалитетами и другими общественными группами. (Стр. 26) В настоящее время эта организация уже осуществила пилотные проекты в содружестве с местными партнерами в городах Бельгии, Коста-Рики, Кении и Вьетнама. Вторая инициатива - «Дорожные тупики» - исходит из ситуации частого разночтения сигналов системы дорожного движения. Так, дорожные указатели «проезда нет» относятся лишь к сквозному автомобильному движению, но могут вовсе не касаться пешеходов или велосипедистов. Наоборот, для них это может быть самая безопасная и удобная дорога. МФП (IFP) дает местным ассоциациям пешеходов методический инструментарий для оказания

помощи муниципалитетам по внесению простых изменений в систему дорожных знаков – там, где юридически это разрешено, – и так, чтобы получаемая информация была понятна и для пешеходов, и для велосипедистов.

Результат введения более совершенной системы дорожных знаков вполне очевиден, однако, эта мера имеет и другое, по-настоящему ключевое значение. Проект помогает транспортным инженерам выйти за рамки стандартного мышления и действительно учитывать интересы пешеходов и велосипедистов при планировании дорог. В рамках этого процесса ассоциации пешеходов могут позиционировать себя в качестве партнеров муниципальных властей и как группу людей, способных найти решение проблемы.

См.: <http://www.pedestrians-int.org>



5 Совершенствование инфраструктуры для повышения безопасности пешеходов в Египте

Египетское общество за безопасность на дорогах (ESRS), основанное в 2004 году группой активистов, занимается работой по адвокации безопасности пешеходов в городах Египта вместе с правительственными органами и общественностью. Проект Маади по созданию образцовой модели поведения на улице направлен на постепенную реализацию, начиная с одной области Египта, и с последующим продолжением в другом месте. В центре внимания находятся вопросы установки необходимых дорожных знаков, пешеходных переходов и пропаганды правил дорожного движения для пешеходов и водителей. В первой фазе проекта была проведена установка 80 стоп-сигналов в Маади.

Общество ESRS в основном работает с учащимися школ и через них стремится оказывать влияние на родителей и пропагандировать понимание значения дорожных знаков, безопасного поведения на перекрестках и вне их, а также подчинения правилам дорожного движения. Для поддержки своей деятельности ESRS выпустила брошюру по безопасности на дорогах. Кроме того, это общество лоббирует создание 6 пешеходных переходов вдоль трассы Маади Корниш в нескольких ключевых местах. В фокусе внимания проекта была массовая агитация за поддержку сооружения пешеходного перехода через перекресток, хорошо известный жителям своей транспортной перегру-

женностью. Перекресток находился на улице Автострада. ESRS сыграла важную роль в проведении и мониторинге исследовательской части проекта и хода его выполнения. В результате реализации этой задачи проекта удалось установить, что строительство надземного перехода будет предпочтительнее, чем строительство туннеля под дорогой. Основная цель заключалась в стабильном и целенаправленном развитии проекта. Выполнение данного условия было достигнуто после одобрения, полученного со стороны государственных министерств и органов управления дорожной системой страны. Фонды для реализации проекта были обеспечены благодаря донорским взносам ряда частных компаний. Для регулярного освещения событий были привлечены средства массовой информации. Как только строительство переходного моста было завершено, потребовалось дополнительное время и усилия, чтобы приучить пешеходов ради их собственной безопасности пользоваться именно этим маршрутом. В настоящее время ESRS ведет переговоры с соответствующими министерствами по вопросу использования избыточных запасов металла и железа для сооружения переходных мостов. Раньше такие металлы просто отправлялись в переплавку.

См.: <http://saferoadsociety.com/>



6 Адвокация повышения безопасности детей и улучшения видимости на дорогах в Гане и Объединенной Республике Танзания

В странах Африки к югу от Сахары дети-пешеходы являются наиболее уязвимыми участниками дорожного движения. Школы занимаются по разным сменам, и зачастую младшие учащиеся идут в школу и из школы в сумерках или даже в темноте. Статистика показывает, что именно в это время, на рассвете и поздно вечером, с детьми происходит наибольшее число ДТП. Следует отметить, что для улучшения видимости детей в сумеречное время люминесцентные отражатели света являются наиболее эффективными средствами защиты детей от наездов.

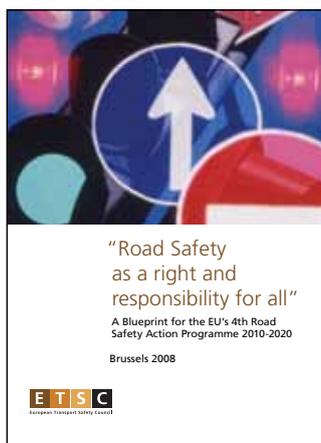
Неправительственная организация *Аменд* (*Amend*) активно использует меры адвокации, включая проведение акций, разработку необходимых материалов и привлечение средств массовой информации. По месту проведения проекта в Гане и Танзании члены *Аменд* занимаются пропагандой и социальным маркетингом школьных портфелей со светящейся надписью: «*Смотри и будь видимым*». Школьные портфели выпускаются с учетом маркетинговых особенностей Африки: они должны быть недорогими, прочными и иметь люминесцентное покрытие для улучшения видимости детей на дорогах. Организация *Аменд* обратилась к правительственным орга-

нам, родителям детей школьного возраста и представителям школьной системы с предложением о поддержке проводимой кампании социального маркетинга. Особое место в ней отводилось работе с родителями школьников с целью убеждения их в необходимости приобретения таких портфелей для своих детей. *Аменд* сама производит, распространяет и продает в розницу такие школьные портфели. Несмотря на то, что не все организации имеют такие большие ресурсы и возможности для адвокации, использование более простых и не затратных мер по улучшению видимости на дорогах дает не менее значительный результат. НПО могут заниматься лоббированием адвокации по спасению жизней, призывать к улучшению освещенности и видимости на дорогах, обращаться за поддержкой к органам власти, средствам массовой информации и родителям. Такая простая мера, как изменение цвета одежды на более светлый, дает поразительный эффект усиления видимости пешехода на дороге.

См. : <http://www.amend.org/>



7 Разработка документов по адвокации политики, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения в Европе



Совет Европы по вопросам безопасности на дорогах (ETSC) является неправительственной организацией, расположенной в Брюсселе. Усилия организации нацелены на сокращение показателей смертности в результате ДТП в Европе. Совет, основанный в 1993 году, предоставляет

консультации по вопросам безопасности транспортного движения для Европейской Комиссии и Европейского Парламента, а также отдельных государств-членов ЕС. Данный документ отражает попытку определить и поддержать эффективные

меры по сокращению ДТП и смертности в результате автокатастроф на основе международных научных исследований и успешной практической деятельности, которые дают большие возможности для решения этих проблем. Для осуществления этой цели Совет Европы по безопасности дорожного движения (ETSC) в дополнение к проведению ежегодных конференций предоставляет фактический материал в виде обзоров научных данных, документов, ориентирующих людей по самому широкому кругу проблем, сведений по фактам нарушения правил дорожного движения (вождение в состоянии опьянения и нарушение скоростного режима в особенности), а также направляет информационные письма *Мониторинга безопасности* (*Safety Monitor*). В содержании этих посланий особое внимание уделяется разработке политики на уровне ЕС и отдельных стран-участниц. Все эти мероприятия способствуют поддержке программы, сбору информации о наиболее

успешных практических действиях в Европе и формированию лидерской политики, необходимой для создания максимально безопасной системы дорожного движения. Именно в такой системе граждане стран-участниц нуждаются больше всего и имеют все основания требовать ее создания. Информационные сети ЕС по безопасности

движения на дорогах являются надежными источниками информации для всех пользователей, работающих в транспортном секторе Европы, так как все материалы разрабатываются при участии наиболее известных международных экспертов.

См.: <http://www.etsc.eu/home.php/>

8 Чемпионы за повышение дорожной безопасности в Аргентине



В этой стране после трагедии на дороге в Санта Фе, которая унесла жизни 9 подростков и молодого профессора, в 2006 году было создано общество «Семьи и друзья погибших в автокатастрофе на дороге Санта Фе».

Почти во всех средствах массовой информации Аргентины прошли сообщения об этом

событии, что послужило толчком к проведению дебатов и развертыванию национальной кампании за усиление мер безопасности на дорогах. В 2010 году известный профессиональный фотограф Габриель Рока по личной инициативе обратился в организацию с предложением об оказании поддержки их деятельности на безвозмездной основе. Пользуясь своим высоким статусом среди знаменитостей в артистической среде и индустрии моды, кино и музыки, господин Рока предложил провести концерт с целью

сбора средств на рекламные плакаты с черно-белыми фотографиями известных лиц. Среди знаменитостей был всемирно признанный актер Рикардо Дарин. По замыслу фотографа, лицо каждого известного человека должно было представлять лицо одного погибшего студента или профессора. Темой избранной серии фотографий на постерах стала надпись: «Мы все были, мы все есть, мы все могли бы быть». Изображения на постерах призваны пробудить осознание единства всего человеческого сообщества и потребность в проявлении взаимной заботы друг о друге. Позднее изображение перенесли на видео и стали транслировать на экранах, установленных в метрополитене Буэнос-Айреса, услугами которого пользуются более 2 млн пассажиров в день. В настоящее время организация ведет переговоры о выходе этого фильма на экраны кинотеатров страны. Благодаря обращению к своим сторонникам, им удалось заручиться поддержкой правительственных органов и частных компаний. Эта мера, в свою очередь, позволила значительно активизировать и расширить адвокацию мер безопасности на дорогах страны.

См.: <http://www.tragediadesantafe.com.ar/>

9 Сотрудничество со средствами массовой информации в пропаганде использования ремней безопасности при перевозке детей в Уругвае

До недавнего времени школьные автобусы в Уругвае не были оборудованы основными приспособлениями для перевозки детей, включая ремни безопасности. Кроме того, техническое состояние автомобилей регулярно не проверялось. Фонд Гонзало Родригеза, основанный в 2000 году, занялся адвокацией действий по изменению существующей ситуации. В самом начале программы было проведено исследование относительно осведомленности родителей о важности пользования ремнями безопасности и наличия их в новых и старых машинах. Кроме того, решался вопрос о необходимости проведения тренингов по теме использования ремней

безопасности среди педиатров, полиции, педагогов, законодателей и т.д. Организация воспользовалась нарастающим вниманием к этой проблеме со стороны средств массовой информации, сообщивших о гибели в аварии 9-летней девочки в апреле 2010 года. Смерть ребенка произошла в результате отсутствия ремней безопасности в школьном микроавтобусе. Как оказалось, микроавтобус не был оборудован специальными креплениями по причине



отсутствия в то время каких-либо требований к перевозке детей. Вслед за этим трагическим случаем Фонд Гонзало Родригеза в течение 2-х недель активно занимался работой со средствами массовой информации, направляя свои усилия на изучение существующей ситуации и на поддержку требований об изменении действующего законодательства. Проведенные мероприятия включали в себя 13 телевизионных и 21 радио- интервью, а также 12 публикаций в прессе. В Уругвае, где проживает около 3,4 млн человек, такой уровень общественного внимания и освещения произошедшей трагедии является весьма впечатляющим. Глубокое изучение предмета, ясная установка, проведение кампании на основе конкретных и измеряемых целей,

продуманный план действий и наличие визуально привлекательных материалов по адвокации значительно способствовали успеху деятельности организации. Благодаря проведенной кампании и обусловленной этим огромной поддержке всего общества, были внесены изменения в законодательство и принято требование об обязательном применении ремней безопасности с тремя точками крепления и о регулярном запланированном техническом осмотре. Члены организации также продолжают лоббирование требования применения ремней безопасности и в личных автомобилях, но пока такой закон не принят.

См.: <http://www.gonzalorodriguez.org/>

1010. Использование социальных сетей в объединении сил молодежи в поддержку безопасности движения на дорогах мира.

Всемирная неправительственная организация «*YOURS: Youth for Road Safety*» («Молодежь за безопасность дорожного движения») была основана в 2010 году. Контакты в социальных сетях для данной организации являются основным каналом связи и главной опорой в поиске выходов на молодежные целевые группы (аутрич) при лоббировании безопасности на дорогах. Facebook, Twitter, YouTube и Vimeo предоставляют такие каналы для социальных контактов между пользователями и для обмена информацией. Такая возможность является решающей в распределении информационного трафика по веб-сайтам и для поиска выходов на другие молодежные группы, которые захотят принять участие в деятельности этого общественного движения. По мнению других НПО, применяющих способ работы через социальные сети, *YOURS* использует эти коммуникационные каналы для реализации целей всей программы по обеспечению безопасности на дорогах мира. Организации удалось создать стремительно растущую сеть своих молодых сторонников и обеспечить потенциал для более эффективного

продвижения своих предложений. Социальные сети используются стратегически, без привязки к какой-либо конкретной цели, что ведет к росту коммуникаций по сетевым каналам и их взаимодействию между собой. Наряду с ежемесячными отправками эл. посланий и периодических флэш-новостей социальные сети дают максимальную возможность для обмена информацией. Как показывает анализ статистики по веб-сайтам, именно контакты в сетях являются лучшим референтным регулятором, направляющим информационный трафик на веб-сайт *YOURS*. Эффективность использования социальных сетей зависит от целеустремленности членов организации, качественной разработки веб-сайтов и информационной насыщенности их контента. За два года оперативной деятельности данной организации стало ясно, что без использования социальных сетей *YOURS* не достигла бы такого прогресса в реализации целей своей программы.

См. : <http://www.youthforroadsafety.org/>



Сылки

Брюссельская Декларация неправительственных организаций

http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/ngo_declaration.pdf

Десятилетие действий за безопасность дорожного движения 2011–2020

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/

Справочник НПО по адвокации безопасности дорожного движения и защите интересов пострадавших в ДТП.

http://www.who.int/roadsafety/nongovernmental_network/participants/en/index.html

Лица за цифрами: голоса жертв автокатастроф и их близких.

http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241594640_eng.pdf

1-я Министерская конференция по безопасности дорожного движения.

http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html

1-я Всемирная неделя по безопасности дорожного движения, проведенная по инициативе ООН.

<http://www.who.int/roadsafety/week/en/index.html>

Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения.

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html

Московская декларация стран-участниц ВОЗ.

http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf

Всемирный день памяти пострадавших в ДТП: пособие для организаторов.

http://whqlibdoc.who.int/publications/2006/9241594527_eng.pdf

Всемирный день здоровья 2004.

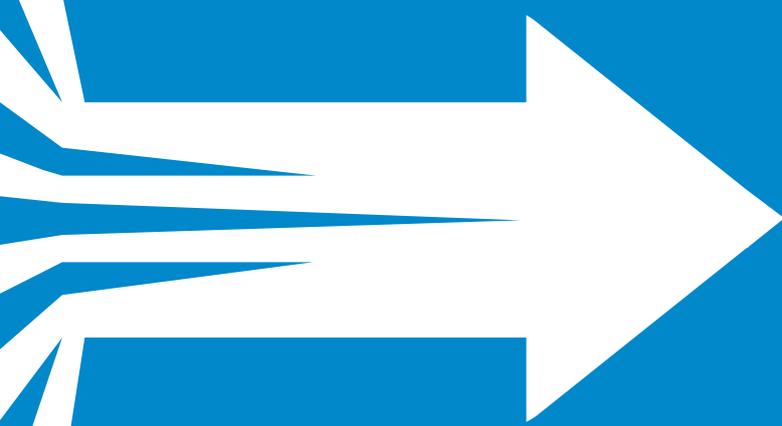
<http://www.who.int/world-health-day/previous/2004/en/index.html>

Всемирный доклад о предотвращении травматизма на дорогах.

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html

Молодежь и дорожная безопасность

http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf



Дополнительная информация размещена на сайте:
www.who.int/violence_injury_prevention/



Всемирная организация
здравоохранения



Global Alliance of
NGOs for Road Safety

ISBN 978 92 4 450332 4



9 789244 503324