Документ предоставлен КонсультантПлюс

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ
от 8 января 2018 г. N 1-р

1. Утвердить прилагаемую Стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы (далее - Стратегия).

2. МВД России:

совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти в 6-месячный срок разработать и внести в Правительство Российской Федерации проект плана мероприятий по реализации Стратегии;

включать в государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации данные о ходе реализации Стратегии.

3. Рекомендовать органам государственной власти субъектов Российской Федерации руководствоваться положениями Стратегии при решении задач в области безопасности дорожного движения.

Председатель Правительства
Российской Федерации
Д.МЕДВЕДЕВ

Утверждена
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 8 января 2018 г. N 1-р

СТРАТЕГИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НА 2018 - 2024 ГОДЫ

I. Общие положения

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы (далее - Стратегия), являясь межотраслевым документом стратегического планирования на среднесрочный период, разработана во исполнение подпункта "а" пункта 3 перечня поручений Президента Российской Федерации от 11 апреля 2016 г. N Пр-637ГС по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации, состоявшегося 14 марта 2016 г.

Правовую основу Стратегии составляют Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы, федеральные законы, а также принятые в соответствии с ними нормативные правовые акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти.

При разработке Стратегии учтены Стратегия экономической безопасности Российской

Федерации на период до 2030 года, Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, Концепция демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, Концепция внешней политики Российской Федерации, Концепция общественной безопасности в Российской Федерации, Концепция государственной миграционной политики Российской Федерации на период до 2025 года, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года.

Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях.

Стратегия разработана в целях определения приоритетов в области безопасности дорожного движения, направлений и способов их достижения, а также для формирования у участников правоотношений в области безопасности дорожного движения представлений относительно перспектив и ориентиров состояния обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации на среднесрочный период.

Общий подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения базируется на решениях органов государственной власти, в соответствии с которыми безопасность дорожного движения является важной государственной задачей, так как речь идет о сохранении жизни и здоровья граждан страны, фактически о повышении качества жизни. В связи с этим для безопасности дорожного движения необходимо привлечение усилий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, а также структур российского бизнес-сообщества.

Стратегия является основой планирования при реализации политики в области обеспечения безопасности дорожного движения на 2018 - 2024 годы, обеспечивает целостный (системный) подход к решению проблемы дорожно-транспортного травматизма.

Стратегия включает в себя результаты анализа состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации, а также совокупность мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения и снижение смертности в данной сфере, сформированных на системной основе.

Концептуальная модель Стратегии базируется на балансе целей, задач и интересов государства и общества, а также на эффективном использовании финансово-экономических, материальных и людских ресурсов в целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Стратегия учитывает предложения федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных и образовательных организаций, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, структур российского бизнес-сообщества и общественных организаций.

Основные понятия, используемые в Стратегии:

"интеллектуальная транспортная система" - система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей

транспорта;

"правила дорожного движения" - Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090 "О правилах дорожного движения";

"социальный риск" - число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения;

"транспортный риск" - число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств.

Термины "безопасность дорожного движения", "водитель транспортного средства", "дорога", "дорожно-транспортное происшествие", "дорожное движение", "обеспечение безопасности дорожного движения", "организация дорожного движения", "участник дорожного движения", "пассажир", "пешеход", "транспортное средство" используются в значениях, предусмотренных Федеральным законом "О безопасности дорожного движения" и правилами дорожного движения, а термин "Государственная автоматизированная информационная система "ЭРА-ГЛОНАСС" - в значении, предусмотренном Федеральным законом "О Государственной автоматизированной информационной системе "ЭРА-ГЛОНАСС".

II. Оценка современного состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб. В Российской Федерации с 2007 по 2016 год в дорожно-транспортных происшествиях погибло 271 тыс. человек, 2,5 млн. человек были ранены, пострадали 227 тыс. детей в возрасте до 16 лет, из них 9 тыс. получили травмы, несовместимые с жизнью. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 - 40 лет). Около 20 процентов пострадавших становятся инвалидами.

Ежегодные экономические потери страны от дорожно-транспортных происшествий составляют около 2 процентов валового внутреннего продукта и сопоставимы в абсолютных показателях с валовым региональным продуктом таких субъектов Российской Федерации, как Краснодарский край или Республика Татарстан.

В 2016 году произошло 173694 дорожно-транспортных происшествия, в которых пострадали 241448 человек, из них 20308 человек погибли.

Вместе с тем анализ основных и относительных показателей дорожно-транспортной аварийности в 2007 - 2016 годах свидетельствует о некотором улучшении ситуации с безопасностью дорожного движения в Российской Федерации. В 2016 году отмечались наибольшие темпы сокращения показателей за рассматриваемый период: количество дорожно-транспортных происшествий уменьшилось на 25,7 процента, или на 60115 единиц, число погибших - на 39 процентов, или на 13000 человек, число раненых - на 24,3 процента, или на 71066 человек. Почти в 2 раза снизились значения социального риска (число погибших в расчете на 100 тыс. населения) и транспортного риска (число погибших в расчете на 10 тыс. единиц транспортных средств), составив 13,8 погибшего и 3,8 погибшего соответственно (снижение на 40,9 процента и снижение на 55,8 процента относительно 2007 года). При этом количество

автомототранспортных средств на дорогах страны за рассматриваемый период увеличилось почти в 2 раза, достигнув значения 57,1 млн. единиц (без прицепов и полуприцепов). Прирост населения Российской Федерации (на 4,6 млн. человек за тот же период) также сказался на увеличении интенсивности дорожного движения.

В целях выработки приоритетных направлений реализации Стратегии проанализирован массив статистических данных, характеризующих состояние дорожно-транспортного травматизма. Результаты этого анализа позволяют выделить проблемные зоны, на которые в первую очередь должны быть направлены усилия.

Так, состояние безопасности дорожного движения во многом определяется дисциплиной и уровнем профессионального мастерства водителей. В России более 85 процентов дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. На долю таких происшествий приходится более 80 процентов погибших и более 90 процентов раненых. Сопоставительный анализ статистических данных об аварийности в зависимости от стажа управления транспортным средством позволяет отнести к группе риска водителей, получивших право на управление транспортными средствами менее 2 лет назад. В 2016 году из-за нарушений правил дорожного движения такими водителями совершено каждое тринадцатое дорожно-транспортное происшествие (7,9 процента), в них погибли 1154 человека и ранены 16953 человека. Эти данные свидетельствуют о необходимости комплексного совершенствования процесса допуска водителей к участию в дорожном движении, главным образом с точки зрения подготовки и приема экзаменов. В 2016 году в каждом десятом случае водитель автомототранспортного средства, нарушения которого стали причиной дорожно-транспортного происшествия, находился в состоянии опьянения (10,4 процента). Важно отметить, что число погибших в дорожно-транспортных происшествиях из-за нарушений правил дорожного движения водителями в состоянии опьянения за последние 10 лет увеличилось в 1,8 раза (увеличение на 78,8 процента в 2016 году к 2007 году), в то время как общее число погибших на дорогах страны сократилось на 39 процентов за рассматриваемый период. Данный факт позволяет сделать вывод о необходимости целевого воздействия на указанную проблему. Начиная с 2013 года растет количество происшествий, совершенных из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, и число раненых в них людей. В этой связи объектом воздействия должны стать организации различных форм собственности, эксплуатирующие транспортные средства.

Рассматривая структуру аварийности, следует отметить, что основными видами дорожно-транспортных происшествий в России остаются столкновения транспортных средств и наезды на пешеходов. В общей сложности на них приходится более 70 процентов всех происшествий и пострадавших в них.

Пешеходы являются наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения. За последние 10 лет на улицах и дорогах страны погибли 86498 пешеходов и ранены 629183 пешехода. В 2016 году произошло 53420 наездов на пешеходов (30,8 процента общего количества происшествий), в которых 5931 человек погиб (29,2 процента общего количества погибших) и 49979 человек были ранены (22,6 процента общего количества раненых). При этом наезд на пешехода характеризуется особенно высокой тяжестью последствий (11 погибших на 100 пострадавших). Данная проблема обусловлена комплексом причин, поэтому требует системного подхода к своему решению. Так, следует отметить, что более 40 процентов погибших пешеходов относятся к старшей возрастной группе участников дорожного движения (от 55 лет и старше). Две трети пешеходов (68,3 процента) погибли из-за наезда транспортных средств в темное время суток. Более половины происшествий в результате наезда на пешеходов совершаются из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств (57,6 процента дорожно-транспортных происшествий в 2016 году). Обращает на себя внимание проблема аварийности на пешеходных переходах, связанная в основном с низкой дисциплиной водителей и самих пешеходов. Здесь совершается треть от количества наездов на пешеходов, из

них более 80 процентов происшествий происходят из-за несоблюдения правил дорожного движения водителями автомототранспортных средств (84,2 процента в 2016 году). Две трети наездов и пострадавших в них приходятся на нерегулируемые пешеходные переходы. Особо следует отметить, что доля дорожно-транспортных происшествий из-за наезда на пешеходов именно на пешеходных переходах и пострадавших в них пешеходов ежегодно увеличивается и за 10 лет возросла более чем в 2 раза. Приведенные факты позволяют выделить основные направления работы для решения проблемы обеспечения безопасности пешеходов.

Несмотря на то, что абсолютные значения основных показателей аварийности с участием несовершеннолетних имеют устойчивую тенденцию к снижению (в 2016 году зарегистрированы самые низкие значения этих показателей за последние 10 лет), вызывает обоснованную тревогу рост удельного веса показателей детского дорожно-транспортного травматизма в общей структуре аварийности. В 2016 году произошло 19269 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет (11,1 процента общего количества дорожно-транспортных происшествий), в которых погибли 710 детей (3,5 процента общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях) и 20621 ребенок ранен (9,3 процента общего числа раненых в дорожно-транспортных происшествиях). Три четверти дорожно-транспортных происшествий (76,3 процента) с участием детей произошли из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств. Доля погибших и травмированных в них детей составила 85,6 процента и 77,9 процента общего количества погибших и пострадавших на дорогах детей соответственно. На детей-пассажиров приходится две трети погибших и почти половина раненых в дорожно-транспортных происшествиях несовершеннолетних (62,1 процента и 48,4 процента соответственно в 2016 году), на детей-пешеходов - треть погибших и около 40 процентов раненых (30,3 процента и 40,8 процента соответственно). Причем в последние годы наметилась тенденция к росту как абсолютных значений пострадавших пассажиров в возрасте до 16 лет (увеличение на 6,4 процента в 2016 году по сравнению с 2007 годом), так и их удельного веса (увеличение на 28,8 процента). За рассматриваемый период (2007 - 2016 годы) отмечается рост удельного веса дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали дети-велосипедисты (увеличение на 10,8 процента в 2016 году относительно 2007 года). В этой связи в процессе реализации Стратегии внимание должно быть уделено несовершеннолетним, участвующим в дорожном движении как в качестве пешеходов, так и в качестве пассажиров, а также водителей.

Рассматривая дорожно-транспортную аварийность в привязке к местам совершения дорожно-транспортных происшествий, следует учитывать, что более 70 процентов дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации регистрируются на территории городов и населенных пунктов. В них погибают более 40 процентов и получают ранения около 70 процентов пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Более 85 процентов происшествий на дорогах и улицах населенных пунктов происходят в городах, в них погибают более 70 процентов и получают ранения более 85 процентов жителей страны. Более трети всех дорожно-транспортных происшествий в стране и более половины общего количества происшествий в населенных пунктах регистрируются в столицах субъектов Российской Федерации, в них погибают более четверти и получают ранения более 40 процентов пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, зафиксированных на территории населенных пунктов. Наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий, происходящих в городах России, приходится на города с численностью жителей от 250 до 999,9 тыс. человек (35,9 процента дорожно-транспортных происшествий, 27,6 процента погибших и 36,7 процента раненых в городах в 2016 году). Далее идут города с населением более 1 млн. человек с сопоставимыми значениями основных показателей аварийности (31,3 процента, 23,2 процента и 30,5 процента соответственно). В то же время требует внимания и аварийность вне пределов населенных пунктов. Так, наибольшей тяжестью последствий характеризуются дорожно-транспортные происшествия, произошедшие на автомобильных дорогах федерального значения и платных автомобильных дорогах, что обусловлено высокой скоростью дорожного движения на них. В 2016 году тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий на федеральных дорогах составила 15,2 погибшего на 100 пострадавших, а на платных - 15,4 погибшего на 100

пострадавших.

Почти в каждом втором (41,2 процента в 2016 году) происшествии на автомобильных дорогах регистрируются недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети. Удельный вес таких аварий за 10 лет (2007 - 2016 годы) увеличился более чем в 2 раза (на 63,3 процента), количество погибших - на 16,8 процента, раненых - на 66,9 процента. Таким образом, объектом государственного воздействия должна стать как улично-дорожная сеть населенных пунктов, так и автомобильные дороги вне их пределов.

Наименьший удельный вес в структуре основных показателей дорожно-транспортной аварийности имеют происшествия, в которых зафиксирована техническая неисправность автомототранспортных средств (3,1 процента дорожно-транспортных происшествий, 4,8 процента погибших и 3,6 процента раненых). Однако начиная с 2013 года динамика удельного веса таких аварий и пострадавших в них людей характеризуется тенденцией к ускоренному росту. В 2016 году относительно 2007 года количество этих происшествий увеличилось на 142,9 процента, число погибших - на 130,7 процента, раненых - на 176,5 процента. Указанные данные позволяют сделать вывод о необходимости принятия комплекса мер, направленных на обеспечение соответствия технического состояния эксплуатируемых транспортных средств современным требованиям.

Как уже было отмечено, в Российской Федерации основные показатели аварийности за последние годы имеют тенденцию к сокращению, что в целом соответствует мировому опыту адаптации стран к условиям растущей автомобилизации населения. Вместе с тем отечественные показатели существенно отстают от европейских. Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в России по-прежнему значительно превышает аналогичный показатель стран Европейского союза. Если в 2016 году в Российской Федерации (население 146,8 млн. человек) число погибших составило 20308 человек, то суммарно во всех странах Европейского союза (население 510,1 млн. человек) данный показатель составил 25500 погибших. Показатель социального риска в 2016 году в России составил 13,8 погибшего на 100 тыс. населения, в то время как среднее значение в Европейском союзе составило 5 погибших. Так, риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях был ниже в Швеции, чем в Российской Федерации, в 5 раз (2,7 погибшего на 100 тыс. населения), в Германии - в 3,5 раза (3,9 погибшего на 100 тыс. населения) и в Великобритании - в 4,9 раза (2,8 погибшего на 100 тыс. населения). Существующее отставание обусловлено рядом причин, к числу основных из которых следует отнести низкую дисциплину участников дорожного движения (главным образом, водителей транспортных средств), связанную, в частности, с недостатками в правоприменительной деятельности, не позволяющими в полной мере реализовать принцип неотвратимости наказания, а также отсутствие или неэффективность действенных механизмов обеспечения удовлетворительного уровня подготовки водителей, технического состояния транспортных средств, состояния улично-дорожной сети и организации движения по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, негативное влияние на состояние аварийности оказывает недостаточность существующих контрольно-надзорных механизмов, в том числе за субъектами, осуществляющими перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом, а также недостатки в системе управления безопасностью дорожного движения.

Несмотря на положительные тенденции, дорожно-транспортный травматизм остается одной из острых социально-экономических и демографических проблем в России, требующих активизации усилий государства, бизнес-сообщества и граждан в воздействии на ключевые факторы аварийности, оказывающие влияние на гибель людей в дорожно-транспортных происшествиях. Недостаток внимания к этой проблеме может привести к росту основных показателей аварийности уже в ближайшие годы.

Вместе с тем результаты анализа динамики основных показателей аварийности и достигнутых результатов, а также опыта экономически развитых государств свидетельствуют о том, что дорожно-транспортные происшествия можно и следует предупреждать, а если все же происшествие случается, то максимально снижать его негативные последствия для жизни и

здоровья граждан.

В течение последнего десятилетия работа по повышению безопасности дорожного движения в Российской Федерации осуществлялась на программно-целевой основе. Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" позволила переломить негативные тенденции развития ситуации с аварийностью и смертностью в Российской Федерации, сложившиеся в стране к 2005 году. По экспертным оценкам, за годы реализации Программы в нашей стране сохранены жизни более 35 тыс. человек. Суммарное снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с 2004 годом, принятым в Программе в качестве базы сравнения, превысило цель на 17 процентов. Следует отметить, что снижение смертности было нестабильным. Положительная динамика в 2006 - 2010 годах сменилась ростом аварийности в 2011 - 2012 годах. В первые годы реализации Программы фактическое число погибших в дорожно-транспортных происшествиях было существенно ниже установленных целевых значений, а целевые задания на 2011 и 2012 годы достигнуты не были, что свидетельствует о многофакторности решаемой задачи. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечением снижения ее показателей, в настоящее время реализуется федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах", утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. N 864 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах".

Результаты анализа тенденций изменения показателей состояния безопасности дорожного движения демонстрируют их тесную взаимосвязь с показателями социально-экономического развития государства. Вследствие этого улучшение экономической ситуации повлечет за собой рост покупательского спроса на продукцию автомобильной промышленности, повышение уровня мобильности населения, увеличение объема грузо- и пассажироперевозок, что в случае ослабления целенаправленной работы по профилактике аварийности на автомототранспорте может негативным образом сказаться на состоянии безопасности дорожного движения. Таким образом, требуются усиление системной работы по реализации соответствующих мероприятий, выработка и осуществление новых подходов по приоритетным направлениям деятельности с учетом складывающейся ситуации в рассматриваемой сфере и имеющих место ресурсных ограничений.

III. Цели, основные направления, задачи, принципы и показатели реализации Стратегии

Целями Стратегии являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году.

В качестве целевого ориентира на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

Основными направлениями реализации Стратегии являются:

изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения;

повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов;

совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения;

совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;

совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения;

развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Основными задачами по реализации направления, связанного с изменением поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения, являются:

разработка и реализация специальных, в том числе образовательных, программ для населения с целью формирования стереотипов безопасного поведения на улицах и дорогах;

совершенствование практики проведения информационно-разъяснительной работы, осуществляемой средствами массовой информации, с целью изменения поведения участников дорожного движения, формирования в общественном сознании негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения и фактам агрессивного поведения на дороге, развития принципов сотрудничества, взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения;

формирование положительного имиджа сотрудников Госавтоинспекции как представителей государственного органа, осуществляющего контрольно-надзорные функции в области дорожного движения;

вовлечение общественных организаций, ассоциаций, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, структур российского бизнес-сообщества в профилактическую работу по повышению безопасности дорожного движения;

дальнейшее расширение работ по автоматическому контролю за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, в том числе в части упорядочения размещения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи;

осуществление комплекса мер по повышению безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров и грузов, стимулирующих к соблюдению требований безопасности;

совершенствование контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения;

развитие механизмов экономического стимулирования, направленных на соблюдение требований по безопасности дорожного движения, включая вопросы налогообложения, лицензирования, имущественного страхования и тарифообразования;

комплексное совершенствование законодательства и правоприменительной практики по вопросам страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Основными задачами по реализации направления, связанного с повышением защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов, являются:

осуществление комплекса мер по обеспечению безопасности детей в ходе их участия в дорожном движении;

совершенствование организации движения пешеходов на улично-дорожных сетях с целью минимизации опасности их движения в условиях высокоинтенсивных транспортных потоков путем использования современных методов анализа, моделирования и прогнозирования;

комплексное обустройство пешеходных переходов (надземных, подземных, наземных), учитывающих потребности оптимальной организации пешеходного движения. Обустройство пешеходных переходов необходимым набором технических средств организации дорожного движения с применением инновационных методов и технологий.

Основными задачами по реализации направления, связанного с совершенствованием улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая работы по организации дорожного движения, являются:

совершенствование дорожных условий и дорожной инфраструктуры в части повышения безопасности дорожного движения за счет малозатратных, но эффективных мероприятий (устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, нанесение дорожной разметки, установка дорожных знаков и указателей, безопасное размещение и оборудование мест остановок маршрутных транспортных средств);

разработка предложений, связанных с учетом вопросов безопасности дорожного движения при осуществлении работ в области землепользования, планирования и застройки территорий, развития улично-дорожных сетей;

развитие принципов автоматизации управления дорожным движением на основе высокотехнологичной электронной и мобильной техники, интеграция систем управления дорожным движением в интеллектуальные транспортные системы.

Основными задачами по реализации направления, связанного с совершенствованием организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, являются:

совершенствование требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами, необходимых для получения права на управление транспортными средствами соответствующих категорий;

совершенствование форм и методов учебного процесса в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по профессиональному обучению водителей, в максимальной степени учитывающих опыт стран развитой автомобилизации и обеспечивающих качественную подготовку кандидатов в водители, в полной мере адаптированных к участию в дорожном движении;

формирование эффективного механизма обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств требованиям Технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств".

Основными задачами по реализации направления, связанного с совершенствованием системы управления безопасностью дорожного движения, являются:

осуществление практических мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, прежде всего на основе федеральных, региональных и муниципальных программ;

оптимизация компетенции органов управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения;

разработка предложений по установлению целевых заданий органам исполнительной власти и органам местного самоуправления, организация проведения мониторинга состояния безопасности дорожного движения, а также оценки изменения показателей и индикаторов;

координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, а

также других субъектов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

развитие законодательства для приведения в соответствие норм и правил реальным процессам в дорожном движении, включая обеспечение соразмерности наказания тяжести совершенного правонарушения;

разработка предложений по определению объемов и источников финансирования, необходимых для решения задач повышения безопасности дорожного движения, а также разработка механизма эффективного использования выделяемых объемов финансирования;

совершенствование правовой и организационной основы на федеральном, региональном и муниципальном уровнях для осуществления мероприятий по организации дорожного движения;

формирование институтов подготовки и повышения квалификации специалистов в области безопасности дорожного движения, в том числе по вопросам организации дорожного движения;

организация изучения и распространения отечественного и зарубежного опыта в сфере управления безопасностью дорожного движения.

Основными задачами по реализации направления, связанного с развитием системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, являются:

развитие института оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

разработка регламентов взаимодействия заинтересованных служб при получении сигнала о возникновении дорожно-транспортного происшествия, о координации действий при выезде на место дорожно-транспортного происшествия и непосредственно на месте происшествия. Активное использование в этих целях информационных систем, в том числе Государственной автоматизированной информационной системы "ЭРА-ГЛОНАСС";

разработка мер по обеспечению бесперебойного движения автотранспорта оперативных служб при выезде на место происшествия. Расширение практики применения авиационной техники для прибытия на место дорожно-транспортного происшествия и доставки пострадавших в лечебные учреждения.

Реализация Стратегии основывается на следующих принципах:

приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

соответствие принимаемых решений положениям законодательства и международным обязательствам Российской Федерации;

открытость проводимой работы для общества;

концентрация усилий на малозатратных, но эффективных мероприятиях по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма;

приоритет использования современных технологий в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (интеллектуальных транспортных систем, глобальных навигационных систем, систем автоматизации процесса управления, а также активной и пассивной безопасности транспортных средств, иных перспективных систем, позволяющих

качественно влиять на предупреждение и снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий);

планирование и актуализация мероприятий на основе результатов постоянного мониторинга наиболее проблемных зон безопасности дорожного движения, а также с учетом признанных международным экспертным сообществом факторов риска (превышение установленного ограничения скорости движения, управление транспортным средством в состоянии опьянения, неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих систем (устройств), защитных шлемов);

приоритет обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения (дети, пешеходы, инвалиды), пассажирских и грузовых перевозок.

Показателями состояния безопасности дорожного движения являются:

показатели, характеризующие ущерб, причиненный жизни и здоровью граждан в результате дорожно-транспортных происшествий;

показатели, характеризующие дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов, детей, велосипедистов, водителей мопедов и мотоциклов;

показатели, характеризующие дорожно-транспортные происшествия, в которых зафиксированы недостатки улично-дорожной сети;

показатели, характеризующие дорожно-транспортные происшествия по вине водителей со стажем управления транспортными средствами до 2 лет;

показатели, характеризующие дорожно-транспортные происшествия, в которых зафиксированы технические неисправности транспортных средств;

показатели, характеризующие эффективность государственного и муниципального управления в области безопасности дорожного движения;

показатели, характеризующие своевременность оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Перечень показателей состояния безопасности дорожного движения может уточняться по результатам ее мониторинга.

Оценка состояния безопасности дорожного движения осуществляется на основе данных официального статистического наблюдения, а также иной информации, предоставляемой органами государственной власти, иными государственными органами, органами местного самоуправления и организациями в соответствии со своей компетенцией, с учетом экспертной оценки вызовов и угроз безопасности дорожного движения.

Функции и полномочия по осуществлению мониторинга и оценки состояния безопасности дорожного движения возлагаются на федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также правоприменительные функции по федеральному государственному контролю (надзору) в сфере внутренних дел.

IV. Риски и угрозы в области безопасности дорожного движения

В области безопасности дорожного движения существуют следующие риски:

неконтролируемый рост автомобилизации населения;

углубляющийся разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети;

снижение среднего возраста водительского состава;

приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении;

недооценка роли институтов гражданского общества и средств массовой информации в формировании законопослушного поведения участников дорожного движения;

применение первоочередных мер, своевременно не обеспечиваемых нормативно-методической базой в рассматриваемой сфере.

К числу угроз в области безопасности дорожного движения можно отнести:

значительное количество транспортных средств, не отвечающих современным требованиям безопасности (в настоящее время половина транспортных средств имеет срок эксплуатации более 10 лет);

отсутствие действенного организационно-правового механизма контроля технического состояния транспортных средств;

несовершенство системы допуска водителей к участию в дорожном движении (подготовка, экзамены, медицинские критерии);

наличие в стране круга экономических проблем, зачастую препятствующих принятию необходимых мер по повышению безопасности дорожного движения;

недостаточное внимание к причинам детского дорожно-транспортного травматизма;

несовершенство действующей системы оповещения о дорожно-транспортных происшествиях;

несовершенство системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

V. Сроки реализации Стратегии

Стратегия реализуется в течение 7 лет (2018 - 2024 годы).

Период с 2018 по 2020 год станет переходным, предусматривающим наращивание потенциала для дальнейшего развития работ по повышению безопасности дорожного движения. На этом этапе должно быть завершено выполнение мероприятий федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах". В период с 2021 по 2024 год будут осуществлены запланированные меры и реализованы практические мероприятия в целях устойчивого повышения безопасности дорожного движения.

Перечень мер и мероприятий, реализуемых в рамках Стратегии, регламентируется соответствующими планами, разрабатываемыми в установленном порядке.

Основными инструментами реализации Стратегии являются государственные программы Российской Федерации и непрограммная деятельность, государственные программы субъектов Российской Федерации и муниципальные программы, разработанные с учетом Стратегии и осуществляемые за счет текущего финансирования деятельности соответствующих органов.

По результатам мониторинга и оценки состояния безопасности дорожного движения Стратегия может быть скорректирована.