

**Справка по результатам анализа
регионального проекта Свердловской области
«Безопасность дорожного движения»**

I. Целевые показатели. В 2019, 2021 и 2022 гг. отмечается недостижение целевых показателей снижения смертности в ДТП¹, а также наличие рисков их недостижения в 2023 г., так как за семь месяцев текущего года число погибших превысило прогнозное значение (не более 116) на 31 человека.

II. Анализ аварийности. В 2022 г. в регионе зарегистрировано 2654 ДТП, в которых погибли 324 и получили ранения 3324 человека.

Из-за **выезда на полосу встречного движения** произошло 288 ДТП, погибли 104 человека, что составило 32,1% от всех погибших в ДТП.

С участием водителей **в состоянии опьянения** произошло 222 ДТП, в которых погиб 71 человек, что составило 21,9% от всех погибших в ДТП.

Зарегистрировано 730 **наездов на пешеходов**, в которых погибли 82 человека, что составило четверть (25,3%) от всех погибших в ДТП. **Вне пешеходных переходов** погибли 70 человек, или 85,4% от всех погибших в результате наездов на пешеходов.

Количество ДТП по вине **водителей, не имеющих права на управление транспортными средствами**, увеличилось на 22,3% (со 121 до 148), число погибших в них – почти в два раза (+93,3%, с 15 до 29) и составило 9% от всех погибших в ДТП.

Отмечен рост числа погибших в ДТП **из-за нарушения требований сигнала светофора** – в два с половиной раза (+166,7%, с 3 до 8), **из-за нарушения правил проезда перекрестков** – почти на половину (+47,1%, с 17 до 25).

Недостатки эксплуатационного состояния улиц и дорог и элементов их обустройства установлены в 1325 ДТП, что составило почти половину (49,9%) от всех ДТП. В таких происшествиях погибли 163 человека, или половина (50,3%) от всех погибших в ДТП.

На дорогах регионального или межмуниципального значения вне населённых пунктов произошло 483 ДТП, погибли 117 человек, что составило более трети (36,1%) от всех погибших в ДТП.

С участием **детей** произошло 318 ДТП, в которых погибли 13 детей. Большинство погибших детей (9) получили смертельные травмы будучи **пассажирами**, при этом 4 ребенка погибли вследствие нарушения водителем **правил перевозки**. В качестве пешеходов погибли 2 ребенка. **В темное время**

¹ Социальный риск в 2019, 2021 и 2022 гг., транспортный риск в 2021 г.

суток произошло 23 ДТП, ранены 25 детей. В большинстве случаев (20, или 80%) получившие ранения дети **не имели световозвращающих элементов**.

Увеличилось количество ДТП с участием **детей-водителей мототранспорта** в два с половиной раза (с 4 до 10), с участием детей-велосипедистов – на 16,7% (с 30 до 35), погиб один **ребенок-велосипедист** (в предшествующем году смертельных случаев не зарегистрировано).

По итогам семи месяцев 2023 г.² количество ДТП увеличилось на 12% (с 1412 до 1582), число раненых – на 12,8% (с 1771 до 1997). В таких происшествиях погибли 147 человек.

Из-за **выезда на полосу встречного движения** произошло 141 ДТП, погибли 48 человек, что составило почти треть (32,7%) от всех погибших в ДТП.

Количество ДТП с участием водителей **в состоянии опьянения** увеличилось на 9,1% (со 121 до 132), погибли 27 человек, что составило 18,4% от всех погибших.

Количество ДТП по вине **водителей, не имеющих права на управление транспортными средствами**, увеличилось на 10,5% (с 86 до 95), погибли 10 человек.

Возросло на 14,6% (с 364 до 417) количество **наездов на пешеходов**, в которых погибли 34 человека, или почти четверть (23,1%) от всех погибших в ДТП. Количество наездов на пешеходов на пешеходных переходах увеличилось на 14,4% (со 132 до 151). Большинство погибших в результате наездов пешеходов (31) получили смертельные травмы **вне пешеходных переходов**, при этом их число увеличилось на 14,7% (с 232 до 266).

Количество ДТП с **недостатками эксплуатационного состояния** улиц и дорог и элементов их обустройства увеличилось на 22% (с 783 до 955), что составило почти две трети (60,4%) от всех ДТП. В таких происшествиях погибли 85 человек, или более половины (57,8%) от всех погибших в ДТП.

Количество ДТП **на дорогах регионального или межмуниципального значения** вне городов и населенных пунктов увеличилось на 0,8% (с 253 до 255), погибли 57 человек, что составило более трети (38,8%) от всех погибших в ДТП.

Кроме того, возросло количество ДТП **в городах и населенных пунктах** на 16,4% (с 1028 до 1197), погибли 60 человек, что составило 40,8% от всех погибших в ДТП.

На 15,4% (со 175 до 202) увеличилось количество ДТП с участием детей, в которых погибли 6 детей. Большинство погибших детей (4) получили смертельные травмы будучи пассажирами. Один ребенок погиб в ДТП вследствие **нарушения водителем правил перевозки**. Кроме того, погиб один

² По оперативным данным на 03.08.2023.

ребенок-пешеход и один ребенок-велосипедист (за аналогичный период прошлого года смертельных случаев не зарегистрировано).

Таким образом, наиболее значимыми угрозами в области безопасности дорожного движения, характерными для региона, продолжают оставаться:

- нарушение Правил дорожного движения при выезде на полосу встречного движения, в том числе в местах, где такой маневр разрешён;
- управление транспортным средством в состоянии опьянения;
- наличие комплекса причин и условий, способствующих совершению наездов на пешеходов, в том числе вне пешеходных переходов;
- нарушение требований сигналов светофора;
- нарушение правил проезда перекрестков;
- участие в дорожном движении в качестве водителей лиц, не имеющих права на управление транспортными средствами;
- ухудшение ситуации с безопасностью дорожного движения в городах и населенных пунктах;
- снижение внимания к недостаткам транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети;
- неиспользование детьми-пешеходами световозвращающих элементов в тёмное время суток, аварийность с участием несовершеннолетних водителей мототранспорта, детей-велосипедистов;
- нарушение правил перевозки детей.

III. Проведенный анализ паспорта и плана мероприятий показал следующее:

1. Основными рисками для достижения предусмотренных целевых показателей являются:

- отсутствие целевых мероприятий, направленных на конкретные виды ДТП и участников дорожного движения, которые характеризуются наибольшими долевыми значениями и (или) тяжестью последствий в структуре аварийности либо имеют тенденцию к росту абсолютных показателей;
- отсутствие задач, результатов и мероприятий, в том числе рекомендованных МВД России по обозначенным выше направлениям деятельности, находящихся в компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления³;

³ Письма МВД России от 12.03.2020 № 1/2628, от 06.09.2021 № 1/10022, от 18.07.2022 № 1/7949; Методические рекомендации для субъектов Российской Федерации по участию в федеральном проекте «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (письмо МВД России от 28.02.2019 № 1/2002).

- отсутствие достаточного финансирования мероприятий, предусматривающих закупку товаров, работ и услуг.

2. В паспорте регионального проекта отдельные результаты не содержат качественные и количественные характеристики, а также иные требования к результатам, позволяющие однозначно определить их достижение в 2023 г.⁴, в связи с чем не представляется возможным оценить их эффективность.

3. Мероприятия, направленные на формирование правосознания участников дорожного движения, не содержат указания на целевые аудитории участников дорожного движения, социальные и возрастные группы, которые в соответствии с п. 12 Методических рекомендаций для субъектов Российской Федерации по участию в федеральном проекте «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 28.02.2019 № 1/2002⁵ должны быть определены на основе анализа аварийности, что может негативно сказаться на эффективности проведения соответствующих мероприятий.

4. При планировании и финансировании мероприятий в сфере безопасности дорожного движения в других государственных программах или региональных проектах, реализуемых на территории субъекта Российской Федерации, необходимо отражать это в дополнительных и обосновывающих материалах к региональному проекту «Безопасность дорожного движения» в ГИИС «Электронный бюджет» (абз. 4 п. 2.1 раздела 2 Разъяснений по заполнению форм паспортов национальных проектов (программ), федеральных проектов и ведомственных проектов, направленных письмом Аппарата Правительства Российской Федерации от 01.07.2022 № П6-53625).

IV. В паспорте и плане мероприятий регионального проекта предлагается предусмотреть целевые мероприятия, направленные на нейтрализацию характерных для региона угроз в области безопасности дорожного движения, выявленных на основе анализа данных, а также мероприятия, ориентированные на:

1. Формирование и развитие правосознания участников дорожного движения и пропаганду безопасности дорожного движения (*п. 13 Рекомендаций МВД России*), а также использование световозвращающих элементов на личных

⁴ По каждому результату проекта приводится срок его достижения, качественные и количественные характеристики, а также иные требования к результатам, позволяющие однозначно определить их достижение. Формулировка количественных и качественных характеристик результата должна уточнять результат, а не дублировать его (раздел 3 Разъяснений по заполнению форм паспортов национальных проектов (программ), федеральных проектов и ведомственных проектов, направленных письмом Аппарата Правительства Российской Федерации от 01.07.2022 № П6-53625).

⁵ Далее – «Рекомендации МВД России».

вещах и одежде (в первую очередь для детей), позволяющих обозначить пешехода на проезжей части.

2. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения и оказание помощи пострадавшим в ДТП (*п. 15 Рекомендаций МВД России*):

2.1. Внедрение экстерриториального подхода к закреплению медицинских учреждений за конкретными участками автомобильных дорог.

2.2. Создание условий для проведения курсов с населением по обучению навыкам оказания первой помощи.

3. Повышение безопасности при перевозке пассажиров и грузов (*п. 16 Рекомендаций МВД России*):

3.1. Пересмотр маршрутов регулярных перевозок пассажиров с исключением на них небезопасных маневров.

3.2. Внедрение и расширение практики применения выделенных полос для движения общественного транспорта.

3.3. Ужесточение контроля за соблюдением режима труда и отдыха водителей.

3.4. Повышение безопасности организованных перевозок групп детей автобусами.

3.5. Гарантирование технической исправности подвижного состава и объективности предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей.

3.6. Создание условий для безопасного, доступного, комфортного общественного транспорта, который может стать альтернативой личному автомобилю.

4. Повышение эффективности обеспечения надзорной деятельности Госавтоинспекции:

4.1. Оборудование достаточного количества мест (специализированных стоянок) для хранения задержанного транспорта.

4.2. Обеспечение наличия эвакуаторов.

4.3. Создание медицинских пунктов, проводящих медицинское освидетельствование водителей на состояние опьянения.