

Круглый стол

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ЭФФЕКТИВНЫЕ ШАГИ К НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ

12 октября 2022 года, г. Казань

МОДЕРАТОР



Митрошин Дмитрий Викторович

Начальник ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО



Песошин Алексей Валерьевич

Премьер-министр Республики Татарстан

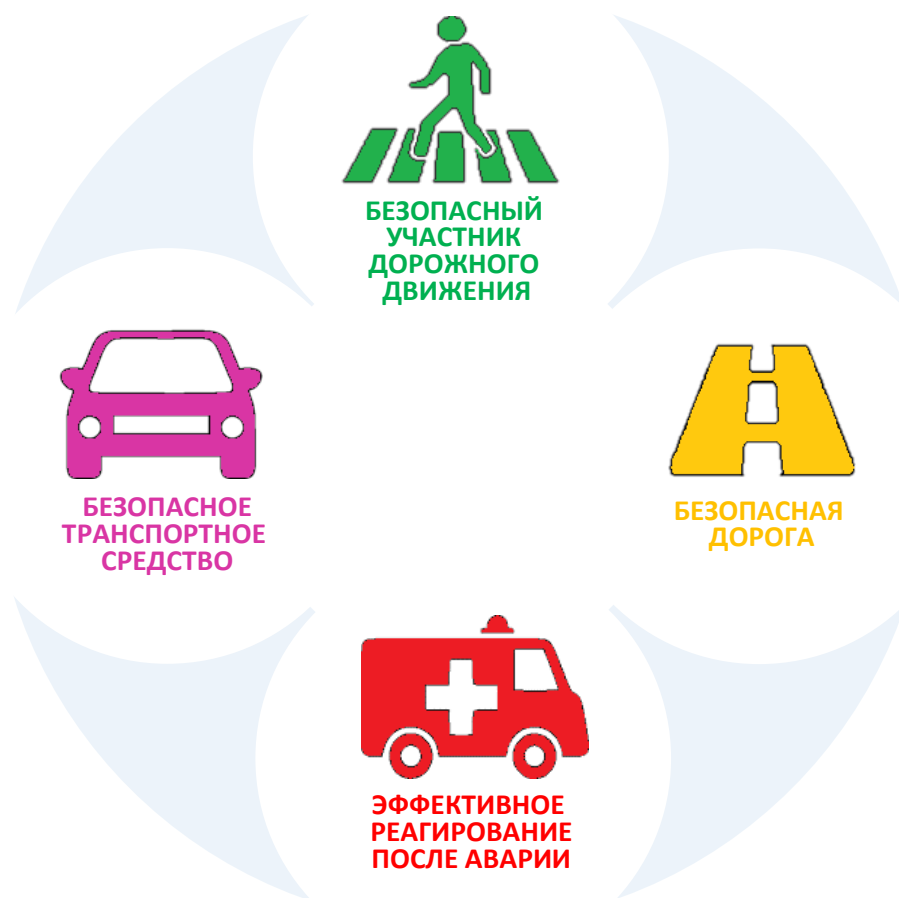
ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО



Новиков Роман Витальевич

Руководитель Федерального дорожного агентства
Российской Федерации

БЕЗОПАСНЫЙ СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД



- Предвидит и учитывает ошибки, характерные для человека
- Предусматривает проектирование автомобильных дорог и транспортных средств таким образом, чтобы минимизировать тяжесть последствий ДТП
- Способствует разделению ответственности за ДТП между теми, кто проектирует и обслуживает дороги и производит транспортные средства, и участниками дорожного движения
- Ориентирован на постоянное совершенствование улично-дорожной сети, а также транспортных средств во всей системе, а не только на аварийно-опасных участках
- Исходит из того, что транспортная система должна сводить к нулю количество смертей и серьезных травм, и что безопасность не должна противопоставляться другим интересам

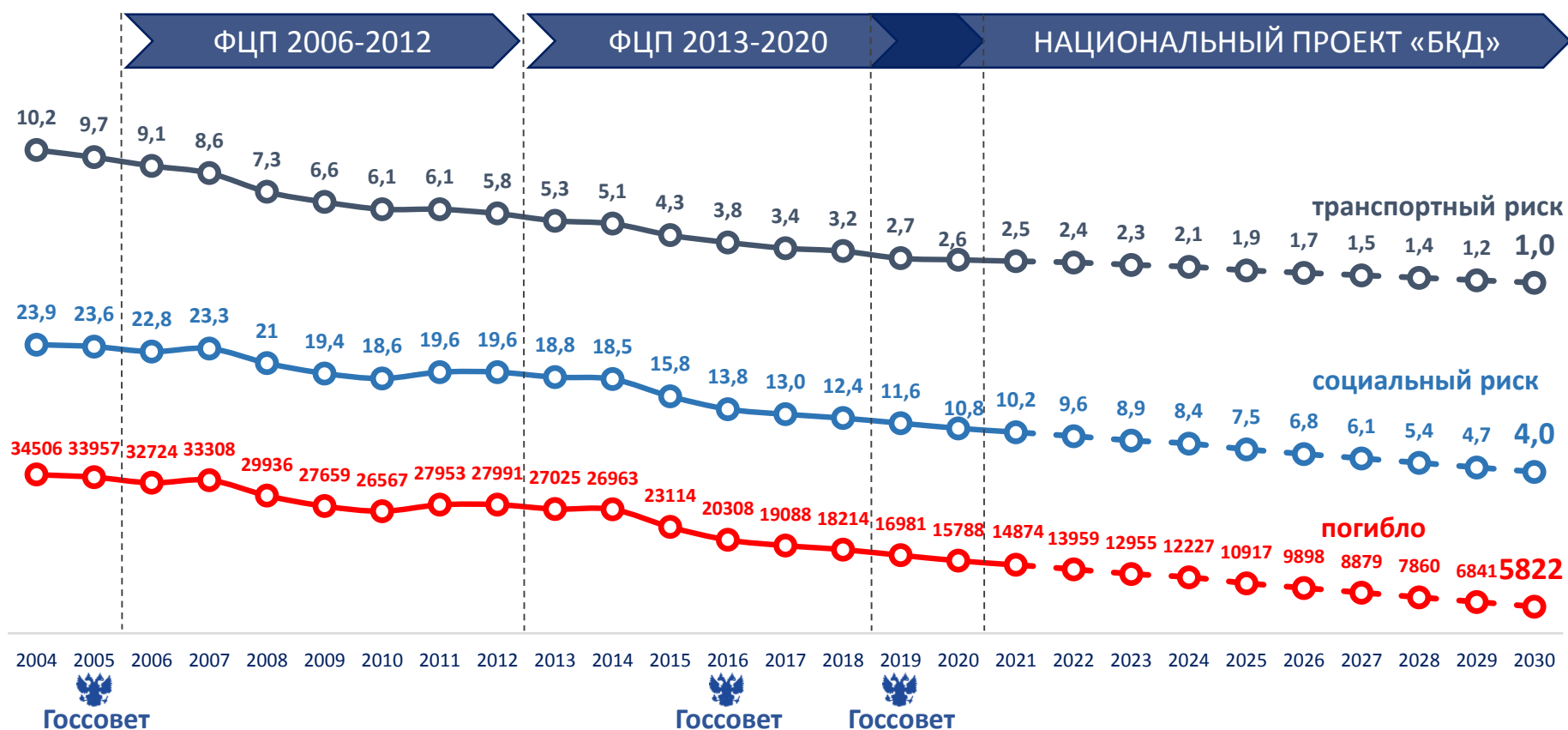
БЕЗОПАСНЫЙ СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

Область Основной компонент	ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО	ПРАВОПРИМЕНЕНИЕ	ОБРАЗОВАНИЕ	ТЕХНОЛОГИИ
БЕЗОПАСНАЯ ДОРОГА	Требования БДД при проектировании, строительстве и содержании, соответствие категории интенсивности	Оценка/экспертиза, согласование, аудит, надзор	Повышение осведомленности, подготовка специалистов в отрасли и надзоре	Проектирование «прощающих» и «самообъясняющих» дорог, «умные» дорожные системы
БЕЗОПАСНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО	Требования к ТС, набор систем безопасности, транспортное планирование	Сертификация, надзор, техосмотр	Повышение осведомленности о безопасном ТС, подготовка специалистов в отрасли и надзоре	Вспомогательные технологии и оборудование, напоминания о соблюдении требований
БЕЗОПАСНЫЙ УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	Правила, допуск, ответственность	Применение мер принуждения	Пропаганда, непрерывная система воспитания, обучение и экзамены	Вспомогательные технологии и оборудование, напоминание о правилах
ЭФФЕКТИВНОЕ РЕАГИРОВАНИЕ ПОСЛЕ ДТП	Стандарты в отношении сбора данных, реагирования после ДТП и расследование ДТП	Надзор за деятельностью служб спасения, должностных лиц, расследующих ДТП	Обучение оказанию первой помощи, обучение должностных лиц, проводящих расследование	Вспомогательные технологии и оборудование

СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Дорожно-транспортная аварийность снижается



ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В РОССИИ И МИРЕ*



По уровню **развития дорожной сети** с учетом площади и численности населения** Российская Федерация занимает **8-е место среди 10 наибольших по площади стран**



Территориальные особенности Российской Федерации обуславливают **необходимость перемещения людей и грузов на значительно большие расстояния**, чем во многих странах мира



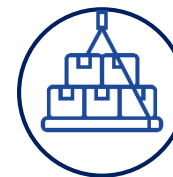
* по состоянию на 2020 г.

** коэффициент Энгеля

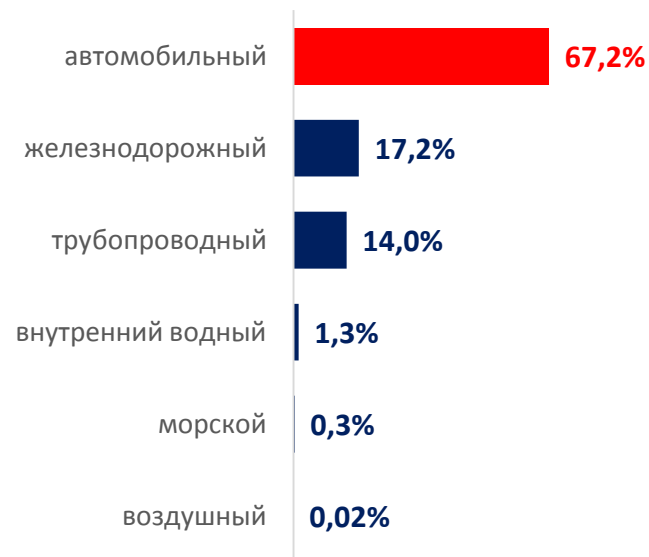
ПЕРЕВОЗКА ПассажиРОВ И ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ



Пассажиры



Грузы

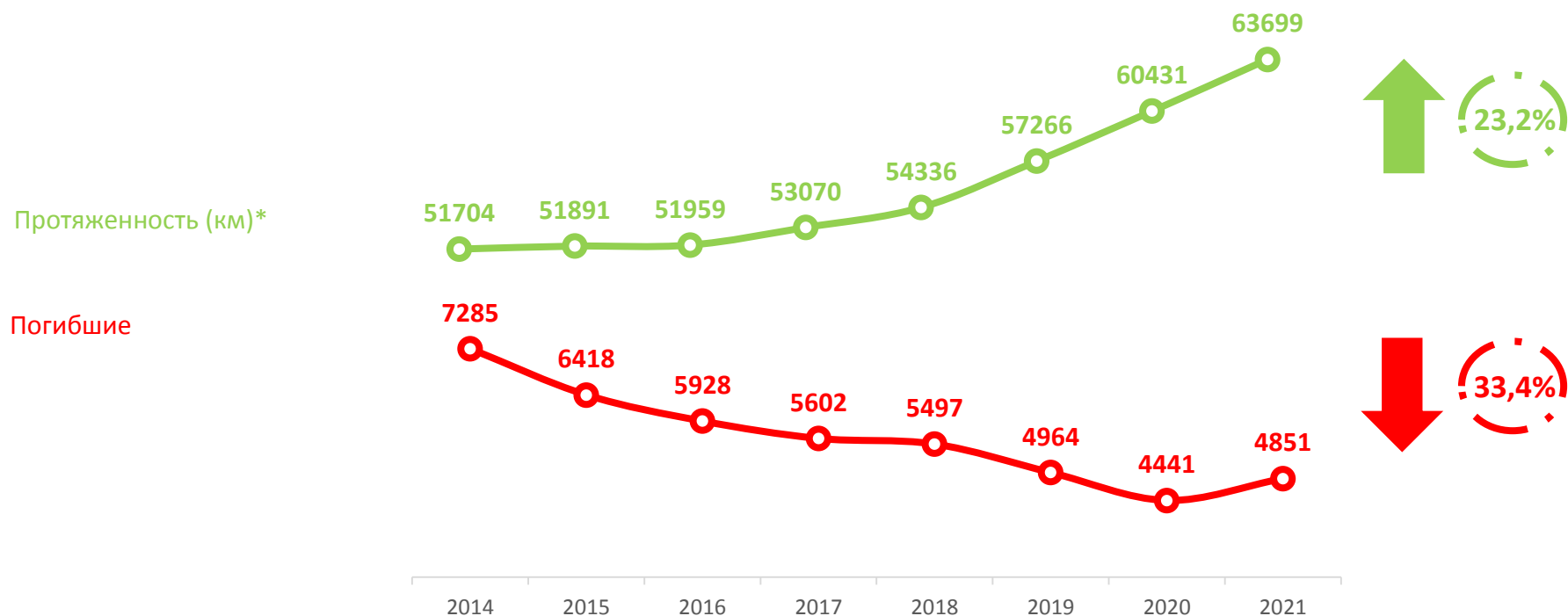


* Автобусы, троллейбусы, трамваи

СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ



За период с 2014 по 2021 год **смертность** на автомобильных дорогах федерального значения **снизилась на 33,4%**, при этом их **протяженность увеличилась на 23,2%**

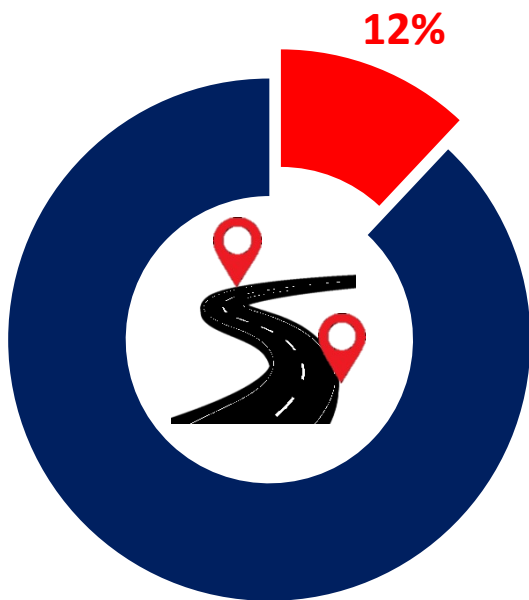


* На основе данных Росстата

РАЗДЕЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ



Разделительной полосой оборудовано только **12%** (6598 км) дорог федерального значения и **менее одной сотой** (2971,2 км) дорог регионального и межмуниципального значения



Дороги федерального значения



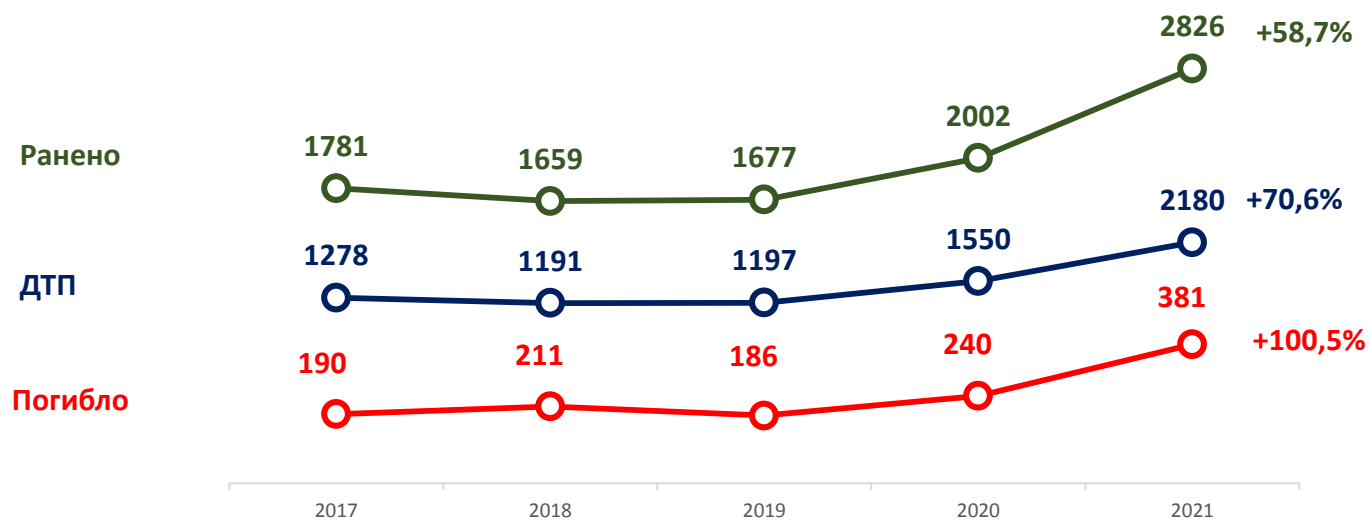
Дороги регионального и
межмуниципального значения

■ оборудовано разделительной полосой

АВАРИЙНОСТЬ В МЕСТАХ ПРОИЗВОДСТВА ДОРОЖНЫХ РАБОТ



На протяжении последних трех лет отмечено **увеличение основных показателей аварийности в местах производства дорожных работ**



Показатели аварийности в местах производства дорожных работ

РЕЗКОЕ ИЗМЕНЕНИЕ ДОПУСТИМОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ

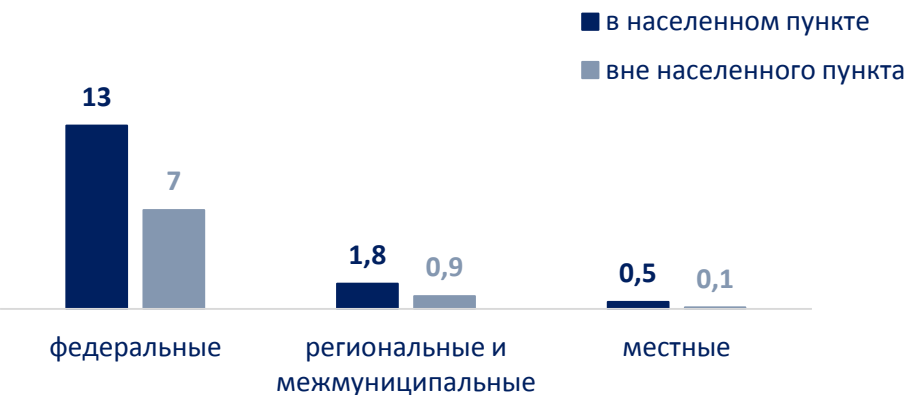


При въезде в зону с более **низким скоростным режимом** водители, как правило, **недооценивают скорость движения** и, следовательно, **недостаточно ее адаптируют** под изменившуюся обстановку

Дорожный риск по количеству ДТП*



Дорожный риск по числу погибших*



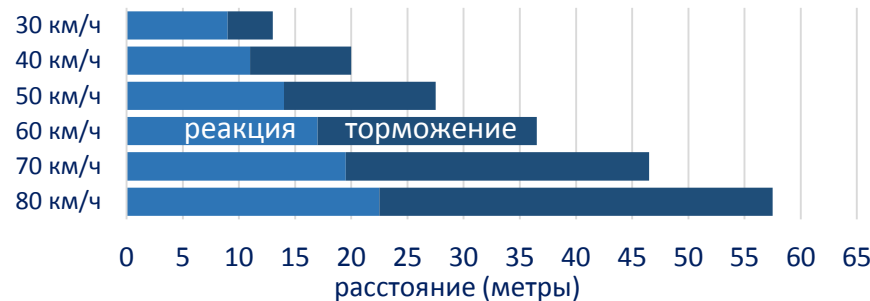
* количество ДТП либо число погибших на 100 км протяженности дороги

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ



На каждый 1% **увеличения** средней скорости ТС приходится **4%-ное увеличение** риска ДТП со смертельным исходом и **3%-ное увеличение** риска ДТП с тяжкими последствиями

Зависимость между скоростью движения ТС и тормозным путем при экстренном торможении



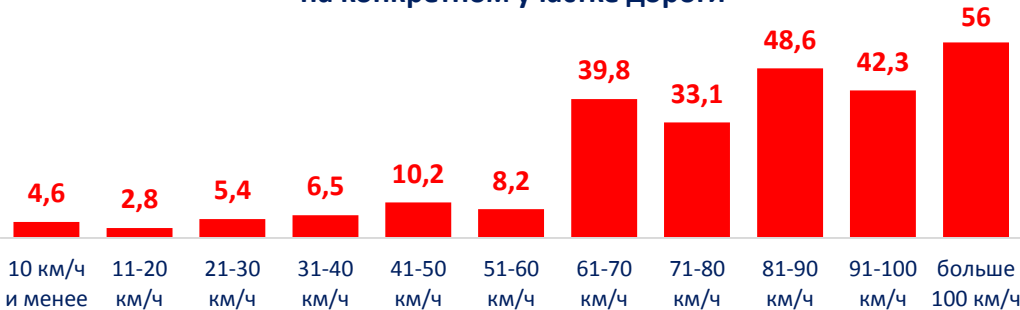
Влияние скорости ТС на вероятность смертельного исхода пешехода



Тяжесть последствий при наездах на пешеходов в зависимости от установленного ограничения скорости движения ТС на конкретном участке дороги



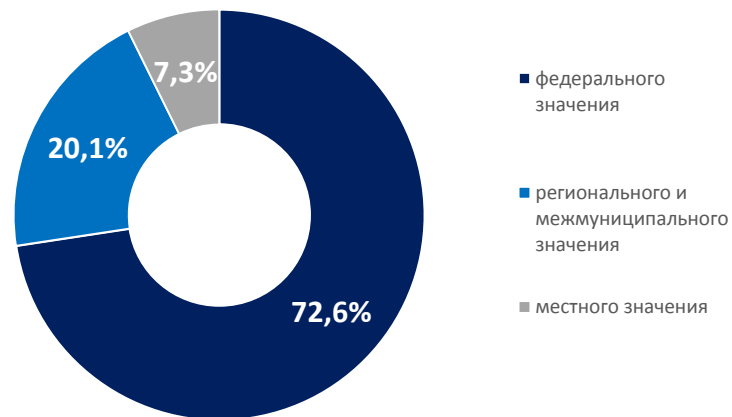
Наименьшая тяжесть последствий (2,9) фиксируется в местах, оборудованных искусственными неровностями



АВАРИЙНОСТЬ НА ДОРОГАХ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ПО ПРИЧИНЕ НАРУШЕНИЯ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ



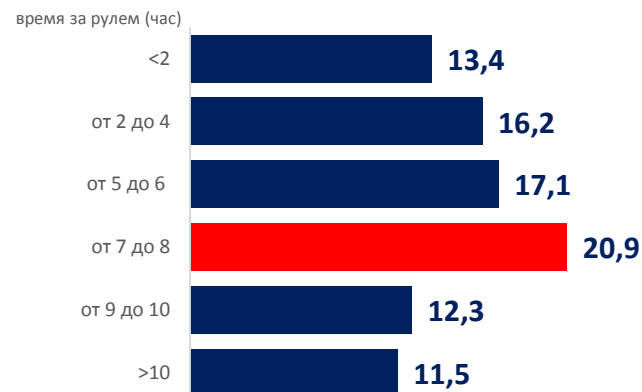
В среднем **3 из 4 смертельных случаев**, связанных с нарушением режима труда и отдыха водителем, фиксируются на автомобильных дорогах федерального значения



Удельный вес погибших в ДТП с участием водителей, не соблюдавших режим труда и отдыха, в зависимости от значения автомобильных дорог



По мере увеличения времени, проведенного виновником ДТП за рулем, **возрастает** тяжесть последствий ДТП

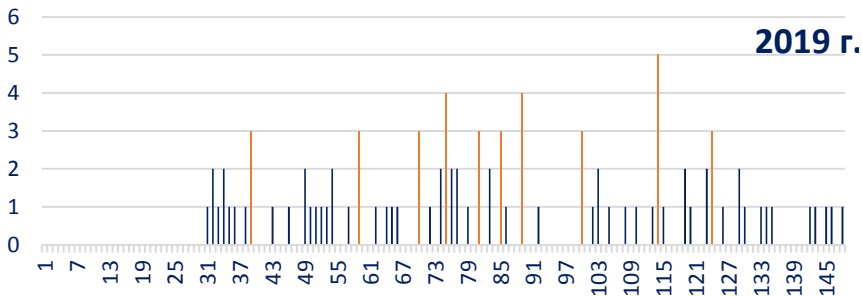


Показатель тяжести последствий на ФАД в зависимости от времени нахождения за рулем виновника ДТП

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНО-ОПАСНОГО УЧАСТКА

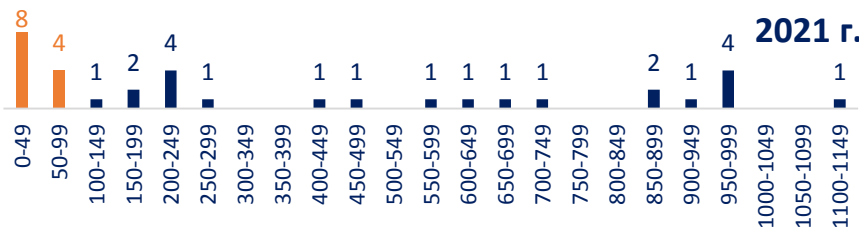


Альтернативные критерии определения аварийно-опасных участков (зон, направлений) **позволяют выявлять участки**, характеризующиеся повышенным риском аварийности, но **не попадающие под существующие критерии** мест концентрации ДТП.



А-180 «Нарва» Санкт-Петербург - граница с Эстонской Республикой

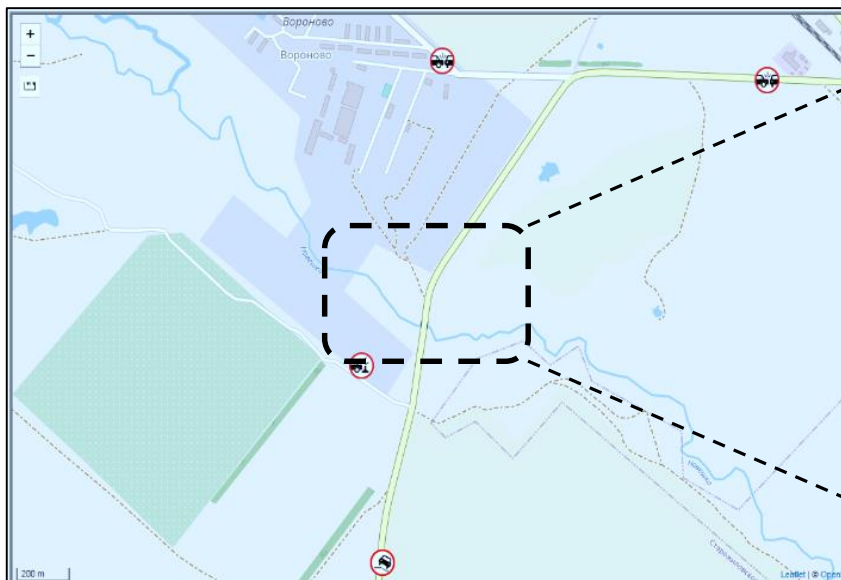
Выявлено 10 участков протяженностью по 1 км, на каждом из которых совершено по 3 или более ДТП.
Сумма данных ДТП составила 33,7% от общего количества на данной ФАД. При этом суммарная протяженность участков (10 км) составляет только 7,8% от общей протяженности дороги.



Р-504 «Колыма» на территории Республики Саха (Якутия)

На участок, составляющий 8,7% от общей протяженности дороги (0-100 км), приходится 35,3% ДТП (2020 г. – 23,1%; 2019 г. – 42,9%; 2018 г. – 40%).

ВРЕМЕННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНО-ОПАСНОГО УЧАСТКА



В 2021 г. в рассматриваемом «квадрате» **происшествий с пострадавшими не зарегистрировано**, имело место 4 «разрозненных» ДТП без пострадавших

Участок **не характеризуется** повышенной вероятностью совершения ДТП



При анализе за период с 2016 г. по 2020 г. установлено наличие **3 однотипных ДТП** (2 опрокидывания и 1 съезд с дороги с последующим опрокидыванием), совершенных в **зимних условиях** движения (18.12.2016; 13.12.2017; 19.01.2020)

Не соответствует определению «место концентрации ДТП» по времени

СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



В 12 субъектах Российской Федерации удельный вес погибших в ДТП на автомобильных дорогах федерального значения превысил **половину** всех погибших в ДТП на территории данных субъектов





Самарьянов Андрей Викторович

Заместитель руководителя
Федерального дорожного агентства Российской Федерации



Разделение встречных транспортных потоков, в том числе в рамках Пятилетнего плана дорожной деятельности.



Повышение безопасности дорожного движения в местах производства дорожных работ.



Интуитивно воспринимаемое водителями выделение участков автомобильных дорог, проходящих через населённые пункты, и применение инженерных решений по успокоению движения ТС.



Мотивация создания придорожной инфраструктуры для комфортного отдыха водителей, в том числе непрофессиональных.



Изменение подходов к системе определения мест концентрации ДТП.



Перспективы участия Росавтодора и подведомственных ему учреждений в реализации региональных проектов в сфере безопасности дорожного движения.

АУДИТ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Аудит безопасности дорожного движения – проверка результатов деятельности организаций при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на соответствие действующим требованиям нормативно-технических документов по организации и БДД.

Аудит БДД рассматривается как **элемент** системы управления безопасностью дорожного движения для всего жизненного цикла дороги

Наибольших результатов в области безопасности дорожного движения **достигли те страны, которые приняли аудит безопасности дорожного движения** как часть успешного плана действий по безопасности дорожного движения

Стадия жизненного цикла дороги	Вид аудита
Проектирование	Аудит инженерного проекта (при одностадийном проектировании)
	Аудит проекта и рабочей документации (при двухстадийном проектировании)
Строительство, реконструкция, капитальный ремонт	Аудит автомобильной дороги перед вводом ее в эксплуатацию
Эксплуатация	Аудит дорожных условий
	Аудит элементов обустройства дорог
	Аудит организации дорожного движения
	Аудит мест концентрации ДТП
	Специальный аудит

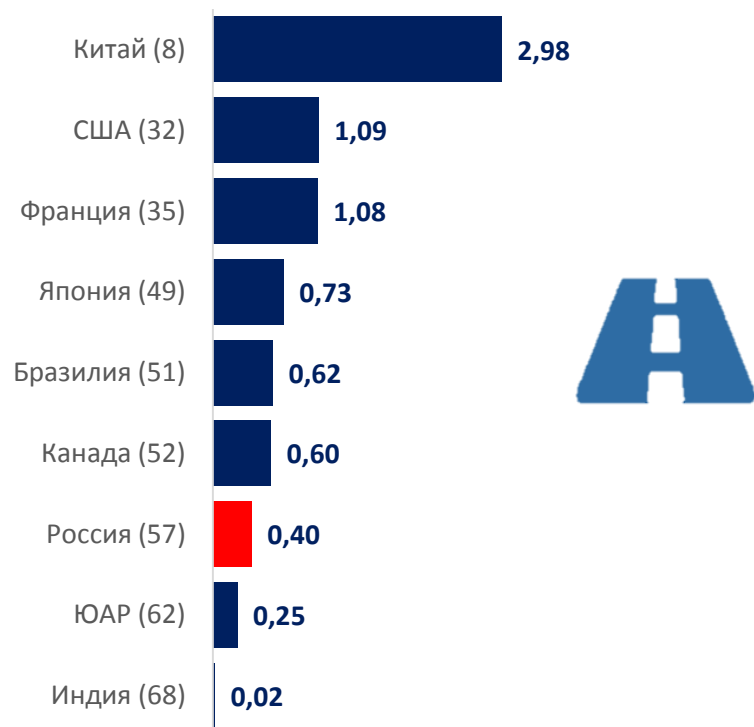
В Российской Федерации законопроект об аудите безопасности дорожного движения* находится в стадии рассмотрения Советом Государственной Думы

Стадии рассмотрения законопроекта



* Законопроект № 290675-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части повышения уровня безопасности дорожного движения»

СКОРОСТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ



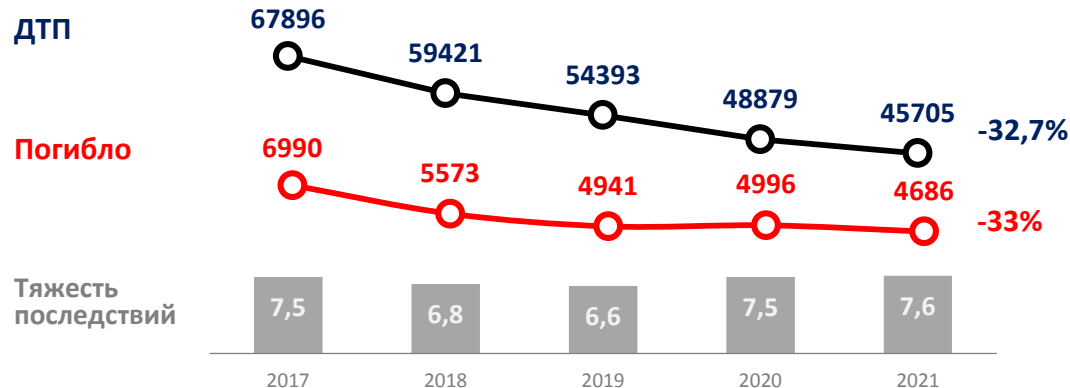
По **протяженности скоростных дорог** Российская Федерация занимает **11 позицию в мире**, а по их доле в составе всех дорог - **57** из 68 среди стран, имеющих скоростные дороги в составе дорожной сети

НЕДОСТАТКИ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

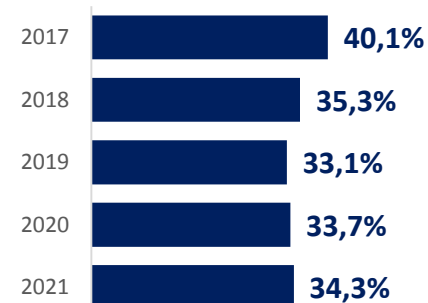


В 2021 году недостатки содержания улично-дорожной сети установлены на местах **трети** всех зарегистрированных ДТП.

На протяжении двух последних лет отмечается **увеличение тяжести последствий** таких ДТП, а также **удельного веса** в общей структуре аварийности.



Показатели аварийности с сопутствующими НДУ



Доля ДТП с НДУ в общей структуре аварийности



Гайнетдинов Ренат Мидхатович

Заместитель директора Департамента государственной
политики в области дорожного хозяйства
Министерства транспорта Российской Федерации



Перспективы нормативного закрепления аудита улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения.



Стоит ли нормативно или методически регламентировать снижение допустимой скорости движения на отдельных участках УДС?

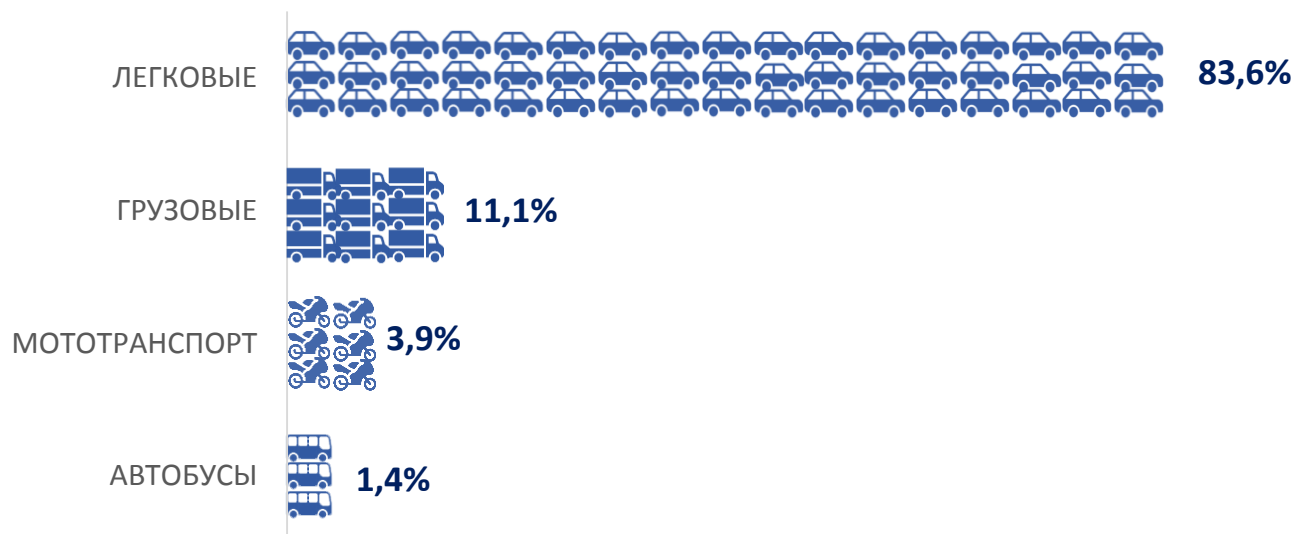


Как повысить оперативность реализации дополнительных мер по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе устранению недостатков УДС?

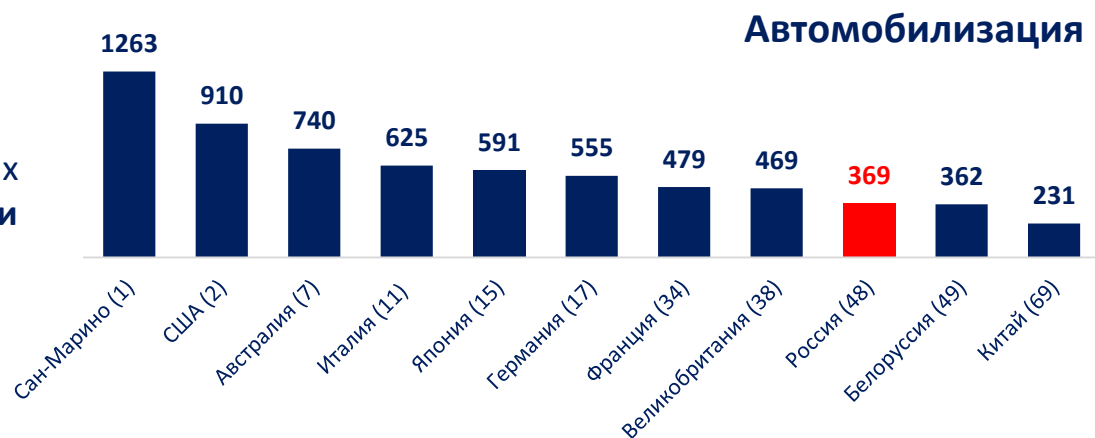
ЧИСЛЕННОСТЬ ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ



Парк транспортных средств составляет **60,1 млн** единиц (без прицепов и полуприцепов)



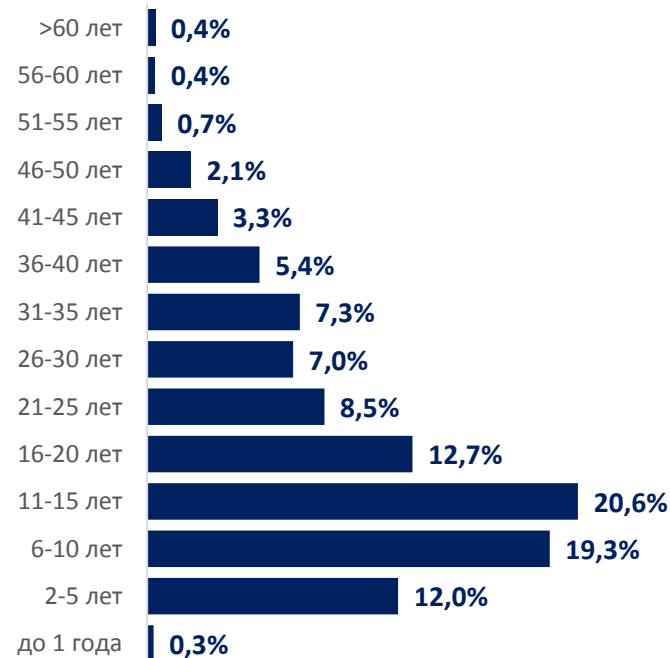
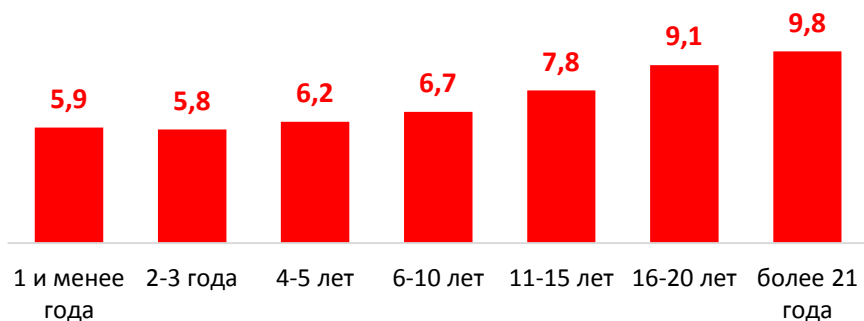
Российская Федерация находится на **48-м месте** относительно других стран по уровню автомобилизации



ВЛИЯНИЕ ВОЗРАСТА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



В настоящий момент транспортные средства, с года выпуска которых прошло **более 15 лет**, составляют **почти половину** среди всех зарегистрированных механических транспортных средств*



При увеличении срока эксплуатации ТС **возрастает** тяжесть последствий для лиц, находящихся в момент ДТП в салоне ТС.

* Оперативные данные по состоянию на июнь 2022 года

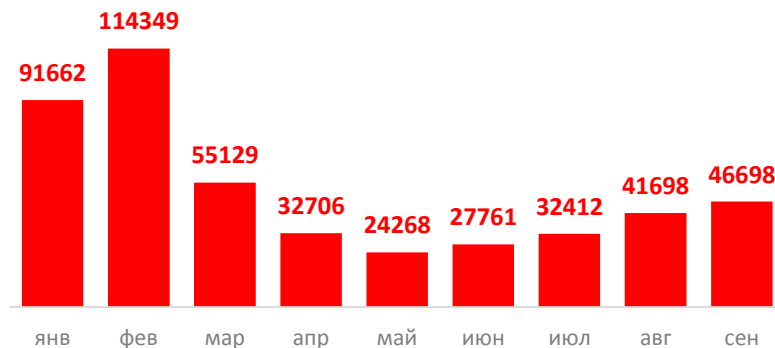
СОСТОЯНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В 2022 ГОДУ



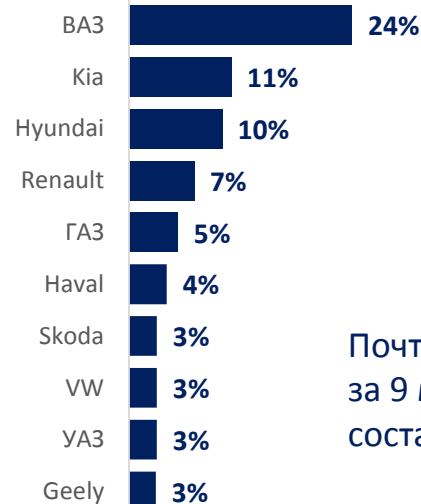
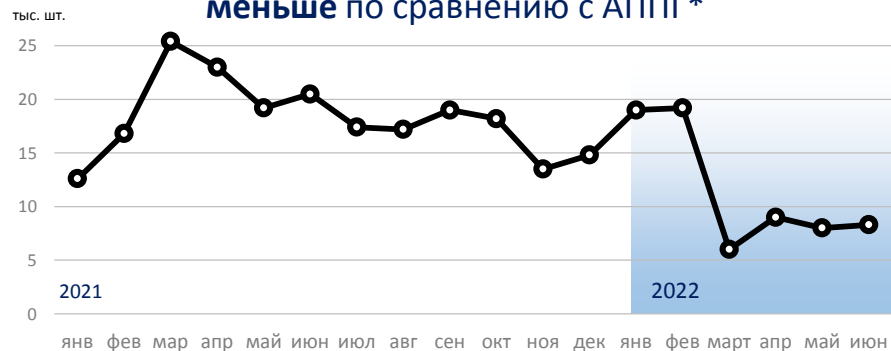
За 6 месяцев 2022 года **произведено**
275,4 (-60,5%) тыс. легковых автомобилей*



С января по сентябрь 2022 года **продано**
506 661 (-59,8%) легковых автомобилей**



В июне 2022 года в Россию **ввезено** 8,3 тыс. легковых автомобилей, что почти **в 2,5 раза меньше** по сравнению с АППГ*



Почти четвертую часть проданных за 9 месяцев 2022 года легковых ТС составили автомобили марки **ВАЗ****

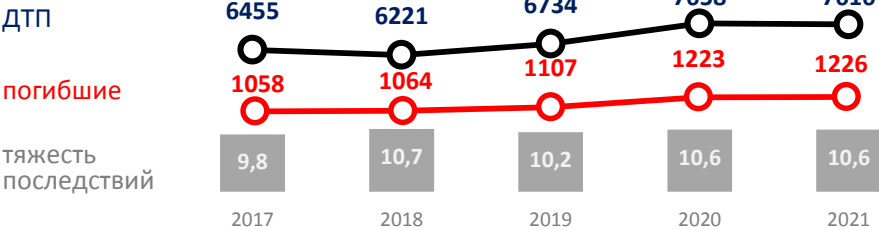
* Данные АВТОСТАТА

** Данные Ассоциации европейского бизнеса

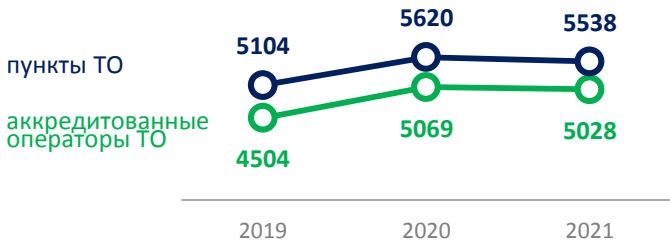
ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ



В 2021 году технические неисправности ТС установлены в каждом **20-м ДТП**. На такие ДТП пришелся каждый **12-й погибший**. Показатели аварийности с участием технически неисправных ТС **увеличиваются**.



Функционируют 5028 аккредитованных операторов ТО с 5538 пунктами ТО*. В 2021 году их количество **снизилось**.



* По состоянию на 31 декабря 2021 года

** За период с 1 марта по 31 декабря 2021 года



100%

3,4%



99,7%

0,3%

2%



99,1%

0,9%

2,1%



98,8%

1,2%

4,5%



97,7%

2,3%

4,6%



97,1%

2,9%

8,3%



72,2%

27,8%

6,2%

доля ДТП с технически неисправными ТС среди всех ДТП с участием ТС конкретной категории

не соответствует требованиям безопасности

Во всех выданных диагностических картах на троллейбусы проставлено соответствие требованиям безопасности. Наибольшая доля диагностических карт, в которых проставлено **несоответствие** ТС требованиям безопасности, характерна для автобусов**.



Каримов Альберт Анварович

Заместитель Министра промышленности и торговли
Российской Федерации



Способы стимулирования обновления коммерческого и личного автомобильного парка, оборудованного современными системами безопасности.

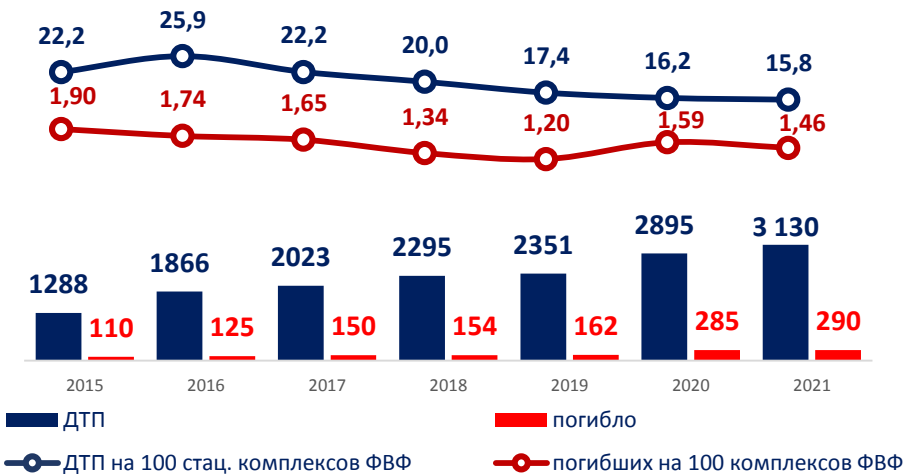


Перспективы повышения технической надежности автомобилей, в том числе посредством совершенствования проведения периодического технического осмотра автомобилей.

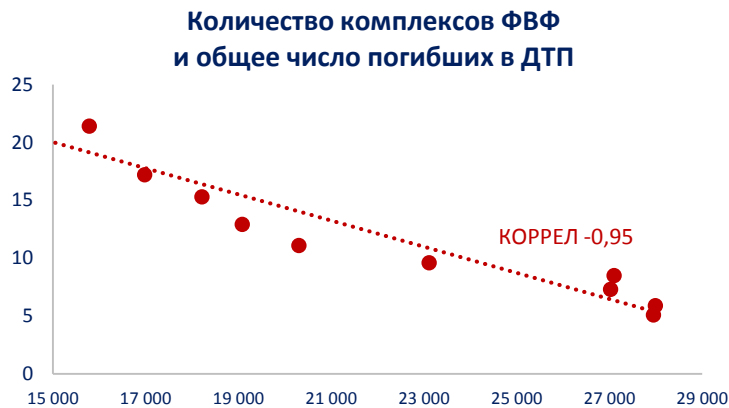
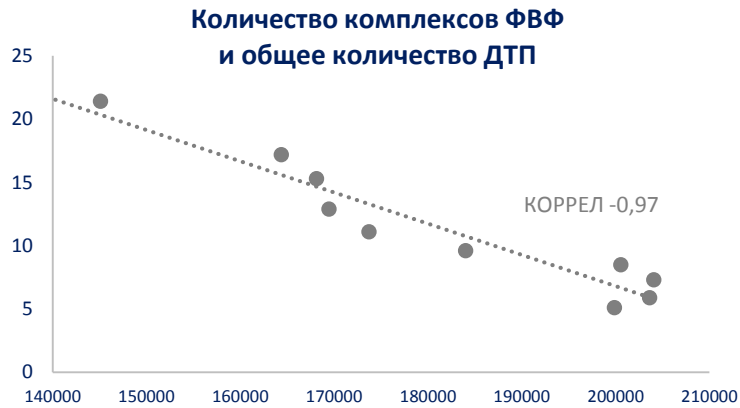
ВЛИЯНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД НА СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ



С 2016 года количество ДТП и число погибших в зоне работы комплексов ФВФ в расчете на 100 стационарных комплексов ежегодно снижалось



Развитие системы автоматической фиксации административных правонарушений оказывает эффективное и положительное влияние на снижение общего уровня аварийности на автодорогах страны





Минниханов Рифкат Нургалиевич

Директор ГБУ «Безопасность дорожного движения»

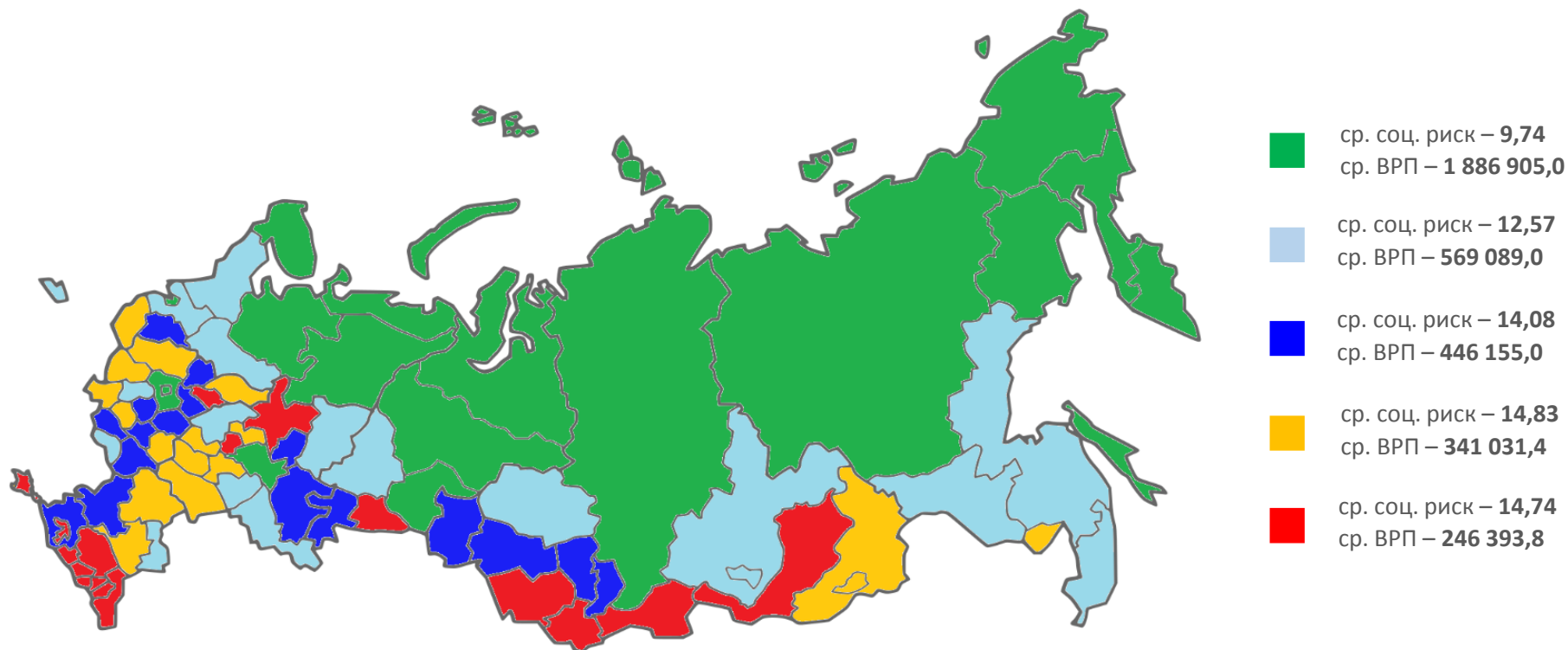


*Перспективы развития систем фото- видео фиксации нарушений ПДД,
в том числе как элемента интеллектуальной транспортной системы.*

ВЛИЯНИЕ ЭКОНОМИКИ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Регионы с высоким значением **валового регионального продукта**, как правило, характеризуются более низкими показателями **социального риска***

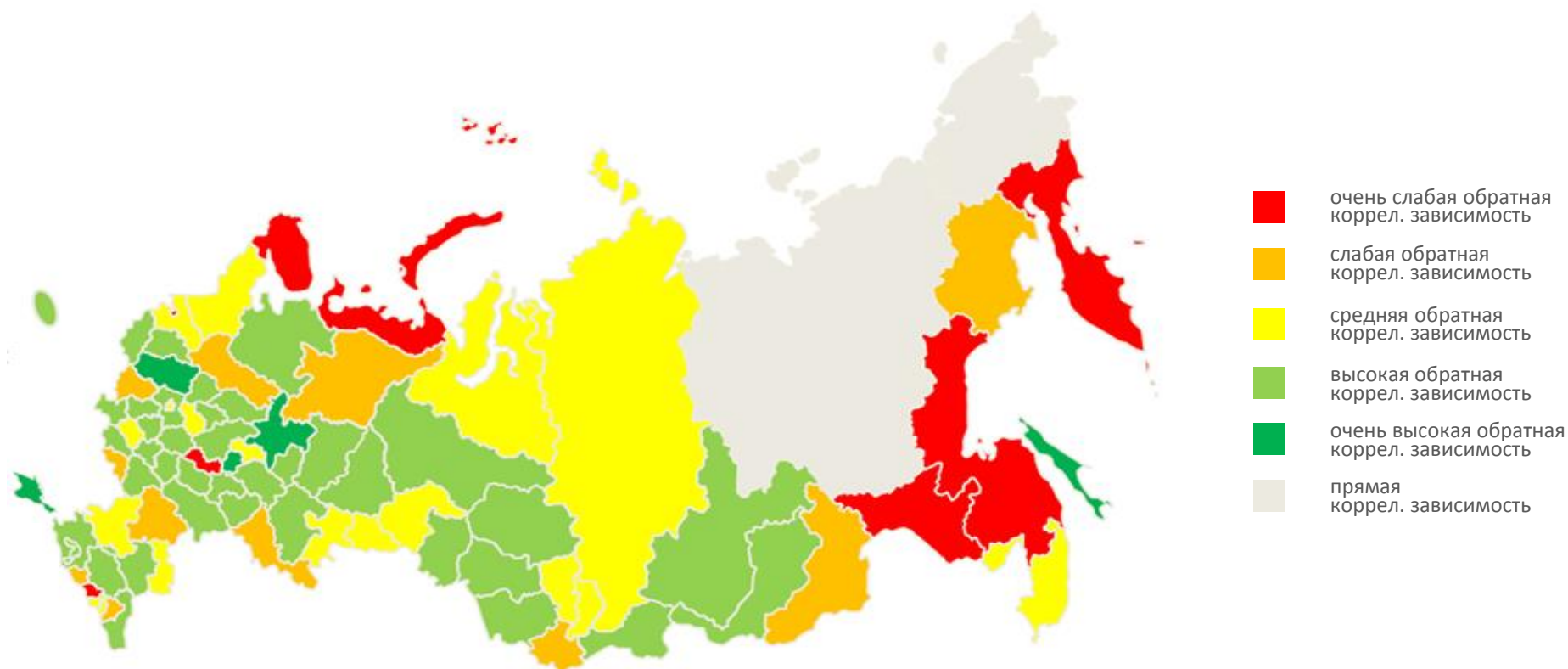


* По состоянию на 2020 год

ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Более чем в половине регионов Российской Федерации установлена высокая или очень высокая обратная корреляционная зависимость между объемом региональных дорожных фондов и числом погибших в ДТП*



* На основе данных за период 2011-2020 гг.

РАЗРАБОТКА ДОКУМЕНТОВ ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ГОРОДСКИХ ОКРУГОВ И ПОСЕЛЕНИЙ



В 49 регионах разработано **более 80%** документов транспортного планирования





Объем средств дорожного фонда на мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.



Установление минимального долевого объема средств дорожного фонда на безопасность дорожного движения.



Лучшие региональные практики в области обеспечения безопасности дорожного движения.



Результаты работы по транспортному планированию.



Роль органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в организации безопасного использования велосипедов и средств индивидуальной мобильности.



Черников Михаил Юрьевич

Начальник Главного управления по обеспечению
безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел Российской Федерации