

≡ СДЕЛАТЬ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ

ДЕСЯТИЛЕТИЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Исполнительное
резюме



**Commission for
Global Road Safety**

Предисловие: ДЕЗМОНД ТУТУ

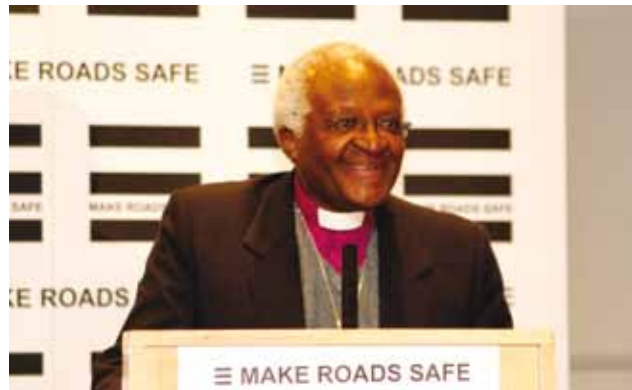
Время от времени в истории человечества происходит смертоносная эпидемия, которая не распознается должным образом, и не встречает необходимого сопротивления до тех пор, пока не становится слишком поздно. ВИЧ/СПИД, которые уничтожают Африку к югу от Сахары, являются собой один из таких примеров. Дорожно-транспортный травматизм имеет потенциал стать другим примером.

Мы игнорируем дорожные аварии на свой страх и риск. Эта эпидемия невидима в силу своей повсеместности, однако, если мы остановимся и сложим вместе каждодневную долю в каждом районе или городе, каждой стране и регионе, мы можем оценить истинную трагедию: 3,500 людей погибают каждый день, еще тысячи получают серьезные увечья; 260,000 детей погибают каждый год, и еще более миллиона получают серьезные повреждения, и при этом едва ли слышны голоса протеста.

Это, в основном, уничтожает бедные слои населения. Именно беднейшие представители общественности населяют районы вблизи самых скоростных дорог. Именно дети бедняков вынуждены добираться до школ по особо опасным дорогам. Это наиболее уязвимые участники дорожного движения, пешеходы и велосипедисты, кто подвергаются наибольшему риску, и тем не менее, обычно остаются за пределами внимания префектурщиков и директивных органов.



Дезмонд Туту
Почетный Архиепископ города Кейптаун



В марте 2008 года я был очень рад поставить свою подпись под Открытым Письмом в ООН с просьбой о созыве первой Глобальной Министерской Конференции по дорожной безопасности и был счастлив, когда Генеральная Ассамблея ООН одобрила это предложение. Сейчас, когда мы готовимся к этому историческому событию, которое пройдет в Москве в ноябре, самое время для тех, кто может добиться положительных сдвигов – правительств, международных финансовых организаций, донорской общественности, активистов развития и миллионов людей, которые возмущены, но молчат – сделать шаг навстречу этой проблеме и принять участие в Десятилетии по Обеспечению Безопасности Дорожного Движения.

Вступление: ЛОРД РОБЕРТСОН

К 2015 году дорожные аварии будут по оценкам ВОЗ основной причиной преждевременной смертности и инвалидности для детей старше пяти лет. Хочется надеяться, что к 2015 году будет достигнут значительный прогресс в достижении Целей Развития Тысячелетия ООН, но это достижение будет жестоко омрачено, если будет продолжаться в большинстве случаев предотвратимое уничтожение молодежи на дорогах мира. Эта эпидемия на колесах – которая уже убивает в масштабах такой болезни как малярия – будет продолжать лишать семьи их родных и средств к существованию, в то время как количество погибших удвоится и превысит два миллиона в год к 2030 году.

И все-таки у нас в настоящее время есть возможность изменить эту тенденцию.

За последнее десятилетие мы наблюдали подготовку и продвижение в создании потенциала и стратегического курса глобальной дорожной безопасности, планирование и тестирование эффективного вмешательства и поднятия общественного осознания этой запущенной эпидемии. Посредством участия Комитета по обеспечению дорожной безопасности ООН (UN Road Safety Collaboration), Фонда Всемирного Банка на обеспечение глобальной дорожной безопасности (World Bank Global Road Safety Facility) и Партнерства по обеспечению глобальной дорожной безопасности (Global Road Safety Partnership) мы имеем сильную, единую общность по дорожной безопасности, готовую к активным действиям при соответствующем финансировании.

Глобальная Министерская встреча по Дорожной Безопасности, впервые предложенная нашей Комиссией в 2006 году и одобренная в прошлом году ООН, пройдет в Москве в ноябре 2009 года по приглашению Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева. Московская Конференция является уникальной возможностью для международной общественности выступить против эпидемии дорожных аварий с заслуживающей того безотлагательностью и дальновидностью.

Этот доклад призывает ООН начать Десятилетие по Обеспечению Безопасности Дорожного Движения в 2010 году с целью снижения прогнозируемого уровня дорожной смертности на 50% к 2020 году. Он предлагает десять ключевых рекомендаций к Московской Министерской конференции и ООН, обозначенных в Исполнительном Резюме (Executive Summary) на страницах 4 и 5. Основной доклад, одобренный и дополненный ведущими мировыми экспертами по дорожной безопасности, объясняет как посредством серьезной политической линии, международной донорской поддержки достаточной для создания потенциала, и постоянного



национального приоритета в сторону предотвращения увечий на дорогах, мы можем совместно предотвратить пять миллионов смертей и пятьдесят миллионов серьезных увечий в период до 2020 года.

Пять миллионов жизней - это то, что поставлено на карту в ходе Десятилетия по Обеспечению Безопасности Дорожного Движения. Пять миллионов людей чей потенциал может быть реализован, а не утрачен впустую; пять миллионов семей, которые не узнают горечи внезапной утраты и пожизненной скорби по погибшим в дорожных авариях. Это – награда, в которую стоит инвестировать, с уверенностью что отдача, человеческая и экономическая, с лихвой перевесит стоимость финансовых вложений.

У нас есть инструменты и знания, чтобы выполнить эту работу. Теперь нам нужно убедиться в политической воле для осуществления Десятилетия мероприятий. ООН признала, что эпидемия глобальных увечий на дорогах достаточно серьезна и оправдывает Резолюцию Генеральной Ассамблеи и первую Министерскую конференцию. В связи с этим, Комиссия по вопросам глобальной безопасности дорожного движения призывает Московскую Министерскую конференцию и Генеральную Ассамблею ООН признать, что сейчас наступило время для Десятилетия ООН по Обеспечению Безопасности Дорожного Движения, которая будет посвящена сокращению прогнозируемого уровня смертей на дорогах вдвое к 2020 году.

Мы призываем Вас в течение предстоящих десяти лет к совместной работе, которая поможет спасти жизни пяти миллионов людей и сделать дороги безопасными для всех нас.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Robertson". The signature is written in a cursive style and is underlined with a single horizontal line.

Достопочтенный лорд Робертсон из Порта-Эллена
Председатель Комиссии по Вопросам Глобальной
Безопасности Дорожного Движения

ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ

Каждый год в дорожных авариях погибает как минимум 1,3 миллиона людей и получают увечья 50 миллионов – смертность больше чем от малярии. Девяносто процентов пострадавших в этих авариях приходится на страны с низким и средним доходом на душу населения. Каждый год 260,000 детей погибает на дорогах и еще миллион получают серьезные увечья, часто становясь инвалидами. К 2015 году по прогнозам ВОЗ дорожные аварии станут основной причиной преждевременной смертности детей старше пяти лет. Эта скрытая эпидемия дорожных увечий вызывает кризис здравоохранения и становится основным вкладом в распространение бедности. И тем не менее, агентства взаимопомощи, негосударственные организации развития, филантропические фонды и ключевые международные организации продолжают пренебрегать и игнорировать эту быстро-растущую проблему.

По прогнозам, смертельные случаи на дорогах увеличатся в течение последующих десяти лет с нынешнего уровня в 1,3 миллиона до более чем 1,9 миллиона к 2020 году. Комиссия по Вопросам Глобальной Безопасности Дорожного Движения считает, что первым делом необходимо остановить этот ужасающий и вполне предотвратимый рост дорожных увечий, а затем начать его снижение от года к году. По всему миру к 2020 году возможно предотвратить 5 миллионов смертей и 50 миллионов серьезных телесных повреждений путем значительного увеличения инвестиций в безопасность дорожного движения в глобальном, региональном и национальном масштабах.

Первая Глобальная Министерская Конференция по безопасности дорожного движения, которая состоится в Москве в ноябре 2009 года, имеет возможность открыть новое направление по глобальной безопасности дорожного движения. Генеральная Ассамблея ООН обсудит результаты Московской Министерской Конференции во время своей 64-ой сессии. Комиссия по Вопросам Глобальной Безопасности Дорожного Движения, в связи с этим, выдвигает следующие предложения к Московской Министерской Конференции и Генеральной Ассамблее ООН:

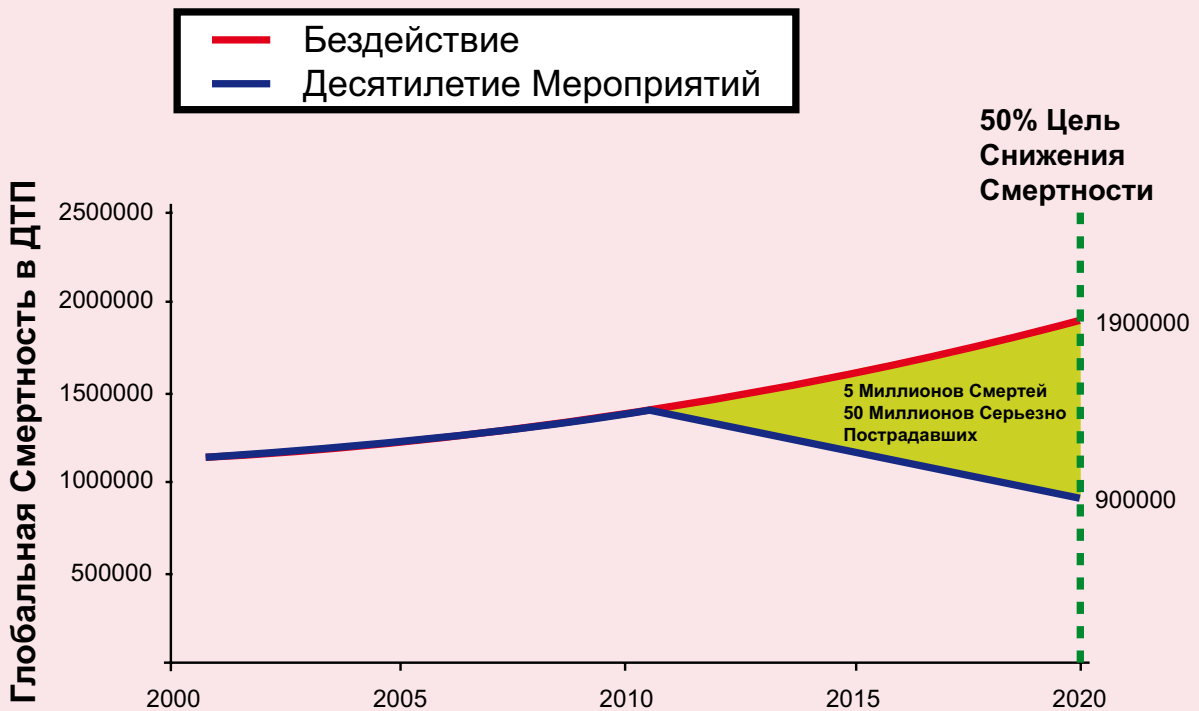
1. Московская Министерская Конференция должна поддержать, а Генеральная Ассамблея одобрить, предложение об объявлении в 2010 году Десятилетия ООН по Обеспечению Безопасности Дорожного Движения, с целью уменьшения прогнозируемого уровня смертности на дорогах на 50% к 2020 году.
2. Правительства должны принять на себя обязательства по достижению целей Десятилетия посредством реализации пяти-стержневого Плана Действий, призванного (1) создать структуру управления, (2) оказывать влияние на проектирование дорог и управление дорожными сетями, (3) оказывать влияние на проектирование безопасности транспортных средств, (4) оказывать влияние на поведение участников дорожного движения и (5) улучшать заботу о пострадавших в авариях.
3. Страны с низким и средним доходом на душу населения должны вкладывать миллиарды долларов в дорожную инфраструктуру и транспорт в ближайшие десятилетия и непременно заострять внимание инвестиций на улучшении результатов по безопасности. Чтобы ускорить этот процесс, международная общественность, включая донорские правительства и частные филантропические фонды, должна инвестировать 300 миллионов долларов США в предложенный Десятилетний План Действий по созданию глобальной, региональной и страновой структур мощностей, проведению пилотных и демонстрационных проектов и побуждению национальных инвестиций в безопасность дорожного движения.
4. Правительства должны принять на себя обязательства по проведению серии специальных и достижимых акций на региональном и национальном уровнях, включая постановку амбициозных целей по снижению количества пострадавших на дорогах, создание ведущего агентства по дорожной безопасности (а именно, с установленными законом обязанностями и сбалансированными источниками финансирования) и координированных систем сбора данных (например, в соответствии с предписанными Международной Базой Данных Дорожных Происшествий – IRTAD Group – критериями).
5. Правительства должны установить задачи 2020 года на: улучшение безопасности инфраструктуры (например, соответствие предписанным показателям защиты пользователя); улучшение безопасности транспортного средства (например, соответствие по минимуму предписанному аварийному коэффициенту); улучшение поведения участников дорожного движения (например, соответствие предписанным нормам использования ремней дорожной безопасности и мотоциклетных шлемов); соблюдение предписанных норм алкоголя в крови и соблюдение предписанных ограничений скорости; улучшение послеаварийного реагирования (например, соответствие предписанному времени реагирования на аварию с телесными повреждениями).
6. Всемирный Банк и региональные банки развития, совместно с донорскими нациями, должны отслеживать, чтобы по крайней мере 10% от стоимости их дорожных инвестиционных проектов были направлены на нормы безопасности, оценку и улучшение инфраструктуры (например, барьеры безопасности, объекты для пешеходов, круговое движение, полосы предназначенные для мотоциклистов и велосипедистов и пр.). Этот принцип должен выполняться донорами в соответствии с Парижской Декларацией Эффективной Взаимопомощи 2005 года.
7. Правительства в странах с высоким доходом на душу населения должны подавать пример, продолжая свой прогресс в улучшении безопасности дорожного движения, путем использования подхода «безопасные системы» в дорожной безопасности, как рекомендовано в экспертном докладе «Навстречу Нулевой Отметке» Организации Экономического Сотрудничества и Развития/ Международного Транспортного Форума (OECD/ITF).

8. Страны с высоким доходом и высоким уровнем должны признать их обязанность разделить свой опыт и ноу-хау со странами с низким и средним доходом, посредством обмена исследованиями и технического партнерства, и путем разрешения передачи знаний и поддержки проектов по внедрению.
9. Комиссия призывает Комиссию ООН по Сбалансированному Развитию (CSD) убедиться, что безопасность дорожного движения впервые будет признана как ключевой вклад в сбалансированное

развитие и Цели Развития Тысячелетия ООН, когда она будет обсуждать транспорт во время предстоящего пересмотра своих установок (2010-2011).

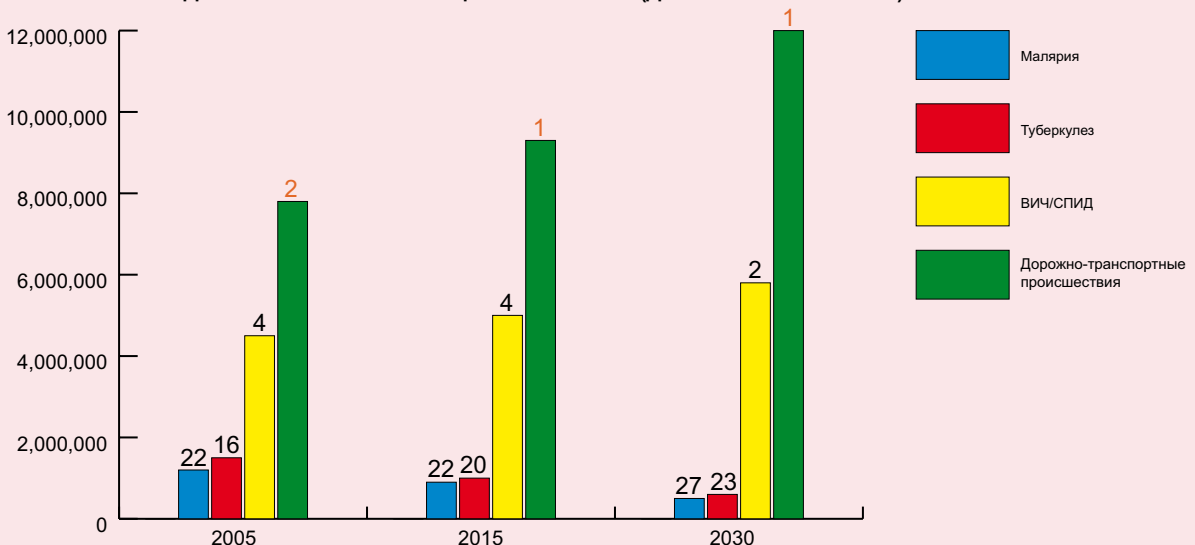
10. Генеральный Секретарь ООН должен назначить Специального Дипломатического Представителя ООН по Безопасности Дорожного Движения с целью побуждения продвижения и поднятия общественного признания во время Десятилетия Мероприятий по Обеспечению Безопасности Дорожного Движения, с пересмотром позиции в середине срока в 2015 году.

ИЗМЕНЯЯ НАПРАВЛЕНИЕ: ПОТЕНЦИАЛ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: Guria, J (2009)

ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ ИНДЕКС DALY В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ: (ДЕТИ В ВОЗРАСТЕ 5 - 14)



Источник: Mather C, Loncar (2005)

FEATURE 1:

Специальная статья: Кевин Уоткинс

ПУБЛИКАЦИЯ 1:

Когда мы пытаемся понять человеческую катастрофу, мы прибегаем к помощи статистики. Поголовный подсчет предоставляет нам удобный показатель числа пострадавших и масштабов последствий. К сожалению, он также способен обезличить реальность происходящего и скрыть человеческие лица пострадавших. Числа более абстрактны чем имена, и они отвлекают наше внимание от жизней вовлеченных в катастрофу людей. Ниже приведены некоторые из имен и лиц людей затронутых кризисом человечества, который происходит на дорогах мира каждый день:

- Рохит Ядав, ученик четвертого класса начальной школы в городе Дели был сбит грузовиком со своего велосипеда, и раздавлен его задними колесами. Его сестра, Вандана в результате травмы лишилась дара речи.
- Ле Хуан Хан из Хо Ши Мин Сити погибла перед самым своим девятым днем рождения. Она направлялась на праздник со своей сестрой и их отцом на мотоцикле, который был сбит нетрезвым водителем. Нап погибла в результате головных травм.
- Мукелебай Мумбуна, 26 лет, из города Лусака погибла в результате аварии автобуса в Восточной Провинции Замбии после того, как водитель, превысив скорость во время очень сильного дождя, потерял управление на повороте. Она была матерью пятимесячного сына.
- Джон Нджау из Найроби, Кения, был парализован в июле 2007 года, когда такси, в котором он ехал, вынесло на встречную полосу и столкнулось с грузовиком. Он был единственным кормильцем семьи – и его дети с тех пор не могут позволить себе купить книги для школы.

Это – всего четыре имени и четыре потерянных на дорогах мира жизни. Каждый год, дорожно-транспортные происшествия уносят по крайней мере 1,3 миллиона жизней. Еще десятки миллионов остаются калеками. Многие из жертв приходятся на наиболее чувствительную часть населения мира – его детей. Каждая пятая смерть приходится на маленьких детей – и почти один миллион остаются инвалидами на всю жизнь. За то время, которое Вы потратите на прочтение этой статьи, еще две молодых жизни будут потеряны где-то. И за большими числами стоят человеческие трагедии. Каждая смерть означает скорбящую семью, или ребенка, обделенного родительской любовью, поддержкой и теплотой. Каждое серьезное увечье означает семью, которая вынуждена жить и мириться с финансовыми и моральными последствиями.

Наступило время для международной общественности распознать кризис дорожных происшествий как катастрофу человечества, которой он на самом деле является. Слишком долгое время правительства относились к катастрофе как к побочному явлению, касающемуся транспортных министерств. Они должны начать относиться к проблеме как к национальному бедствию. Мы столкнулись с эпидемией, которая убивает и калечит в масштабах крупнейших инфекционных заболеваний, таких как малярия, туберкулез и ВИЧ/СПИД. Если бы граждане погибали в конфликте масштаба, который присутствует на дорогах мира, то международное осуждение и призывы к действиям были бы гарантированы. Однако, эти массовые жертвы едва ли вызывают интерес международных средств массовой информации, не говоря уже о повестках встреч на высшем уровне. Возможно, это происходит потому, что большинство жертв относятся к бедным слоям населения, живущим в беднейших странах мира. Большая часть прогнозируемого роста смертности к 2020 году приходится на эти же страны. Смертность почти удвоится в Африке и увеличится более чем в два раза в Южной Азии.

Нам необходимо найти новые слова для обсуждения кризиса дорожных происшествий. Возьмите любую газету в развивающейся стране и вы практически гарантированно найдете где-нибудь в заголовках историю о «дорожном несчастном случае», который разбил жизни и привел к людским жертвам. Правда заключается в том, что эти события не являются «случаями». Они являются последствиями плохого регулирования, пренебрежения со стороны правительства и безразличия международной общественности.

Дорожные происшествия привлекают внимание своим отсутствием на повестке дня международного развития. И это – буквально – смертельный просчет политических лидеров. По оценкам узкого экономического расчета, стоимость этих «обычных» аварий огромна. Дорожные происшествия обходятся многим из беднейших стран мира в 1-3 процента от ВВП, выступая тормозом на пути экономического роста. Простой анализ рентабельности уже является поводом для действий. Как сообщается в этом докладе, каждый доллар, инвестированный в безопасность дорожного движения, может сберечь до 20 долларов в потерянных заработках, снижении производительности, и затратах на здравоохранение. Вместо того, чтобы спрашивать себя, может ли страна позволить себе инвестиции в безопасность дорожного движения, министры финансов должны задуматься, а может ли она себе позволить не инвестировать.

Последствия дорожных происшествий для Целей Развития Тысячелетия должны стать предметом срочного пересмотра. Большинство жертв дорожных происшествий относятся к бедным слоям населения. Рабочие, идущие на работу по обочине дороги, мелкие фермеры, женщины, несущие товары на рынок, и, конечно, дети трущоб, все они постоянно присутствуют в списках жертв. И каждая авария или телесное повреждение имеют долговременные последствия. Если погибает кормилец семьи, семья лишается доходов, необходимых для поддержания жизни, покупки необходимых лекарств, или способности оплатить обучение для детей. Медицинские расходы, которые возникают вследствие дорожно-транспортных происшествий, могут загнать семью пострадавшего в долги и за порог бедности. А кроме того, добавляются душевные раны.

Мир постепенно добивается прогресса в привлечении детей в школы. Но сколько детей, сидящих сегодня в классах, уже почувствовали удар по перспективам своего образования, нанесенный психологическими шрамами и посттравматическим стрессом в результате ДТП?

Когда речь идет о дорожных происшествиях, экономический здравый смысл и моральный долг, оба указывают в одном направлении. Начнете ли вы с экономического роста, снижения бедности, социальной справедливости или прав человека, нет случая, чтобы смотреть сквозь пальцы на бесконечные потери в виде мертвых тел и сломанных конечностей. И тем не менее, правда заключается в том, что слишком много людей и организаций, имеющих возможность добиться положительных сдвигов, смотрят на это сквозь пальцы.

Читая этот доклад, меня снова и снова поражало, как быстро мы могли бы повернуть этот кризис вспять. Мы не имеем дело с заболеванием, которое бросает вызов нашим научным достижениям, со сложным финансовым кризисом, или со стихийным бедствием, которое мы не в силах предсказать. Мы имеем дело с дорожным движением, которое проходит через населенные пункты, с отсутствием пешеходных переходов для детей, идущих в школы, и дорогами, которые построены с тем, чтобы увеличить скорость автомобилей без оглядки на пешеходов и других участников дорожного движения. Проблемы проектирования дорог усложняются просчетами в простом урегулировании – такими, как отсутствие правил по обязательному наличию защитных шлемов для велосипедистов, невозможность установить и поддерживать надежные стандарты безопасности дорожного транспорта, и невозможность внедрения ограничений скорости.

Если вы считаете, что проблема эта слишком пугающая по сравнению с другими приоритетами, подумайте снова. Такие страны как Вьетнам уменьшили смертность на дорогах простым путем введения закона о защитных шлемах. В Малазии, Коста Рике и Южной Африке пилотные проекты по дорожной безопасности показали, как тысячи жизней могут быть спасены посредством простого проектирования. В Уганде программа по ужесточению контроля на дорогах снизила количество смертности на 17 процентов. Прогрессивные меры подобные этим могут за десять лет спасти 5 миллионов жизней и предотвратить 50 миллионов серьезных телесных повреждений к 2020 году. Можем ли мы позволить себе предложенный \$300-миллионный План Действий? В мире, где высшее руководство только одной развалившейся финансовой организации – Американской Страховой Группы (the American Insurance Group) – получают годовой бонус в \$165 миллионов, этот вопрос нельзя рассматривать серьезно.



Но есть другой вопрос, к которому необходимо отнестись серьезно. Если так много может быть достигнуто с такой высокой отдачей, почему так мало делается? Ответ на этот вопрос требует серьезного обдумывания. Слишком часто правительства в развивающихся странах и их советники по экономическому развитию измеряют успех своего дорожного урегулирования в километрах асфальта и скорости, с которой могут перевозиться товары. Возможно, работники здравоохранения, которые имеют дело с последствиями этой «позиции», могут организовать экскурсионный тур по отделениям травмы и моргам, где находятся жертвы ДТП.

Некоторые доноры взаимопомощи начинают относиться к безопасности дорожного движения серьезно. Но их слишком мало – и безопасность дорожного движения остается бедной родственницей дорожного строительства. Всемирный Банк и банки регионального развития, с портфолио в 4 биллиона долларов США делят между собой лишь одного специалиста по безопасности дорожного движения. Такой же дефицит мощностей имеется для большинства билатеральных доноров.

Агитационные организации также должны делать больше. В то время, как образование, инфекционные заболевания и Цели Развития Тысячелетия взяты под контроль неправительственными организациями, где же великие кампании по безопасности дорожного движения? И почему связь между 1,3 миллионом смертей на дорогах и бедностью остается официальным слепым пятном?

Ни один из приведенных выше аргументов не имеет своей целью указать на виновного. Мы все можем – и должны – делать больше. Предложенное Десятилетие Мероприятий дает нам реальную возможность проводить совместную работу по продвижению смертельного вируса дорожно-транспортных происшествий на международную повестку дня. Но мы упустим эту возможность, если мы не воспользуемся моментом и совместными усилиями не выдвинем план действий, который спасет жизни. Мы не можем позволить себе продолжать по-прежнему. Наше коллективное безразличие убивает людей, таких как Рохит Ядав, Ле Хуан Хан и Мукелебай Мумбуна. А также оно мешает борьбе против бедности.

Доктор Кевин Уоткинс является Ведущим Внештатным Научным Сотрудником Глобальной Экономической Программы Управления, Оксфордский Университет. Он является бывшим директором UN Human Development Report Office и был ранее Главным Исследователем для Oxfam UK

В ПОДДЕРЖКУ КАМПАНИИ СДЕЛАТЬ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ

“Наступило время для тех, кто может добиться положительных сдвигов, сделать шаг навстречу этой проблеме и принять участие в Десятилетии по Обеспечению Безопасности Дорожного Движения.”

Дезмонд Туту, Лауреат Нобелевской Премии Мира

“Усилия Комиссии по Вопросам Глобальной Безопасности Дорожного Движения по продвижению большей безопасности на дорогах по всему миру заслуживают аплодисментов.”

Кофи Аннан, бывший Генеральный секретарь ООН

“Каждые три минуты на дорогах мира гибнет ребенок, и эти жизни могут быть спасены. Нам необходим глобальный план действий, чтобы убедиться, что будут предприняты ключевые меры безопасности.”

Соня Ганди, Председатель Индийского Национального Конгресса

“Увечья и смерти, связанные с транспортом, затрагивают миллионы людей по всему миру. Я надеюсь, что можно предпринять действия, чтобы быть уверенным, что никто не умрет раньше своего времени”

Билл Клинтон, бывший Президент США

“Я приветствую и поддерживаю ценную работу, которую проводит Комиссия по Вопросам Глобальной Безопасности Дорожного Движения”

Тони Блэр, бывший Премьер-министр Великобритании

“Я поддерживаю Кампанию Сделаем Дороги Безопасными и я призываю к «Десятилетию мероприятий», которое необходимо, если мы хотим спасти жизни во всем мире.”

Оскар Ариас Санчез, Президент Коста Рики, Лауреат Нобелевской Премии Мира

“Во время своих путешествий я видел, насколько важно просвещать детей и общественность о безопасности дорожного движения, и чтобы правительства и те, кто принимают решения, могли делать все возможное, чтобы сделать дороги безопасными.”

Юан МакГрегор, актер и посол ЮНИСЕФ

≡ СДЕЛАТЬ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ



60 Trafalgar Square
London
WC2N 5DS
UK

E-mail: info@makeroadssafe.org

Для дальнейшей информации посетите вебсайт кампании СДЕЛАТЬ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ: www.makeroadssafe.org