

УДК [94:656.08](571.17)“2006/2011”

УРОВЕНЬ, СТРУКТУРА И ДИНАМИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ
В КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА ПЕРИОД С 2006 ПО 2011 ГОДЫ

В. Ф. Лелюх, А. П. Иконников

LEVEL, STRUCTURE AND DYNAMICS OF TRAFFIC ACCIDENTS
IN THE KEMEROVO REGION IN 2006 – 2011

V. F. Lelyukh, A. P. Ikonnikov

В статье рассматриваются проблемы, тенденции, уровень, структура и динамика дорожно-транспортных происшествий в Кемеровской области за период с 2006 по 2011 годы, анализируется динамика аварийности, статистические данные участвующих в ДТП детей и взрослых, влияние человеческого фактора, скоростного режима, времени суток, дней недели и сезонности на состояние аварийности в Кузбассе.

The article deals with issues, trends, level, structure and dynamics of traffic accidents in the Kemerovo region in 2006 – 2011. The dynamics of accidents, the statistics for children and adults being involved in accidents are examined, the influence of the human factor, speed limits, time of day, days of the week and seasonality on the accident risk in Kuzbass is analyzed.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, аварийность, участники дорожного движения, человеческий фактор, степень риска, уровень, состояние, динамика, криминогенная ситуация.

Keywords: accidents, road safety, road users, human factor, risk level, status, dynamics, crime rate.

Обеспечение безопасности дорожного движения – проблема планетарного уровня. Развитие автотранспорта наряду с позитивными моментами – удовлетворением материальных и духовных потребностей людей, повлекло и негативные последствия – загрязнение окружающей среды: воды, почвы, атмосферы. Но самым тяжелым последствием всеобщей автомобилизации является гибель и ранения людей под колесами машин. По данным Международного транспортного форума – межправительственной организации, членами которой являются 56 стран мира, на дорогах нашей планеты каждый год гибнет более миллиона человек, а еще 50 миллионов получают травмы [8, с. 13]. Всемирная Организация Здравоохранения (ВОЗ) среди причин смерти населения Земли ставит дорожно-транспортные происшествия в один ряд с такими «главными убийцами», как сердечно-сосудистые заболевания, инфекции дыхательных путей, СПИД, туберкулез, злокачественные опухоли, согласно данным ВОЗ несчастные случаи на дорогах составляют 2,2 % от всех летальных случаев [5]. В странах европейского региона дорожно-транспортный травматизм – основная причина смерти людей в возрасте от 5 до 29 лет [2].

В Российской Федерации каждые сутки на улицах и дорогах совершается более 430 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают и получают травмы различной тяжести около 600 человек. Ежегодно в автомобильных авариях только в нашей стране гибнет население небольшого города, это 26,5 – 33 тысячи человек. По данным Министерства внутренних дел, в 2011 году в Российской Федерации зарегистрировано 199868 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 27953 человека, а 251848 получили ранения. В России уровень происшествий на дорогах, соотношенный с темпом автомобилизации, в 5 – 8 раз превышает соответствующие показатели развитых стран. Средний показатель

тяжести последствий таких происшествий составил 10,0 погибших на каждую сотню пострадавших.

Несмотря на наметившуюся в последние годы тенденцию снижения количества дорожно-транспортных происшествий, анализ состояния и динамики аварийности на автомобильном транспорте в Российской Федерации показывает, что уровень дорожно-транспортного травматизма в стране продолжает оставаться недопустимо высоким. По уровню аварийности с учетом тяжести последствий наша страна находится в числе самых неблагополучных.

Аварийность на автомобильных дорогах относится к числу одной из серьезнейших социально-экономических проблем для Кемеровской области, дорожно-транспортные происшествия наносят огромный ущерб социально-экономической жизни региона. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации технически исправных транспортных средств напрямую затрагивают экономическую, социальную и правовую сферу жизни кузбассовцев.

Авторы отмечают заметные положительные тенденции, наметившиеся в Кемеровской области с состоянием аварийности на дорогах. За период с 2006 по 2011 годы в Кузбассе количество дорожно-транспортных происшествий сократилось на 3,2 %, на 1,6 % сократилось количество людей, получивших увечья в результате дорожных происшествий, и на 9,3 % уменьшилось количество погибших (табл. 1). И это при том, что за анализируемый период парк автотранспортных средств в Кемеровской области увеличился более чем на треть и к 2011 году достиг 822513 единицы. На конец 2011 года на тысячу кузбассовцев приходилось 298 автомобилей.

Но все-таки общие цифры, характеризующие уровень дорожно-транспортной аварийности в Кузбассе, остаются весьма высокими, за период с 2006 по 2011 годы в Кузбассе произошло 21137 дорожно-тран-

спортных происшествий, в которых погибло 3459 и получили ранения 27061 человек.

Важнейшим относительным показателем, отражающим степень безопасности участников дорожного движения, является уровень риска пострадать в ДТП, который оценивается числом пострадавших на

100 тысяч населения. Как показано в таблице 5, в среднем в 2006 – 2011 годах на каждые 100 тысяч кузбассовцев пострадал 181 человек, согласно другому относительному показателю ежегодно в 100 дорожно-транспортных происшествиях в среднем погибает 16 человек (табл. 2).

Таблица 1

Общие сведения об аварийности в Кемеровской области

<i>Год</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
ДТП	3612	3608	3601	3413	3406	3497
Погибло	614	612	603	540	533	557
Ранено	4615	4612	4545	4399	4348	4542
Тяжесть последствий	11,7	11,7	11,7	10,9	10,9	10,9

Таблица 2

Относительные показатели аварийности

<i>Год</i>	<i>ДТП</i>	<i>Погибло</i>	<i>Ранено</i>	<i>Тяжесть последствий</i>	<i>Количество пострадавших на 100 тыс. жителей</i>	<i>Количество погибших в 100 ДТП</i>
2006	3612	614	4615	11,7	184,2	17,0
2007	3608	612	4612	11,7	184,9	17,0
2008	3601	603	4545	11,7	182,3	16,7
2009	3413	540	4399	10,9	175,0	15,8
2010	3406	533	4348	10,9	176,3	15,6
2011	3497	557	4542	10,9	184,6	15,9

Социальная острота проблемы обеспечения безопасности дорожного движения заключается в том, что в дорожно-транспортных происшествиях погибают и получают увечья люди, абсолютное большинство которых является активной, работоспособной частью населения. Эти потери слагаются из затрат на выплату пособий и пенсий по оказанию медицинской помощи на лечение пострадавших и многие другие расходы.

Из анализа данных, приведенных в таблице 3, видно, что наиболее уязвимой категорией среди участников дорожного движения являются пассажиры транспортных средств, на их долю приходится 35,0 % от общего количества пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, только в 2011 году погибло 158 и ранено 1702 пассажира. Если пассажиры составляют наибольшую часть пострадавших, то лидирующее место среди погибших занимают пешеходы – почти 40 %, за 6 лет погибло 1365 пешеходов.

Вопреки общей тенденции снижения количества пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, количество водителей, пострадавших в автоавариях неуклонно растет, в 2011 году по сравнению с 2006 годом на 16,6 % пострадало больше водителей. И если количество погибших из года в год то снижается, то увеличивается, количество раненых постоянно растет. За анализируемый период в происшествиях на дорогах Кузбасса погибло 1119 и травмировано 8699 водителей транспортных средств.

В особую категорию участников дорожного движения выделяются лица в возрасте до 16 лет. Статистические данные о дорожно-транспортных происше-

ствиях, при которых пострадали дети (табл. 4), показывают, что удельный вес детей, пострадавших в данных происшествиях, составляет в среднем 9 %.

Анализ динамики количества детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, свидетельствует о многолетней тенденции неуклонного снижения показателей числа погибших и раненых. В 2011 году по сравнению с 2006 годом количество автоаварий в Кемеровской области с участием детей уменьшилось на 18,7 %, количество погибших – на 7,4 %, раненых – на 19,0 %. Однако данная позитивная тенденция отнюдь не должна свидетельствовать против снижения интенсивности ведения предупредительной работы всеми субъектами борьбы с детским дорожно-транспортным травматизмом.

Почти 55 % от общего количества дорожно-транспортных происшествий с участием лиц в возрасте до 16 лет составляют происшествия, связанные с наездом на пешеходов, 71 ребенок-пешеход погиб и 1364 травмировано (табл. 5). В 881 автоаварии погибло 62 ребенка-пассажира, 929 получили ранения. За анализируемый период зарегистрировано 134 дорожно-транспортных происшествия с участием детей-велосипедистов, в которых погибло 12 и ранено 122 ребенка.

Структура пострадавших участников дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП)

<i>Год</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Пострадало водителей	1494	1543	1603	1615	1642	1741
Погибло водителей	175	192	189	180	179	204
Ранено водителей	1319	1351	1414	1493	1523	1599
Пострадало пассажиров	1843	1851	1741	1721	1672	1860
Погибло пассажиров	165	179	167	144	132	158
Ранено пассажиров	1678	1672	1574	1578	1540	1702
Пострадало пешеходов	1832	1767	1724	1531	1495	1415
Погибло пешеходов	266	234	238	215	219	193
Ранено пешеходов	1566	1533	1486	1316	1276	1222
Пострадало других участников ДТП	4	12	13	13	12	21
Погибло других участников ДТП	1	2	4	1	3	2
Ранено других участников ДТП	3	10	9	12	9	19

Таблица 4

Число детей, пострадавших в ДТП

<i>Год</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
ДТП	475	457	446	409	374	386
Погибло	27	26	24	27	25	25
Ранено	485	469	453	412	370	393
Удельный вес пострадавших детей, %	9,79	9,48	9,27	8,89	6,3	8,20

Степень риска попадания детей в дорожно-транспортное происшествие зависит от возраста участников дорожного движения и от рода их занятий (дошкольники, школьники). Структура дорожно-транспортных происшествий с участием детей показывает, что наибольшее число данных происшествий – это наезд на пешеходов-школьников. Это объясняется тем, что миллионы школьников участвуют в дорожном движении в качестве пешеходов. Анализ этих происшествий указывает на сезонность, когда чаще совершаются дорожно-транспортные происшествия: это сентябрь, октябрь, когда дети после длительных каникул возвращаются в школу.

В силу возраста у ребенка недостаточно развиты психомоторные реакции и органы чувств, он не способен понять символику дорожных знаков и сигналов, дети не могут оценить реальную ситуацию на дороге,

в том числе из-за своего невысокого роста у них ограничивается возможность наблюдения за движением транспортных средств и т.п.

75 % ДТП от общего количества, зарегистрированных в Кузбассе за анализируемый период, приходится на города и населенные пункты (табл. 6). Всего на улично-дорожной сети городов и населённых пунктов Кузбасса совершено 15807 автоаварий, в результате которых погибло 1832 и ранено 19277 человек. Тяжесть последствий составила 8,7 погибших на 100 пострадавших. Лидируют в этом списке два крупнейших города региона – Кемерово и Новокузнецк, на их долю приходится 42,2 % ДТП, 7401 происшествие зарегистрировано на улицах административных центров муниципальных образований области и городов областного подчинения, 1735 автоаварий зарегистрировано в поселках, селах и иных населенных пунктах.

Таблица 5

Основные показатели аварийности с участием детей

<i>Год</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
ДТП с детьми пешеходами	277	248	228	220	218	202
Погибло	13	13	14	15	10	6
Ранено	271	240	224	215	215	199
ДТП с детьми-пассажирами	147	159	166	154	116	139
Погибло	12	8	7	10	11	14
Ранено	159	174	173	160	116	147
ДТП с детьми-велосипедистами	25	24	22	22	19	22
Погибло	1	3	-	1	3	4
Ранено	24	21	22	21	16	18

Места совершения ДТП

Год	ДТП в городах и населенных пунктах				ДТП на дорогах вне населенных пунктов			
	ДТП	погибло	ранено	тяжесть последствий	ДТП	погибло	ранено	тяжесть последствий
2006	2724	332	3307	9,1	873	276	1292	17,6
2007	2702	322	3277	8,9	895	285	1325	17,7
2008	2696	338	3270	9,4	898	261	1271	17,0
2009	2570	301	3156	8,7	839	238	1240	
2010	2546	267	3128	7,9	850	261	1213	
2011	2569	272	3139	8,0	921	281	1397	

На автомобильных дорогах вне городов и населенных пунктов 2006 – 2011 гг. зарегистрировано немногим менее четверти (24,9 %) всех дорожно-транспортных происшествий в Кемеровской области (табл. 6). В 5277 автоавариях погибло 1602 и получили ранения 7738 человек. Тяжесть последствий таких происшествий (17,2 погибших на 100 пострадавших) более чем в 2 раза выше, чем в городах и населенных пунктах. Наибольшая доля дорожно-транспортных происшествий на «загородных дорогах» приходится на территориальные дороги – 3876 происшествий, на федеральной автомобильной дороге М-53 «Байкал» зарегистрировано 768 происшествий, 64 автоаварий

произошло на ведомственных дорогах и еще 569 на прочих дорогах.

Практически каждое восьмое (2904 из 21137) что составляет 13,7 % от общего числа дорожно-транспортных происшествий (табл. 7), произошло на перекрестках улиц и дорог. Следует отметить, что тяжесть наступивших последствий от этих происшествий в среднем довольно низкая – 5 погибших на 100 пострадавших. Каждый шестой (14,9 %) наезд на пешехода совершён на пешеходных переходах, в 1328 автоавариях погибли 91 и получили ранения 1366 человек.

Таблица 7

Основные показатели аварийности по месту совершения ДТП

Место совершения ДТП	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ДТП на перекрестках	418	466	489	420	521	590
Погибло	33	36	41	36	31	35
Ранено	595	688	685	621	710	847
Тяжесть последствий	5,3	5,0	5,6	5,5	4,2	4,0
ДТП на пешеходных переходах	168	218	196	189	266	291
Погибло	10	13	19	12	24	13
Ранено	175	222	193	202	272	302
Тяжесть последствий	5,4	5,5	9,0	5,6	8,1	4,1
ДТП на остановках общественного транспорта	127	107	69	76	55	60
Погибло	10	11	4	8	5	12
Ранено	145	109	69	72	64	65
Тяжесть последствий	6,5	9,2	5,5	9,5	7,2	5,6
ДТП на мостах, эстакадах	16	20	12	20	14	13
Погибло	5	5	7	4	1	4
Ранено	21	28	22	43	28	21
Тяжесть последствий	19,2	15,2	24,1	8,5	3,4	16,0
ДТП на ж/д переездах	4	5	13	4	7	4
Погибло	3	2	9	0	8	1
Ранено	2	4	11	7	6	4
Тяжесть последствий	60,0	33,3	45,0	0	57,1	20,0

Авторы отмечают, что незначительный удельный вес в общей структуре ДТП составляют автоаварии, допущенные на остановках общественного транспорта, на мостах и эстакадах (2,4 % и 0,5 % соответственно).

Особую группу составляют дорожно-транспортные происшествия в местах пересечения автомобиль-

ных и железных дорог, которые характеризуются высоким уровнем травматизма, самой высокой тяжестью последствий – 23 погибших в 37 дорожно-транспортных происшествиях, и значительными материальными потерями. Несмотря на проводимую профилактическую работу на железнодорожных переездах, положение с аварийностью на них остается весьма

сложным. Основной причиной дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах является нарушение водителями правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 [7].

Статистические данные, приведенные в таблице 8, свидетельствуют, что автопроисшествия носят ярко выраженный сезонный характер: с начала весны и до конца лета количество происшествий неуклонно возрастает; пик приходится на август, в среднем на ав-

густ приходится более 11 % от всех ДТП, произошедших за год. Высокой тяжестью последствий отличаются автоаварии, совершаемые в осенние месяцы, – в среднем 11,9 погибших на 100 пострадавших.

Анализируя динамику дорожно-транспортных происшествий в течение недели, видно, что максимальное количество происшествий приходится на пятницу (3341 ДТП) и субботу (3341 ДТП). Во вторник и четверг отмечаются самые большие значения показателя тяжести последствий, соответственно 12,2 и 11,8 погибших на 100 пострадавших (табл. 9).

Таблица 8

ДТП по месяцам

Месяц	ДТП	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий
Январь	1134	174	1383	11,2
Февраль	1015	158	1203	11,6
Март	1126	156	1352	10,3
Апрель	1307	233	1613	12,6
Май	1618	250	2022	11,0
Июнь	2003	346	2654	11,5
Июль	2285	364	3076	10,6
Август	2378	400	3181	11,2
Сентябрь	2325	431	2978	12,6
Октябрь	2259	402	2682	13,0
Ноябрь	1836	269	2401	10,1
Декабрь	1851	274	2499	9,8

Таблица 9

ДТП по дням недели

День недели	ДТП	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий
Понедельник	2952	478	3805	11,2
Вторник	2764	474	3405	12,2
Среда	2818	404	3487	10,4
Четверг	2932	486	3622	11,8
Пятница	3341	535	4204	11,3
Суббота	3341	571	4468	11,3
Воскресенье	2989	511	4069	11,2

Таблица 10

Распределение количества ДТП по времени суток

Время суток	ДТП	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий	Кол-во ДТП за 1 час периода
00-07	2711	768	3529	17,9	387,2
07-11	3260	454	4285	9,6	815,0
11-18	7911	921	10174	8,3	1130,1
18-22	5292	856	6650	11,4	1323,0
22-24	1963	414	2468	14,4	981,5

Данные таблицы 10 свидетельствуют о том, что наибольшее количество ДТП совершается с 11 до 18 часов (7911 автоаварий) и с 18 до 22 часов (5292 автоаварий), а наименьшее (1963 автоавария) – с 22 до 24 часов. При расчёте количества происшествий на один час самым аварийноопасным был период с 18 до 22 часов (1323,0 происшествий), а наименее аварийным – с 0 до 07 часов (387,2 происшествий).

Максимальному риску получения смертельных травм подвергались участники дорожно-транспортных происшествий в период с 0 до 7 часов, тяжесть последствий составила 17,9 погибших на 100 пострадавших. Наименее тяжёлые последствия имели происшествия в дневное время (с 11 до 18 часов) – 8,3 погибших на 100 пострадавших.

В тёмное время суток произошло 6846 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло

1457 и ранено 8490 человек. Доля данных происшествий от общего числа зарегистрированных составила 38,8 %. Для всех дорожно-транспортных происшествий в тёмное время суток характерна более высокая, чем в среднем, тяжесть последствий – 14,6 погибших на 100 пострадавших.

Более половины (55,2 %) всех автоаварий в тёмное время суток совершены при отсутствии искусственного освещения: в 3782 дорожно-транспортных происшествиях погиб 1191 человек и 4685 получили ранения. Эти происшествия характеризуются самой высокой тяжестью последствий – 20,3 погибших на 100 пострадавших.

Как видно из таблицы 11, основным видом ДТП является наезд на пешехода. Удельный вес этого вида происшествий составил 42,7 %. Вместе с тем авторы отмечают, что наметилась тенденция снижения удельного веса этого вида автоаварий в общем массиве

происшествий. В период с 2006 по 2011 годы его значение уменьшилось с 49,2 % до 38,1 %. Наезды на пешеходов отличаются и самой высокой тяжестью последствий, за пять лет в 9036 автоавариях погибло 1361 человек, тяжесть последствий в среднем составила 13,9 погибших на 100 пострадавших. По числу раненых самым «травмоопасным» видом дорожно-транспортных происшествий является столкновение транспортных средств, за анализируемый период в результате столкновений получили травмы 11405 человек – 42,1 % от общего количества травмированных. Кроме того, на фоне общего снижения уровня дорожно-транспортного травматизма в Кемеровской области доля данного вида ДТП в общем массиве происшествий неуклонно растет, если в 2006 году она составляла 28,6 %, то в 2011 – 35,6 %. Столкновения транспортных средств все больше влияют на общую аварийность на дорогах Кузбасса.

Таблица 11

Распределение количества ДТП и пострадавших в них людей по основным видам

<i>Вид ДТП</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Наезд на пешехода	1668	1637	1592	1428	1380	1331
Погибло	265	233	238	215	217	193
Ранено	1563	1536	1500	1333	1297	1225
Тяжесть последствий	14,5	13,2	13,6	13,8	14,3	13,6
Столкновение	1032	1066	1111	1089	1193	1246
Погибло	194	212	215	186	187	229
Ранено	1786	1851	1856	1867	1945	2100
Тяжесть последствий	9,8	10,3	10,4	9,1	8,8	9,8
Опрокидывание	504	476	499	458	378	424
Погибло	85	87	83	78	64	53
Ранено	724	666	662	632	512	587
Тяжесть последствий	10,5	11,5	11,1	10,9	1,1,1	8,3
Наезд на препятствие	222	256	213	245	149	96
Погибло	47	59	48	39	27	25
Ранено	318	351	304	341	218	125
Тяжесть последствий	12,9	14,4	13,6	11,4	11,0	16,7
Иной вид ДТП	186	173	186	193	306	400
Погибло	23	21	19	22	38	57
Ранено	224	208	223	225	376	505
Тяжесть последствий	9,3	9,2	7,8	8,9	9,2	10,1

С 2006 года в Российской Федерации действует Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах». Комплекс мероприятий, осуществленных в рамках реализации Программы, позволил добиться определенной стабилизации в состоянии аварийности на дорогах страны. В 2011 году количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий удалось снизить до 27,9 тысяч человек, а по прогнозам Правительства Российской Федерации при отсутствии федеральной программы количество погибших в дорожных происшествиях могло составить почти 39,3 тысячи человек [4, с. 10].

В Кузбассе в 2011 году по сравнению с 2004 годом количество погибших в автоавариях людей сократилось в 1,1 раза, что свидетельствует о том, что ожидаемая динамика достижения показателей Про-

граммы в Кемеровской области сохраняется и к концу 2012 года может достичь заданных показателей.

Вместе с тем авторы отмечают, что ситуация в сфере обеспечения безопасности дорожного движения остается по-прежнему тяжелой. Уровень аварийности на дорогах Российской Федерации все еще неоправданно высок. Социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и наступивших последствий составляет 2,2 % валового внутреннего продукта, размер социально-экономического ущерба за последние пять лет сопоставим с доходами консолидированного бюджета Российской Федерации на добавленную стоимость [4, с. 11].

Литература

1. Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма. Всемирная организация здравоохранения / ред. Марджи Педен [и др.]. – М.: Весь мир, 2004.
2. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения «За безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы». – Копенгаген: Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения, 2009. – Режим доступа: http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0010/11151ZE92789R.pdf
3. Комиссия по обеспечению Глобальной Дорожной Безопасности (2009). Сделаем Дороги безопасными. Десятилетие действий по дорожной безопасности, Комиссия по Глобальной Дорожной Безопасности. – Режим доступа: http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/decade_of_action_report_ru_lr.pdf
4. Отчет за период с 2006 по 2010 год о ходе реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах». – М., 2011.
5. Противостояние «смерти на колесах». Обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии. Создание межотраслевых партнерств для борьбы с этой эпидемией. – М.: Алекс, 2009.
6. Резолюция 62 сессии Генеральной ассамблеи ООН A/Res/62/244 от 23 апреля 2008 г. «Повышение безопасности дорожного движения в мире». – Режим доступа: http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/A-RES-62-244_RU.pdf
7. Постановление Правительства Российской Федерации «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): [постанов. Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090.: по состоянию на 6 октября 2011 г.]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_docLAW_120442/?frame=1
8. Противостояние «смерти на колесах»: обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии // Международный транспортный форум: организация экономического сотрудничества и развития под названием «Стремись к нулю»: амбициозные задачи в области обеспечения дорожного движения и системный подход к обеспечению безопасности. – М.: Алекс, 2009. – 108 с.

Информация об авторах:

Лелюх Владимир Федорович – доктор социологических наук, профессор по кафедре специальных юридических дисциплин, профессор кафедры уголовного права и процесса Кемеровского института (филиала) РГТЭУ, 8-903-071-67-75.

Vladimir F. Lelyukh – Doctor of Sociology, Professor, professor at the Department of Criminal Law and Procedure, Kemerovo Institute (branch) of the Russian State University of Trade and Economics

Иконников Александр Павлович – заместитель начальника межрайонного отдела государственного технического осмотра и регистрации транспортных средств ГИБДД ГУ МВД России по Кемеровской области, 8-923-522-80-88.

Alexander P. Ikonnikov – Deputy Head of the Kemerovo Region Interregional Department for State Technical Inspection and Vehicle Registration of the State Road Safety Inspection of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation.