

К заседанию Общественного совета при  
Федеральном дорожном агентстве

**Заключение по проекту федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»**

По рассмотренному проекту федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» имеются следующие замечания и предложения.

1. Проблема безопасности дорожного движения сегодня является глобальной проблемой, находящейся в центре внимания ООН и других международных организаций. Сегодня на дорогах нашей страны ежедневно погибает 76 человек, 708 человек получают увечья!

Руководство нашей страны уделяет огромное внимание этой проблеме-безопасности дорожного движения. Только в течение текущего года Президентом и Председателем Правительства Российской Федерации было проведено несколько совещаний на эту тему.

На совещании, посвященном планам деятельности министерств, направленным на достижение целевых показателей социально-экономического развития, 10 июня 2013 года, Президент страны - Владимир Владимирович Путин назвал обеспечение общественной безопасности ключевой задачей правоохранительных органов, особо подчеркнул необходимость наведения порядка на дорогах и снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

На основании Московской декларации, принятой по итогам Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, Москва, 20 ноября 2009 года, десятилетний период с 2011 по 2020 год назван "Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения" с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире. Во исполнение указанной декларации, ООН принят Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 гг. [3], подготовленный ведущими экспертами различных стран мира.

План задуман в качестве руководящего документа для облегчения координации и согласования действий, направленных на достижение цели и задач Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов и является “средством, которым можно воспользоваться при разработке национальных и местных планов действий, и одновременно служить основой для скоординированных действий на глобальном уровне”.

Однако разработчики проекта Программы этих положений принятых ООН не учитывают.

2. Согласно Московской декларации [5] государствам - членам ООН было предложено “поставить амбициозные, но выполнимые задачи по снижению дорожно-транспортного травматизма на национальном уровне, четко увязанные с планируемыми инвестициями и политическими инициативами, и мобилизовать необходимые ресурсы для обеспечения эффективной и устойчивой реализации поставленных задач в рамках системного подхода к обеспечению безопасности”.

Эту задачу должна была решить Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» (далее проект Программы), проект которой недавно представлен в Правительство РФ.

Однако при рассмотрении проекта Программы, становится очевидным, что в ближайшее десятилетие состояние безопасности дорожного движения у нас в стране не улучшится.

В соответствии с решением Генеральной ассамблеи ООН, данная программа должна быть национальной программой, обеспечивающей реализацию Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 гг. и, как минимум, учитывать основные положения этого плана.

Однако, в проекте программы нет даже упоминания об этом плане и других документах международного уровня, принятых по этой важной проблеме.

3. В тексте раздела 1 “Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа”, авторы ссылаются на Концепцию демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, государственную

программу Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 - 2015 годы, Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)». Причем все эти документы не имеют прямого отношения к безопасности дорожного движения.

Вместе с тем из поля зрения авторов выпали важнейшие документы, определяющие стратегические задачи в области безопасности дорожного движения и пути их решения включая:

1) Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг.[3].

2) Московскую декларацию по безопасности дорожного движения [5].

3) Сводную резолюцию о дорожном движении ЕЭК ООН, август 2009 года[7].

4) Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма 2004 г., подготовленный Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком[4], при участии более 200 лучших экспертов всех стран мира.

5) Подготовленный OECD по просьбе Минтранса России доклад Показателей безопасности дорожного движения. Национальная экспертная оценка [12].

6) Доклад рабочей группы президиума Государственного совета Российской Федерации «О дальнейших мерах по повышению безопасности дорожного движения, снижению числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях», Москва 2009 г. [10] и ряд других документов, определивших пути решения проблемы и касающихся безопасности дорожного движения.

4. В проекте Программы отсутствует объективная оценка итогов реализации Федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах (далее - Программа). Авторы явно приукрашивают достигнутые результаты, причем делают это, весьма изобретательно, не признавая, что этими действиями они дезинформируют руководство и население страны о реальном положении дел с безопасностью дорожного движения.

Вместе с тем, независимые международные эксперты оценивают состояние безопасности дорожного движения у нас в стране, как критическое [13].

В проекте Программы отмечается, что за время реализации программы в 2006 - 2012 годах сократились: транспортный риск, социальный риск, тяжесть последствий ДТП, количество детей, погибших в результате ДТП, количество ДТП с участием водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет. Однако перечисленных выше показателей не было в Программе, утвержденной в 2005 году.

Утвержденной Программой [2] (приложение № 2) ожидаемая динамика достижения устанавливалась только по двум показателям, по сравнению с базовым 2004 годом: снижение количества лиц погибших в ДТП и снижение количества ДТП с пострадавшими.

При этом Программой [2] предусматривалось снижение количества лиц, погибших в результате ДТП в 2012 году (по сравнению с 2004 годом), на 11,5 тыс. человек. По данным Роскомстата, за этот период эта цифра составила 6 515 человек – выполнение 56 %.

В базовом 2004 году количество погибших и раненых составило 285892 человек. В отчетном 2012 году эта цифра составила 286618 человек - увеличение на 726 человек. Программой (приложение 2) планировалось снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 20,3 тыс. единиц. Разница (невыполнение) на 19 574 человека.

На совещании у Дмитрия Медведева по вопросам безопасности дорожного движения 29 марта [6] на невыполнение ключевых программных показателей обратили внимание директор Института экономики транспорта и транспортной политики Национального исследовательского университета "Высшая школа экономики" М. Я. Блинкин и член Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, член Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения В. А. Федоров.

Однако, со стороны разработчиков, реакции на столь серьезную критику не последовало.

5. Еще более вызывающе выглядит заявление авторов проекта Программы о том, что “за годы реализации Федеральной целевой программы

«Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» Россия вошла в число стран-лидеров по темпам сокращения смертности на дорогах, существенно опередив по этому показателю практически все европейские и азиатские страны, Соединенные Штаты Америки и Австралию, что свидетельствует об эффективности использования программно-целевого подхода ». Реальная картина по темпам сокращения смертности на дорогах приводится ниже на диаграмме (Рис 1)

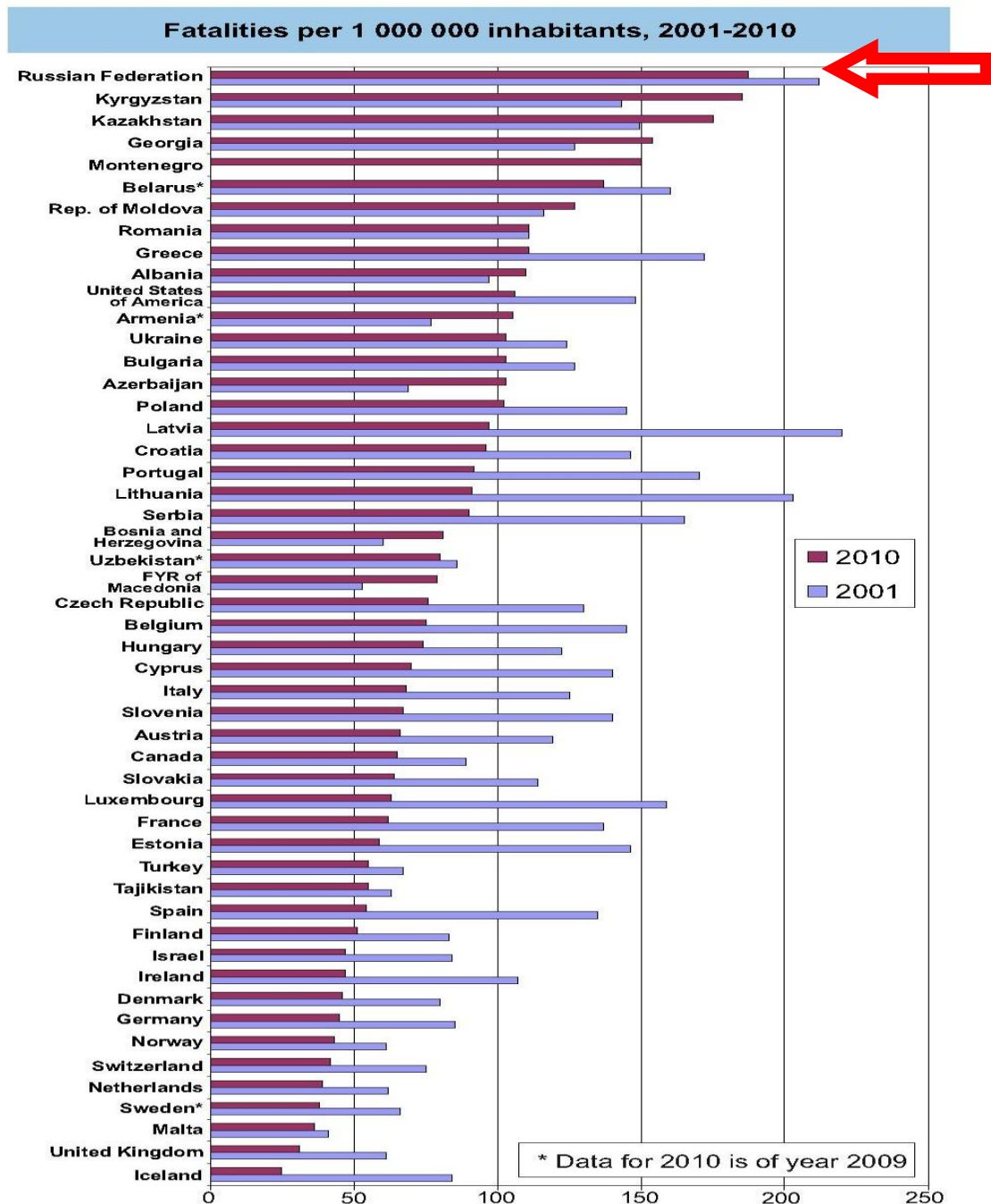


Рис 1. Число погибших на 1 000 000 жителей в 2001- 2010 годах.

Источник: The UNECE Road Traffic Accidents Statistics 2011

При внимательном рассмотрении данной диаграммы, можно установить, что в 2001 году по удельным показателям смертности на дорогах, Россия находилась на втором месте сзади после Литвы. В 2010 году мы оказались уже на последнем месте в Европе.

При снижении количества ДТП со смертельным исходом в России за этот десятилетний период с 205 до 195 чел. на 1 млн. населения (5%) в Латвии этот показатель снизился с 255 до 115 (на 39%).

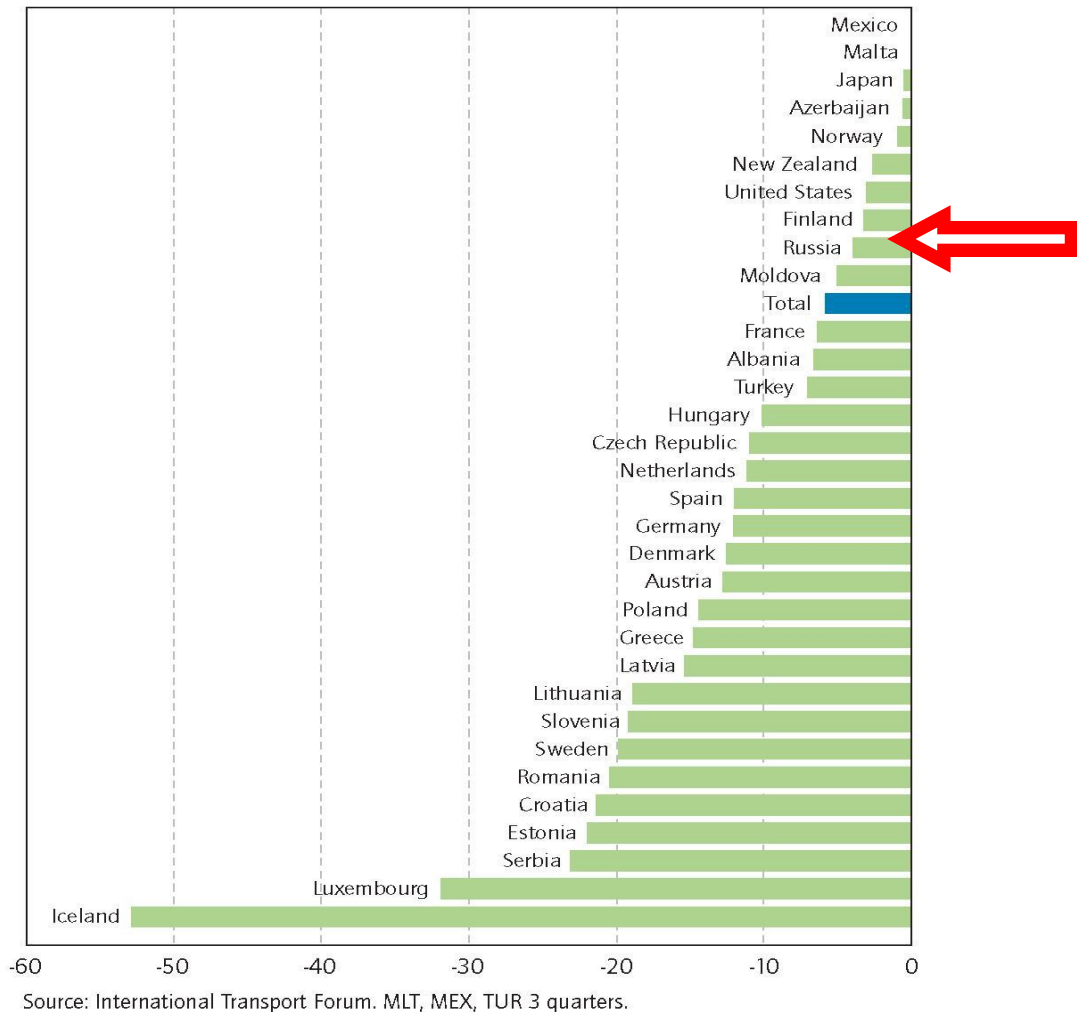


Рис 2. Число погибших в 2010 году (в % к предшествующему году)

Key Transport Statistics, 2010 Data OECD

Как видно из диаграммы рис 2, Россия как “страна-лидер” по темпам сокращения смертности на дорогах, как её называют авторы программы, находится на третьем месте сзади среди Европейских стран, “опережая” Норвегию и Финляндию, где удельные показатели по смертности на дорогах в разы меньше, чем у нас в стране.

6. По всей логике, если базироваться на системном подходе, о котором постоянно упоминают авторы программы, нужно было бы проанализировать, какие меры были приняты в Латвии и других странах, которые позволили им за десять лет существенно снизить смертность на дорогах. Очевидно, следовало бы разобраться, почему в других странах динамика снижения числа погибших в ДТП существенно опережает показатели нашей страны. Такой анализ позволил бы предложить в проекте Программы меры аналогичные мерам, принимаемым в этих странах, но авторы этого не сделали!

Весьма внушительно на первый взгляд выглядит цель проекта Программы - сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 25 процентов по сравнению с 2010 годом. Однако и здесь авторы программы умалчивают, что в рамках Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг., принятом на уровне ООН, Европейский Союз и Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), членом которой является и Россия, определили задачу - сократить количество смертельных случаев при ДТП на 50 % до 2020 г. Причем, для достижения указанного выше показателя снижения смертности на дорогах, Глобальным планом определены мероприятия, выполнение которых должно обеспечить это снижение [9].

Однако авторы программы пошли своим путем. А это означает, что Программа в случае её принятия обрекает нашу страну на роль аутсайдера в рейтинге показателей по смертности на дорогах среди Европейских стран. Цена вопроса 33 тысячи жизней наших соотечественников!

7. В соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН, объявившей 2011-2020 годы «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения» Российская Федерация должна была содействовать достижению цели ООН по стабилизации и последующему сокращению количества ДТП с летальным исходом во всем мире, путем расширения эффективной деятельности, осуществляемой на национальном, региональном и глобальном уровнях. Однако, проект этого не учитывает, так же, как и не учитывает результаты отечественных и зарубежных исследований и базируется на устаревших концептуальных основах.

В настоящее время у нас бытует мнение, согласно которому, поскольку человеческая ошибка является одним из факторов примерно в 90% ДТП, в качестве основной меры против этого, необходимо убеждать участников дорожного движения обеспечить «безошибочное» поведение.

Вместе с тем, результаты и проведенных исследований доказали, что человеческие ошибки на дорогах не всегда приводят к бедственным последствиям. Хотя, ошибка участника дорожного движения может повлечь за собой ДТП, но она не обязательно является основной его причиной. Кроме того, человеческое поведение управляется не только индивидуальным знанием и навыками, но также окружением, в котором разворачиваются действия человека [19]

Косвенные воздействия, такие, как проектирование и обустройство дороги, характер транспортного средства, правила дорожного движения и их осуществление или отсутствие осуществления, значительным образом влияют на поведение. Поэтому, применение информации и разъяснений без сопутствующих практических мер, как правило, не имеет успеха в сокращении количества ДТП [17,18,19].

Человеку по его природе свойственно ошибаться. Некоторые аспекты человеческого поведения, несомненно, в контексте дорожной безопасности можно изменить. Тем не менее, частоту ошибок можно также эффективно снизить, изменив непосредственное окружение, а, не сосредоточиваясь только лишь на изменении человеческой природы [21] .

Современные взгляды на безопасность дорожного движения не ставят под сомнение то, что люди должны беспрекословно соблюдать важнейшие правила дорожной безопасности и избегать опасных ситуаций [ 22, 24] .

Однако, во всем мире пришли к выводу, что для того, чтобы создать безопасную транспортную систему, необходимо изменить наши взгляды на ответственность. Главной задачей - должно быть создание дорожной и транспортной инфраструктуры, максимально адаптированной к возможностям человека, что как показал опыт зарубежных стран, обеспечивает предотвращение тех смертельных случаев и серьезных травм, которые возможно предсказать и предотвратить. [25].

Выполненные за рубежом в 80-е годы исследования показали, что 30% ДТП происходит из-за недостатков в конструкции дорог, что является



следствием несовершенных норм проектирования [16].

Накопленные за последние 30 лет новые знания об эффективных мерах по повышению безопасности на дорогах и способах ее изменения послужили основой для создания во всех странах современных норм проектирования дорог, которые обеспечивают создания дорожной инфраструктуры, адаптированной к ограничениям и возможностям человеческого потенциала. Наши нормы проектирования дорог основываются на концепции расчетной скорости, предложенной американцем Барелем еще в 1936 году, которая уже давно не применяется за рубежом и не предусмотрена международными нормами. Как показал зарубежный опыт, только смена концепции норм проектирования дорог позволяет снизить количество ДТП на 20 и более процентов. Но проектом программы такое мероприятие не предусмотрено.

Уже давно доказано, что одним повышением ответственности, проблему безопасности не решить, нужны меры и организационного, и экономического воздействия, здесь сомнений нет, о чем указывалось на прошедшем 29 марта совещании у Председателя Правительства [6].

Авторы проекта Программы абсолютно не учитывают, а может и не знают, что в последние годы произошло в мире изменение парадигмы дорожно-транспортной безопасности, которое в проекте Программы не учитывается.

8. Согласно традиционному взгляду, вся ответственность за ДТП обычно возлагается исключительно на отдельных участников дорожного движения, несмотря на то, что к этой ситуации могли привести другие факторы, не подлежащие их контролю, например, погрешности в проектировании дорог или транспортных средств.

Чтобы создать безопасную транспортную систему, необходимо изменить наши взгляды на ответственность и исходить из следующих предпосылок:

-дорожно-транспортный травматизм в значительной степени предсказуем и предотвратим, это проблема, связанная с человеческим фактором, и, поддающаяся рациональному анализу и противодействию;

-дорожно-транспортная безопасность - и многоотраслевая проблема, и проблема здравоохранения. Все отрасли, в том числе и здравоохранение, должны полностью разделять ответственность, деятельность и пропаганду в

деле предотвращения травматизма в результате ДТП;

-обычные ошибки водителей и обычное поведение пешеходов не должны приводить к смерти и серьезным травмам - транспортная система должна помогать водителям и пассажирам справляться со все более сложными условиями;

-уязвимость человеческого тела должна быть ограничивающим параметром проектирования транспортной системы; принципиальное значение имеет регулирование скорости [4].

Именно на этих концептуальных основах в настоящее время формируется государственная политика в области безопасности движения и национальные и международные программы повышения безопасности движения, что дает возможность добиваться столь существенного снижения смертности на дорогах. Это является одной из причин самых низких показателей снижения смертности при ДТП, установленных в проекте Программы.

9. На основе прогноза динамики аварийности на период до 2020 года проектом Программы определены следующие направления, способные улучшить ситуацию, связанную с дорожно-транспортной аварийностью в России:

- 1) развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;
- 2) обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении;
- 3) повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности;
- 4) развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, и повышение безопасности дорожных условий;
- 5) развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- 6) совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Эти направления существенно отличаются от направлений определенных Глобальным планом осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 гг.,

который содержит мероприятия по пяти основным направлениям национальной деятельности в области повышения безопасности дорожного движения:

- 1) Управление безопасностью дорожного движения.
- 2) Более безопасные дороги и мобильность.
- 3) Более безопасные транспортные средства.
- 4) Более безопасное поведение пользователей дорог.
- 5) Ответные меры после аварий.

В резолюции Генеральной ассамблеи от 4 апреля 2012 года, принятой с участием Российской Федерации, ООН призвала государства-члены проводить мероприятия по обеспечению дорожной безопасности по каждому из пяти указанных направлений [1].

Но авторы проекта программы на эту резолюцию не прореагировали. Хотелось бы знать, почему и на каком основании?

10. Нельзя не обратить внимание и на отсутствие комплексного системного подхода по основным направлениям деятельности, определенных проектом Программы. В проекте Программы отсутствует такой важнейший компонент, как дорожная инфраструктура, состояние которой во многом может являться причиной ДТП.

Авторы проекта Программы полностью игнорируют общеизвестную формулу безопасности дорожного движения - “человек – автомобиль – окружающая среда”.

Зарубежные эксперты охарактеризовали принимаемые у нас в стране меры, как сочетание невысоких целевых показателей, небезопасной по существу дорожной системы и разрозненных институциональных процессов, что свидетельствует о нарастающем кризисе в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации, особенно при сохранении нынешних высоких темпов автомобилизации [13].

Причем по сравнению с мероприятиями, предложенными Глобальным планом осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 г.г., программные мероприятия проекта Программы не конкретны и не раскрывают пути их выполнения. В этом не трудно убедиться, сопоставив их с мероприятиями Глобального плана

(Приложение 1). У специалистов вызывают недоумение предложенные этапы реализации программы.

Например, на 1-м этапе (2013 - 2015 годы) планируется реализация мероприятий, направленных:

- на сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- на изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;

- на совершенствование деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по снижению дорожно-транспортной аварийности.

Трудно понять, какие конкретные меры предусматриваются за этими ветвятыми формулировками, и как можно будет обеспечить контроль их выполнения, но нельзя не обратить внимания на наивность или некомпетентность авторов, которые собираются за три года изменить общественное отношение к проблемам безопасности дорожного движения.

11. Проект программы повторяет подходы уже “выполненной” Программы, на которые обратил внимание на совещании у Д.А. Медведева директор Института экономики транспорта и транспортной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» М.Я. Блинкин, отметив, что при выполнении всех мероприятий этой Программы “мы не вышли даже на те результаты, на которые рассчитывали”. [6].

Встает законный вопрос, почему разработчики проекта Программы полностью игнорируют международный опыт и мероприятия, предусмотренные международными программами и документами.

Поражает проявленный авторами программы нигилизм и полнейшее пренебрежение мировым опытом и документами, принятыми международными организациями, в том числе с участием нашей страны:

- из 10 рекомендаций Сводной резолюции о дорожном движении ЕЭК ООН не учитывает ни одного [7];

-из 12 мероприятий рекомендуемых Всемирной организацией здравоохранения включает только одно[4];

-из 26 мероприятий Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 принятого ООН [3] предусматривается реализация только шести.

12. Не понятно, например, чем руководствовались разработчики проекта Программы, полностью проигнорировав следующие рекомендации Сводной резолюции о дорожном движении ЕЭК ООН [7], которая рекомендовала компетентным органам государств рассмотреть возможность принятия следующих мер:

На нормативном уровне:

- устанавливать общие ограничения скорости в зависимости от типа дороги и ее обустройства (сеть городских дорог, автомагистрали, дороги с отдельными проезжими частями и другие дороги), категории транспортных средств, водительского опыта и атмосферных условий;

-устанавливать местные ограничения скорости на участках, где этого требуют характер опасности или регулирование дорожного движения;

-четко указывать ограничения скорости на местных участках с помощью соответствующих дорожных знаков и сигналов;

-рекомендовать установку на большегрузных транспортных средствах ограничителей скорости, которые уже являются обязательными в некоторых странах.

На уровне проектирования инфраструктуры:

-установить иерархию дорожной сети с учетом функций, выполняемых каждой дорогой (транзитные перевозки, местные перевозки и т.д.);

-по мере возможности обеспечивать однородность дорожного движения во избежание смешения транспортных средств различных категорий, движущихся с разной скоростью (запретить движение с низкой скоростью на участках скоростного движения);

-следить за тем, чтобы обустройство и планировка дороги не создавали у водителей никаких сомнений, т.е. позволяли бы им легко определять тип дороги, по которой они движутся, и категорию пользователей, которые могут на ней находиться;

-создание развязок с круговым движением.

13. Не понятно, на каком основании, и по каким причинам, разработчики проекта Программы не включили в программные мероприятия следующие мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения, показавшие наибольшую эффективность. К числу этих, наиболее эффективных мер, рекомендованных международными организациями, которые у нас не реализованы, и не предусмотрены к реализации мероприятиями проекта Программы следует отнести:

1) Уменьшение масштабов движения автомобильного транспорта на основе:

-эффективного использования земли, и оценка воздействия на безопасность движения планов развития автотранспорта и систем землепользования;

-прокладки более коротких и безопасных маршрутов;

-мер, направленных на уменьшение числа поездок;

-ограничение доступа на различные участки дорожной сети.

2) Ограничения скорости и мощности двигателей для механического двухколесного транспорта, принадлежащего частным лицам.

3) Повышение установленных законом возрастных границ для владельцев двухколесных механических транспортных средств.

4) Система поэтапного допуска лиц к управлению транспортными средствами.

5) Реализация мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения в масштабах целой территории.

6) Создание более безопасных маршрутов передвижения для пешеходов и велосипедистов.

7) Введение функциональной классификации дорог и установление скоростного режима в соответствии с их функциями.

Достаточно сказать, что как показал зарубежный опыт, только за счет введения функциональной классификации дорог и упорядочения скоростного режима, в соответствии с этой классификацией, в Голландии добились сокращения более чем на одну треть среднего числа аварий с телесными повреждениями в расчете на один миллион километров пробега автомобиля. [4].

14. Практически во всех документах, принятых международными организациями, в качестве первоочередного мероприятия, рекомендуется определение ведущего ведомства, обеспечивающего разработку и реализацию государственной политики в области безопасности движения и ответственного за безопасность дорожного движения.

Не выполняется и норма нашего федерального законодательства.

Федеральным законом “О безопасности дорожного движения ” определено, что “обеспечение безопасности дорожного движения - это деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий”

В соответствии с этим Федеральным законом, основные направления обеспечения безопасности дорожного движения осуществляются посредством установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Однако, на сегодняшний день не ясно, кто осуществляет полномочия, и кто несет ответственность за безопасность дорожного движения у нас в стране?

Согласно утвержденным положениям, полномочия и ответственность федеральных органов исполнительной власти распределилась следующим образом:

а) Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации обеспечивает соблюдение юридическими лицами законодательства Российской Федерации и иных нормативных правовых актов, по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий и осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения.

б) Федеральное дорожное агентство организует “учет показателей состояния безопасности дорожного движения” и осуществляет “мероприятия, направленные на обеспечение безопасности движения на участках автомобильных дорог общего пользования, федерального значения

при проведении работ по их строительству, реконструкции, ремонту и содержанию”.

в) Министерство транспорта Российской Федерации принимает нормативные - правовые акты в области организации дорожного движения.

г) Министерство регионального развития Российской Федерации осуществляет разработку и утверждение сводов правил и других нормативных технических документов в области градостроительной деятельности и эксплуатации зданий и сооружений.

Ни на один, из указанных выше федеральных органов исполнительной власти, ответственность за безопасность дорожного движения не возложена, как это определено Федеральным законом.

Но, ответственные за безопасность дорожного движения все-таки есть - это участники дорожного движения, исполнители работ (на этапах проектирования реконструкции и строительства) и лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог.

15. По всей видимости, требуют ревизии и мероприятия программы. Например, разработка типового проекта организации безопасности дорожного движения на территориях, непосредственно прилегающих, к детским школьным и дошкольным учреждениям обойдется налогоплательщику в 120 млн. руб., разработка научно обоснованных предложений по созданию, развитию и функционированию единого парковочного пространства в городах Российской Федерации в 100 млн. руб. и т. д.

### ВЫВОДЫ

1. Проект федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» разработан на низком техническом уровне и не обеспечивает решение задач повышения безопасности дорожного движения и снижению смертности на дорогах.

2. Установленные в проекте программы цели - сократить количество смертельных случаев при ДТП до 2020 г. на 25% на ближайшее десятилетие обрекает нашу страну на роль абсолютного лидера по показателям смертности на дорогах.



3. Принятие проекта программы в представленном виде будет стоить жизни 33 тысячам наших соотечественников и подорвет престиж на международной арене.

4. Программа требует полной переработки с учетом рекомендаций международных институтов и результатов отечественных и зарубежных исследований.

Член Общественного совета  
Федерального дорожного агентства

О.Скворцов

## Библиография.

1. Резолюция Генеральной ассамблеи ООН от 4 апреля 2012 года принятая на Шестьдесят шестой сессии.
2. Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах" Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2005 года N 1707-р
3. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов.
4. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. World Health Organization Geneva 2004
5. Московская декларация первой всемирной министерской конференция по безопасности дорожного движения: "Время действовать". Москва, 19-20 ноября 2009 г
6. Стенограмма совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева в формате Открытого правительства по вопросам повышения безопасности дорожного движения 29 марта 2013 г.
7. ЕЭК ООН. Сводная резолюция о дорожном движении. Записка секретариата. Женева 14 августа 2009 года. Документ ECE/TRANS/WP.1/123
8. Источник: ECE/TRANS/WP.1/123 14 August 2009, Европейская Экономическая Комиссия ООН. Женева.
9. Повышение глобальной безопасности дорожного движения Установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий. Доклад и рекомендации ООН и ЕЭК ООН, Нью-Йорк и Женева, 2010 г.
10. Доклад рабочей группы президиума Государственного совета Российской Федерации «О дальнейших мерах по повышению безопасности дорожного движения, снижению числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях» Москва 2009 г.
11. Московская декларация первой всемирной министерской конференция по безопасности дорожного движения: Время действовать. Москва, 19-20 ноября 2009 г.
12. Road Safety Performance National Peer review: Russian Federation, OECD - 2011.
13. Road Safety Performance National Peer review: Russian Federation, Update 2010, OECD
14. The UNECE Road Traffic Accidents Statistics 2011
15. Key Transport Statistics, 2010 Data OECD
16. International Symposium on Highway Geometric Design Practices, August 30 - September 1, 1995 Boston, Massachusetts
17. Roberts I, Mohan D, Abbasi K. War on the roads [Editorial]. British Medical Journal, 2002, 324:1107\_1108.
18. Trinca GW et al. Reducing traffic injury: the global challenge. Melbourne, Royal Australasian College of Surgeons, 1988.
19. Mackay G. Sharing responsibilities for road safety. Brussels, European Transport Safety Council, 2001.
20. Duperrex O, Bunn F, Roberts I. Safety education of pedestrians for injury prevention: a systematic review of randomised controlled trials. British Medical Journal, 2002, 324:1129\_1133
21. Reason J. Human error. Cambridge, Cambridge University Press, 1990.
22. Rumar K. Transport safety visions, targets and strategies: beyond 2000. [1st European Transport Safety Lecture]. Brussels, European Transport Safety Council, 1999 (<http://www.etsc.be/eve.htm>, accessed 30 October 2003).

23. Rumar K. Transport safety visions, targets and strategies: beyond 2000. [1st European Transport Safety Lecture]. Brussels, European Transport Safety Council, 1999 (<http://www.etsc.be/eve.htm>, accessed 30 October 2003).

24. Tingvall C. The Zero Vision. In: van Holst H, Nygren A, Thord R, eds. Transportation, traffic safety and health: the new mobility. Proceedings of the 1st International Conference Gothenburg, Sweden, 1995. Berlin, Springer-Verlag, 1995:35\_57

25. Belin MA et al. The Vision Zero and its consequences. In: Proceedings of the 4<sup>th</sup> International Conference on Safety and the Environment in the 21st Century, Tel Aviv, Israel, 23–27 November 1997. Haifa, Transportation Research Institute, 1997:1\_14.