

УГРОЗА НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Как известно, в рамках деловой программы выставки «ДОРОГА-2015» состоялось расширенное заседание Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве, посвященное проблеме обеспечения безопасности дорожного движения. По итогам заседания принята резолюция, текст которой предлагаем вашему вниманию.

РЕЗОЛЮЦИЯ РАСШИРЕННОГО ЗАСЕДАНИЯ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

13 октября 2015 г.

г. Москва

По итогам обсуждения состояния безопасности автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации участники расширенного заседания Общественного совета при Федеральном агентстве по вопросам безопасности дорожного движения считают необходимым заявить, что проблема аварийности на российских дорогах представляет угрозу национальной безопасности страны.

Будучи обеспокоенными, что за последние годы количество дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями остается недопустимо высоким, участники заседания призывают к мобилизации всех ресурсов общества к немедленному реагированию.

В России самые высокие удельные показатели смертности на дорогах среди стран Европейского региона (56-е место из 56). Ежегодно на дорогах страны (без учета умерших в течение последующего года после ДТП, а также получивших тяжкие увечья и потерявших трудоспособность) погибает около 30 тыс. человек. С учетом умерших в течение года после ДТП, а также получивших тяжкие увечья и потерявших трудоспособность граждан эта цифра приближается к 110 тыс. человек в год.

Участники заседания констатируют, что традиционные методы борьбы с аварийностью, несмотря на все предпринимаемые усилия,

не приносят ожидаемого эффекта в условиях резкого повышения уровня автомобилизации, роста интенсивности движения, увеличения плотности населения в мегаполисах и проч.

Аналитиками в области дорожного движения определена формула, составляющие которой в наибольшей степени определяют уровень безопасности на автодорогах: водитель — автомобиль — дорога — среда.

Навыки и культура вождения всех участников движения, исправное и соответствующее условиям движения состояние транспортного средства, соблюдение установленных норм и правил перевозки пассажиров и грузов, эффективность государственного контроля в этой сфере, взаимодействие всех государственных служб при оказании помощи пострадавшим в случае ДТП, их готовность к работе в условиях чрезвычайных ситуаций, возникающих в результате аномальных погодных явлений, — все это необходимые условия сохранения жизни и здоровья наших граждан.

Среди основных причин повышенной аварийности участники совещания определяют следующие:

1. «Водительский фактор»:

- низкий уровень профессиональной подготовки водителей;
- несоблюдение требований к режиму труда и отдыха водителей, низкий уровень контроля профес-

сиональных навыков водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов;

- низкая культура соблюдения правил дорожного движения участниками движения.

2. «Автомобильный фактор»:

- высокая коррупционная составляющая в системе технического осмотра транспортных средств, вследствие которой получение талона техосмотра возможно без визуального и инструментального осмотра транспортного средства.

3. «Дорожный фактор»:

- технико-эксплуатационные характеристики автомобильных дорог общего пользования не соответствуют современным условиям дорожного движения; большая часть дорог не соответствует нормативным требованиям по основным показателям, непосредственно влияющим на безопасность движения (ровность, сцепление, дефекты покрытия): по федеральным дорогам несоответствие — 47%, по региональным — 63%. Основная причина такого состояния автодорожной сети — недостаток финансирования, особенно в отношении региональных и местных дорог (их обеспеченность финансами по содержанию составляет 30%, по ремонту — 20%, по капитальному ремонту — 2%); устаревшие нормы проектирования, а также значительное отставание финансовых нормативов на ремонт и содержание дорог от со-

временных технических требований к автомобильным дорогам;

— недостаточность необходимых для обеспечения безопасности технических средств организации дорожного движения: дорожной разметки, устройств барьерного ограждения, разделительных полос, пешеходных переходов в разных уровнях, дорожных знаков с повышенной контрастностью фона, светофоров; отсутствует освещение подавляющей части дорог (в том числе — проходящих транзитом через населенные пункты), зон пешеходных переходов, развязок, автозаправочных станций, магазинов, пунктов ГИБДД и ДПС, иных зон общего доступа.

4. «Сопутствующие факторы»:

— несовершенство системы территориального планирования, при которой застройка прилегающих к полосе отвода автомобильной дороги территорий ведется без учета расчетных показателей пропускной способности дорог; при формировании плана застройки не уделяется внимание созданию внутренней дорожной инфраструктуры строящихся микрорайонов, выезды и съезды на дороги общего пользования (в т.ч. автомагистрали) организуются без согласования с владельцем дороги; в результате только на федеральных дорогах перегрузка составляет более 25%.

— отсутствие единых транспортных схем грузоперевозок с использованием различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, водного, авиационного), следствием которого является значительная перегрузка автомобильных дорог; ущерб автодорогам от перевозок сверхнормативных грузов составляет порядка 2,6 трлн рублей в год (при общем бюджете на автодороги РФ 1,3 трлн рублей в год);

— неудовлетворительная эффективность оказания медицинской помощи в течение первого часа после аварии.

Не подлежит сомнению, что проблема безопасности автомобильных дорог давно перешла из разряда

узкопрофильных, став проблемой системной, решение которой невозможно без участия всех органов государственной власти, общественных организаций и политических партий.

Учитывая безотлагательность принятия решений по сложившейся ситуации, участники расширенного заседания предлагают:

1. Актуализировать нормы на проектирование автомобильных дорог и нормативы денежных затрат на ремонт и содержание дорог, учитывая современные условия дорожного движения (плотность потока, скоростной режим и проч.) и требования к обеспечению безопасности автомобильных дорог.

2. В целях обеспечения нормативной пропускной способности автомобильных дорог разработать ведомственную программу по реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения до 2026 г., в настоящее время работающих в режиме перегрузки (24%), предусматривающую ежегодный объем реконструкции не менее 1200 км. Включить финансирование указанной программы в соответствующие государственные и федеральные целевые программы. Рекомендовать субъектам разработать аналогичные программы, обеспечив их финансирование за счет средств региональных дорожных фондов и межбюджетных трансфертов.

3. Восстановить твердые источники финансирования дорожных фондов, обеспечив текущее содержание, ремонт (включая капитальный) и реконструкцию автодорог федерального значения, а также содержание, ремонт и реконструкцию дорог регионального и местного значения. Предусмотреть дополнительные источники формирования доходов дорожных фондов.

Предусмотреть административную ответственность за нецелевое использование бюджетов дорожных фондов. Усилить контроль за испол-

нением обязательств по содержанию дорог.

4. Иные межбюджетные трансферты из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности предоставляются только при условии 100%-ного зачисления в региональные дорожные фонды доходов бюджета субъекта Российской Федерации от акцизов на ГСМ и от транспортного налога.

5. Усилить внутриотраслевой контроль за соблюдением сроков, технологий и качества выполнения дорожных работ.

6. Довести категорийность федеральных дорог до категорий, позволяющих повсеместное устройство ограждений, разделяющих встречные потоки.

7. Обеспечить беспрепятственный проезд через населенные пункты, находящиеся на федеральных трассах.

8. Обеспечить на федеральной сети автомобильных дорог соблюдение условий видимости, соответствующих пункту 5.15 свода правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги».

9. Обеспечить освещение пешеходных переходов, особенно находящихся вне границ населенных пунктов.

10. Считать целесообразным широкое использование практики по применению некапиталоемких мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования. В этих целях рекомендовать Федеральному дорожному агентству провести комплексное аналитическое и экспериментальное исследование эффективности некапиталоемких мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования с разработкой рекомендаций по наиболее рациональному использованию ресурсов, выделяемых на меропр-

ятия по безопасности дорожного движения.

11. Создать институт независимого аудита безопасности дорожного движения.

12. Внести в законодательство, прежде всего, в Градостроительный кодекс РФ, и в другие нормативные правовые акты необходимые изменения, обязывающие региональные и местные власти при подготовке документов территориального планирования учитывать обеспеченность планируемой застройки транспортной инфраструктурой и пропускную способность дорог.

Регламентировать реализацию документов территориального планирования с учетом согласованных собственниками или иными владельцами автомобильных дорог схем организации дорожного движения.

13. Вернуть лицензирование грузовых перевозок, в первую очередь для сверхнормативных (тяжеловесных и крупногабаритных) перевозок.

14. Оптимизировать деятельность органов, обеспечивающих контрольно-надзорные функции в сфере грузоперевозок, в том числе путем внедрения систем автоматизированного контроля параметров транспортных средств. Расширить полномочия транспортных инспекций в субъектах Российской Федерации в части контроля за исполнением существующих требований к грузовым видам транспорта.

15. Разработать и внедрить программу координации грузовых перевозок всеми видами транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, авиационный).

Скоординировать систему тарификации грузовых перевозок на всех видах транспорта, включая автомобильный, с целью оптимизации системы грузовых перевозок в зависимости от типа груза, тоннажа, дальности и проч.

16. Обязать перевозчиков, обеспечивающих грузопассажирские перевозки, оснащать свой транспорт тахографами.

Разработать алгоритм и контроль за соблюдением периодического считывания информации тахографов с автоматизированной системой обработки и принятия мер к нарушителям. Расширить информационный список данных для тахографов (включив предрейсовый медицинский контроль водителей и предрейсовый технический осмотр транспорта).

17. Подготовить предложения по внесению изменений в КоАП РФ с ужесточением административной ответственности за нарушения ДТП, представляющих наибольшую общественную опасность, как то: выезд на полосу встречного движения, несоблюдение скоростного режима, проезд на запрещающий сигнал светофора и проч.

18. Совершенствовать подготовку водителей транспортных средств. Ввести законодательное регулирование системы поэтапного допуска лиц к управлению транспортными средствами более высоких категорий и установление общего ограничения скорости в зависимости от водительского стажа.

19. Разработать программу формирования стереотипов законопослушного поведения у участников дорожного движения. Ограничить количество участников дорожного движения, пользующихся преимуществами на дорогах. Усилить ответственность сотрудников правоохранительных органов, допустивших уход от наказания лиц, нарушивших правила дорожного движения.

20. В средних школах ввести обязательный предмет «Безопасность дорожного движения». Предусмотреть строительство в муниципальных образованиях обучающихся «детских городков» с дорогой и дорожными знаками, обеспечивающими для всех образовательных учреждений возможность формирования правильного поведения на дороге, изучение ПДД и культуры поведения участников дорожного движения.

21. Создать разветвленную сеть пунктов базирования санитарной

авиации в непосредственной близости от дорог и соответствующих принимающих площадок в региональных центральных клинических больницах.

22. Проработать механизмы дополнительной правовой и социальной защиты инспекторов ГИБДД, несущих службу непосредственно на дорогах.

23. Внести необходимые изменения в Бюджетный кодекс, закон «О полиции», разрешив субъектам РФ софинансировать текущую деятельность подразделений органов внутренних дел. В первую очередь — инспекцию по делам дорожного движения.

24. Разработать унифицированную методику расчета экономического ущерба от потери человеческой жизни, инвалидизации и травматизма в результате ДТП с целью оценки эффективности целевых программ и проектов по повышению безопасности дорожного движения (равно как и прочим вопросам техногенной безопасности), принимаемых на федеральном, региональном и местном уровнях. При этом экономический ущерб от ДТП должен быть представлен как сумма прямых затрат на устранение или смягчение негативных последствий ДТП, а также упущенных выгод от потери (или частичной потери) трудоспособности жертв ДТП. Методика должна также учитывать конкретные характеристики индивида (с учетом информации, представленной в карточке ДТП) и, соответственно, позволять получать адекватные оценки экономического ущерба для разных социальных и возрастных групп населения.

Подобная Методика (после ее апробации и официального утверждения) найдет свое применение в практике ФОИВ, а также страховых компаний и прочих организаций, деятельность которых сопряжена с оценкой ущерба от гибели и травматизма людей не только от ДТП, но и любых происшествий природного и техногенного характера.

25. Внедрить в российское законодательство, правоприменительную практику и общественное сознание совокупность понятий и норм, связанных с пресечением фактов опасного (агрессивного, субстандартного) вождения:

- введение категории «опасное вождение» в ПДД с четким разграничением от этой категории неосторожного вождения (то есть рядовых номинальных нарушений ПДД);

- введение наказания за «опасное вождение» в КоАПП;

- содействие развитию практик и инструментов гражданского контроля в сфере дорожного движения, ориентированных на выявление и предание максимальной огласке фактов опасного вождения (возможность принятия в качестве доказательств записи видеорегистратора).

26. Проанализировать зарубежный опыт стран, имеющих кратко более низкие показатели смертности на дорогах, с целью применения данного опыта в Российской Федерации.

27. Проанализировать отечественный опыт, выявить слабые места и недостатки действующей системы организации дорожного движения. При этом анализ всех происшествий должен осуществляться с целью выявления на дороге участков концентрации ДТП, определения степени их опасности и оценки уровня безопасности движения на дороге, обоснования проведения мероприятий по повышению безопасности движения и оценки их эффективности.

28. В целях реализации системных, комплексных и рассредоточенных в длительных временных промежутках шагов, направленных на формирование и «поддержание жизнедеятельности» эффективной и дееспособной Национальной системы управления безопасностью дорожного движения необходимо на научной основе создать механизм управления и координации деятельности ее участников, выраженный в:

- объединении и достижении должного компромисса интересов;

- концентрации различных компетенций, необходимых для разработки, создания и поддержания жизнедеятельности всех процессов.

При этом необходимы:

- наличие политической воли;

- привлечение ресурсов (финансовых, информационных, кадровых, технологических) с целью разработки и внедрения интеллектуальных транспортных систем как основы развития дорожно-транспортной инфраструктуры;

- расширение перечня регистрируемых нарушений;

- разработка и принятие четких критериев оценки корректности работы приборов и, соответственно, выявления ошибок измерений и отбраковки материалов фото- и видеofиксации, чтобы у граждан не было никаких сомнений в объективности зафиксированной оборудованьем информации и правомерности наложенных штрафов. Все требования необходимо свести в единый комплекс документов и закрепить как нормативную базу, основой которой должны стать национальные стандарты, устанавливающие общие технические требования к вышеуказанным специальным техническим средствам и правилам их применения;

- координация действий всех структур системы БДД с участием власти, бизнеса и гражданского общества.

29. Рассмотреть возможность создания единого органа управления безопасностью дорожного движения с широкими полномочиями и высокой степенью ответственности вплоть до персональной ответственности его руководителя, который должен подчиняться непосредственно Председателю Правительства.

30. Создать в регионах ситуационные центры, задачами которых должны быть:

- регистрация всех видов ДТП, независимо от тяжести последствий;

- проведение анализа, компетентное расследование и экспертиза причин каждого ДТП;

- выявление мест концентрации ДТП и нарушений правил дорожного движения, составление картограммы всех дорог с указанием уровней безопасности дорожного движения (высокий, предельный, допустимый, низкий).

31. Изменить понимание и практику предупреждения дорожно-транспортного травматизма, нацеленных на создание дорожной инфраструктуры, терпимой к человеческим ошибкам.

32. Заменить «негативную коалицию на дорогах» (противостояние всех участников движения полицейским и привилегированным участникам) — позитивной (коалицией добропорядочных участников и полицейских против нарушителей Правил дорожного движения). Только в этом случае можно достичь значительного и заметного для общества снижения смертности на дорогах. Ключевые условия формирования позитивной дорожной коалиции включают в себя ориентацию полицейской практики на защиту прав и интересов добропорядочного участника дорожного движения, обеспечение безусловного равенства прав, обязанностей и ответственности всех участников дорожного движения.

Члены Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве и участники расширенного заседания Общественного совета по вопросам безопасности дорожного движения призывают придать приоритетный характер существующей проблеме и для ее решения разработать и принять Национальный проект «Безопасность дорожного движения». ●

**Руководитель Федерального дорожного агентства
Р.В. Старовойт**

**Председатель Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве
Г.В. Боос**

**Член Общественной палаты РФ
С.Б. Фахретдинов**