

**РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА  
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ  
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Выпускная аттестационная работа  
по программе профессиональной подготовки  
«Программа подготовки высшего уровня резерва управленческих кадров»  
на тему: «**СОХРАНЕНИЕ ЖИЗНЕЙ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ**»

**РАЗРАБОТЧИКИ И СЛУШАТЕЛИ ПРОГРАММЫ:**

**Александров Роман Владимирович**, директор Департамента международного сотрудничества Министерства транспорта Российской Федерации

**Димитров Константин Николаевич**, Министр транспорта Красноярского края

**Костенкова Елена Викторовна**, председатель комитета финансово-бюджетного контроля Курской области

**Ларина Екатерина Геннадьевна**, директор Департамента государственной политики в области средств массовой информации Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации

**Луговенко Владимир Владимирович**, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта

**Яценко Андрей Александрович**, главный бухгалтер Государственной компании "Российские автомобильные дороги"

**Москва, 2021**

**Оглавление**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ПАСПОРТ ПРОЕКТА .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>ОБОСНОВАНИЕ РАЗРАБОТКИ ПРОЕКТА .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>ЗАДАЧИ ПРОЕКТА .....</b>   | <b>10</b> |
| <b>ЗАДАЧА 1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФИКСАЦИИ 100% НАРУШЕНИЙ ПДД, ЯВЛЯЮЩИХСЯ НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫМИ ПРИЧИНАМИ СМЕРТНОСТИ В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>ЗАДАЧА 2 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМИРОВАНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ВОДИТЕЛЕЙ О ВЗАИМНОМ ПРИБЛИЖЕНИИ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК. ....</b>  | <b>16</b> |
| <b>ЗАДАЧА 3. СОЗДАНИЕ МЕХАНИЗМОВ МОТИВАЦИИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ К БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ... ..</b>   | <b>25</b> |
| <b>ЗАДАЧА 4. НЕКАПИТАЛОЕМКОЕ УЛУЧШЕНИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ СМЕРТНОСТИ В ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ МЕСТАХ КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП (КОНСТРУКТОР "ДОРОЖНАЯ НЕКАПИТАЛОЕМКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА").....</b> | <b>30</b> |
| <b>ЗАДАЧА 5. СОЗДАНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ СМЕРТНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ. ....</b>  | <b>34</b> |
| <b>ЗАДАЧА 6 ФОРМИРОВАНИЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ПРАВОСОЗНАНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ....</b>  | <b>37</b> |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1.....</b>  | <b>42</b> |

## ПАСПОРТ ПРОЕКТА

- Миссия Проекта:** Управление рисками смертности в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) на новом технологическом уровне для перехода к «нулевой смертности» к 2030 году.
- Цель Проекта:** Радикальное снижение количества погибших и травмированных в ДТП к 2024 году по сравнению с 2019 годом.
- Задачи Проекта:**
1. Обеспечение фиксации 100% нарушений ПДД, являющихся наиболее частыми причинами смертности в населенных пунктах.
  2. Обеспечение информирования пешеходов и водителей о взаимном приближении в темное время суток.
  3. Создание механизмов мотивации участников дорожного движения к безопасному поведению на дорогах
  4. Некапиталоемкое улучшение дорожной инфраструктуры для профилактики смертности в потенциальных местах концентрации ДТП (Конструктор "Дорожная некапиталоемкая инфраструктура").
  5. Создание интеллектуальной модели управления рисками смертности на автомобильных дорогах.
  6. Формирование коллективного правосознания участников дорожного движения.
- Результат Проекта:** Наростающий темп ежегодного сохранения жизней и здоровья людей на российских дорогах, с выходом на сохранение 11-ти тысяч жизней и здоровья 150-ти тысяч человек в ДТП в 2024 году.

## ОБОСНОВАНИЕ РАЗРАБОТКИ ПРОЕКТА

Ежегодно на автомобильных дорогах в Российской Федерации в результате ДТП погибают люди в масштабе сопоставимом с населением малого города России.

В 2017 году произошло 169 432 ДТП, в которых погибло 19 088 чел., и получили ранения 215 374 чел.

В 2018 году произошло 168 099 ДТП, в которых погибло 18 214 чел. (снижение смертности 5% относительно 2017 г.), и получили ранения 214 853 чел.

В 2019 году произошло 164 358 ДТП, в которых погибло 16 981 чел. (снижение смертности 12% относительно 2017 г. и 7% относительно 2018 г.), и получили ранения 210 877 чел. 2019 год в настоящем Проекте принят за базовый.

В 2020 году произошло 145 073 ДТП (-11,7% к АППГ), в которых погибло 16 152 чел. (-4,9% к АППГ) и получили ранения 183 040 (-13,2% к АППГ).<sup>1</sup>

Динамика ДТП, погибших и раненых представлена на диаграммах 1, 2, 3.

Основным фактором совершения ДТП остается нарушение ПДД водителями транспортных средств (диаграмма 4). По причине нарушения ПДД водителями в 2020 году погибло 13542 человека, что составляет 84% от общего количества погибших. Динамика количества ДТП, погибших и раненых по причине нарушений ПДД водителями представлена на диаграммах 6 – 8.

В населенных пунктах и вне таковых погибает примерно равное количество человек. В 2020 году в населенных пунктах погибло 7664 человек, вне населенных пунктов 8488 человек (диаграмма 5). Основными видами ДТП, в которых погибают люди (диаграмма 9), остается столкновение транспортных средств (по этой причине погибает 43% людей) и наезд на пешехода (по этой причине погибает 27% людей).

Несмотря на значительное снижение интенсивности движения транспортных средств, в ночное время погибает более трети от всех погибших (35 %).

Национальный проект «Безопасные и качественные дороги» предусматривает реализацию ряда федеральных проектов: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России». В указанных федеральных проектах выделены наиболее значимые и заметные для общества укрупненные цели и задачи, предусмотрено их приоритетное финансирование и концентрация иных ресурсов для достижения указанных целей и задач, в том числе информационное сопровождение в рамках национального проекта, направленное на освещение в средствах массовой информации результатов, достигнутых в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

Реализуемый комплекс мер по повышению безопасности на автомобильных

---

<sup>1</sup> официальный сайт Госавтоинспекции «ГООУБДД МВД России» (URL: <http://stat.gibdd.ru>)

дорогах позволил снизить количество погибших в ДТП, однако нынешний уровень - 11,2 погибших на 100 тысяч населения в год - остаётся выше среднеевропейского.

В целом, анализ основных показателей смертности на дорогах показывает снижение ДТП, количества погибших и раненых, но темп такого снижения недостаточный. Имеющийся результат, в котором более 16 тысяч погибших и более 180 тысяч пострадавших в год, среди которых около 30% это молодые люди до 30 лет, явно не может нас устраивать.

Кроме того, динамика и неравномерность по регионам снижения показателя смертности на автомобильных дорогах (в среднем 7% в год) ставит под сомнение достижение целевых показателей Национального проекта «Безопасные и качественные дороги» по показателям безопасности дорожного движения (цветограмма 10).

Диаграмма 1 «Количество ДТП по годам»



Диаграмма 2 «Количество погибших в ДТП по годам»

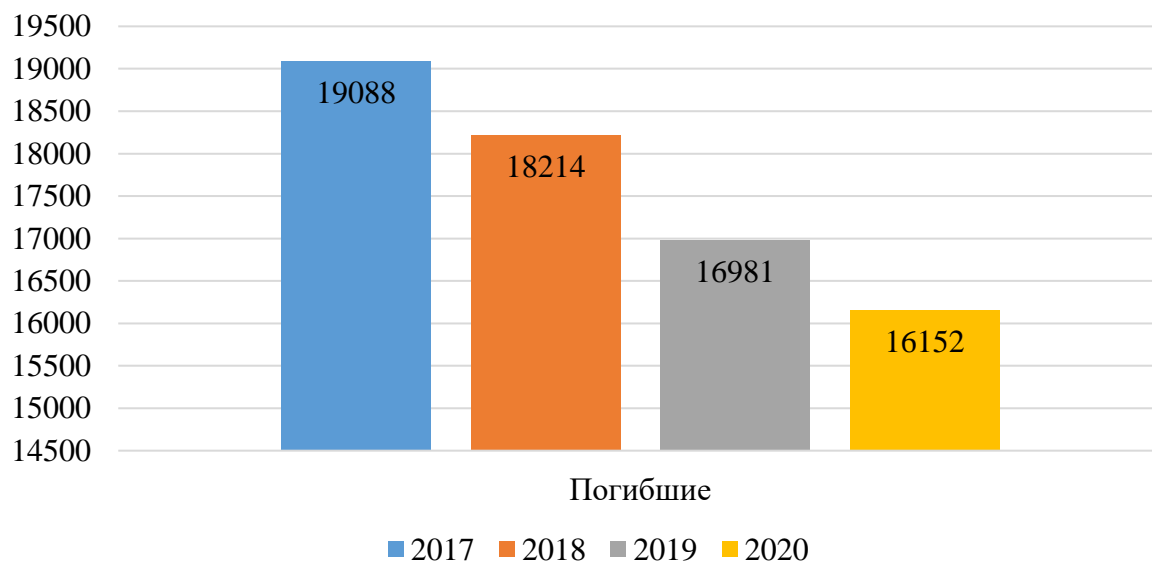


Диаграмма 3 «Количество раненых в ДТП по годам»

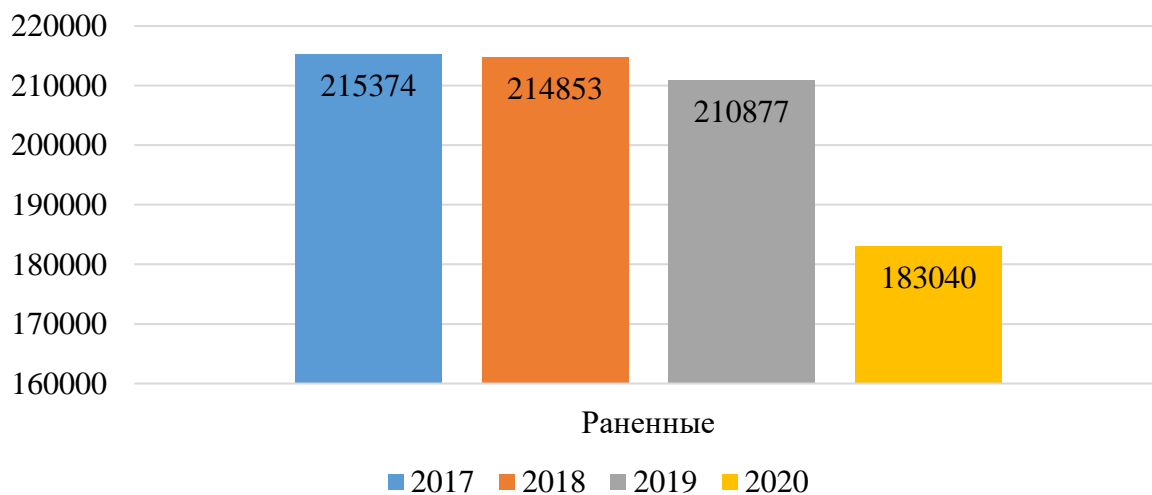


Диаграмма 4 "Причины ДТП за 2020 год"

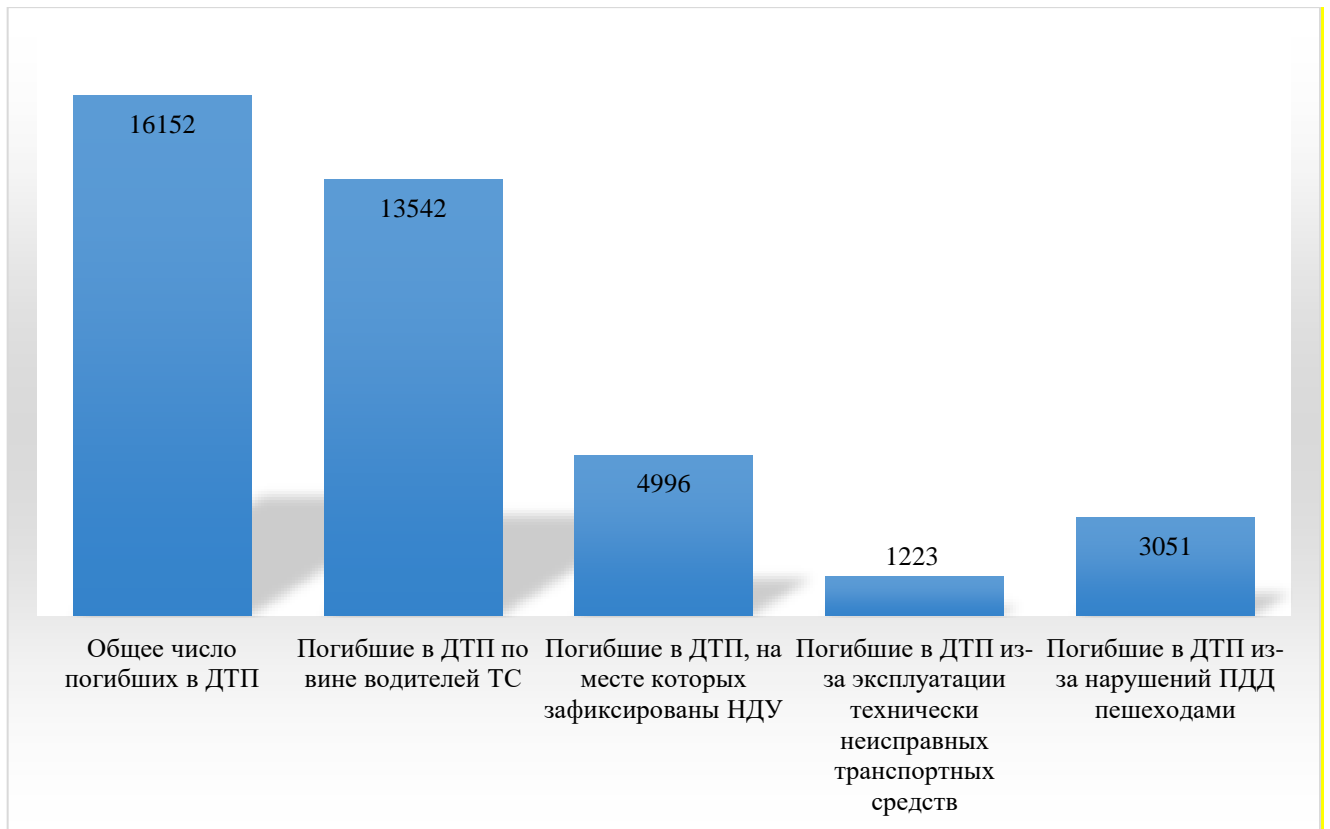


Диаграмма 5 "Погибшие по месту совершения ДТП за 2020 год"

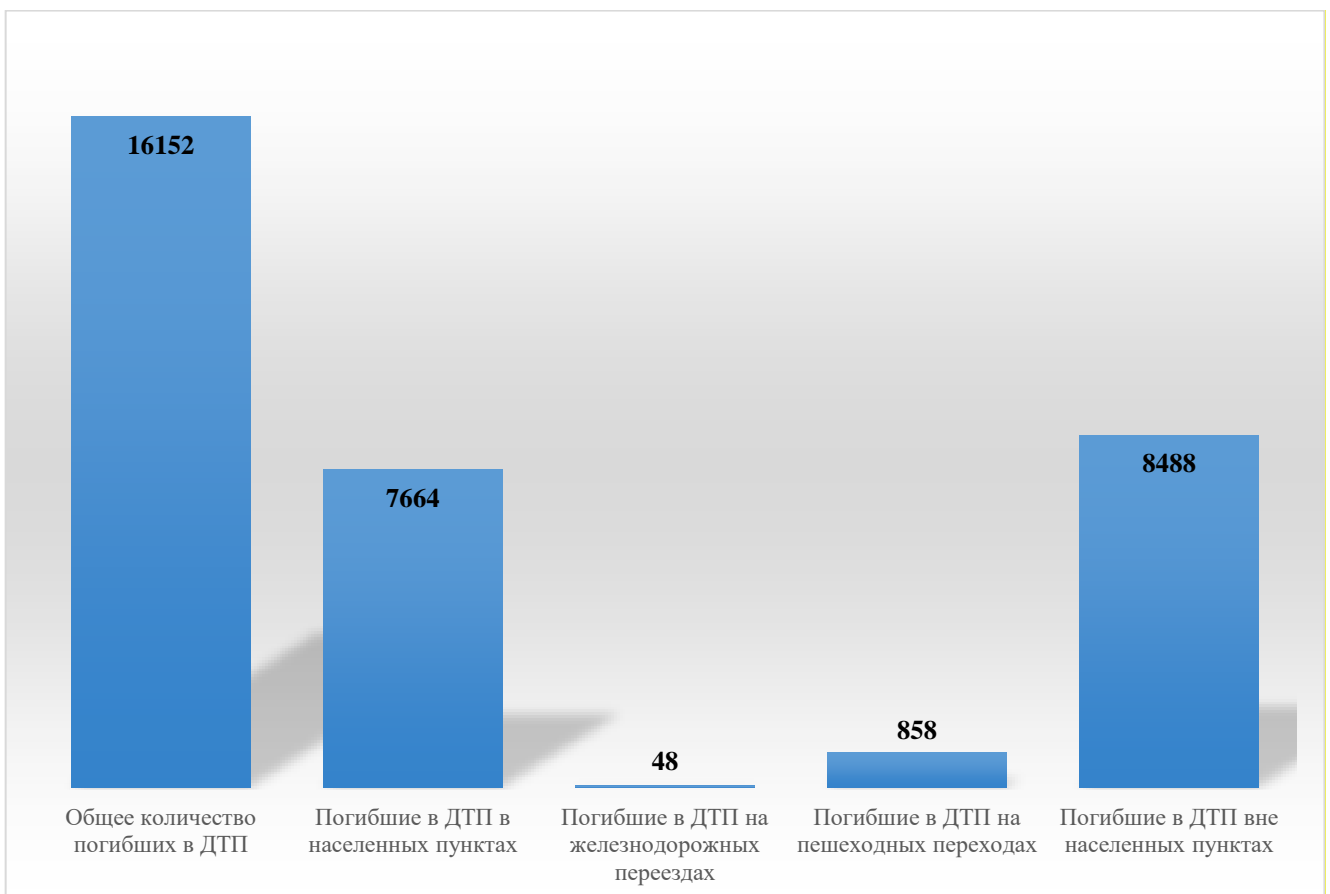


Диаграмма 6 "ДТП по вине водителей"

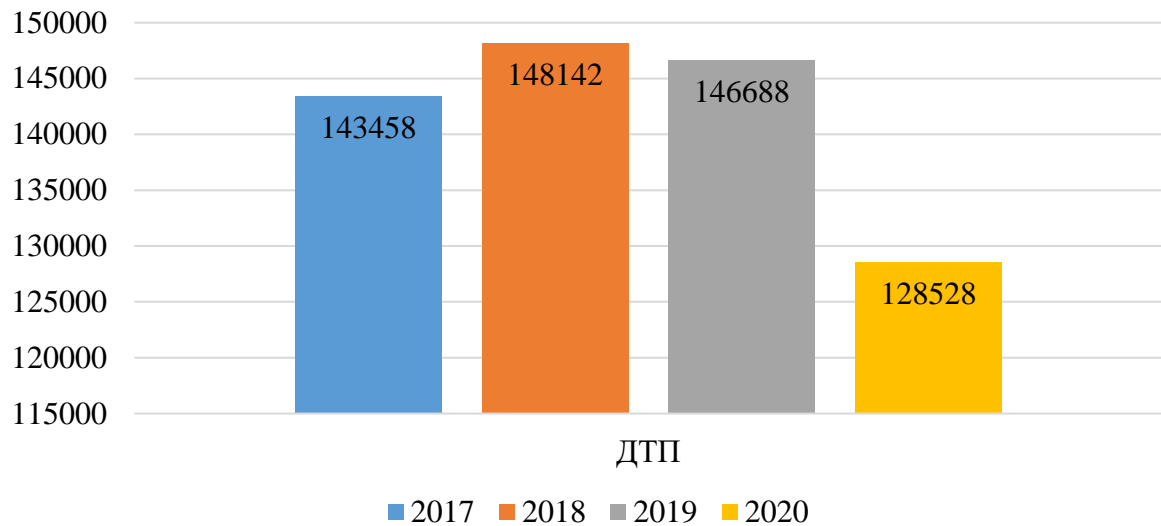


Диаграмма 7 "Погибшие в ДТП по вине водителей"

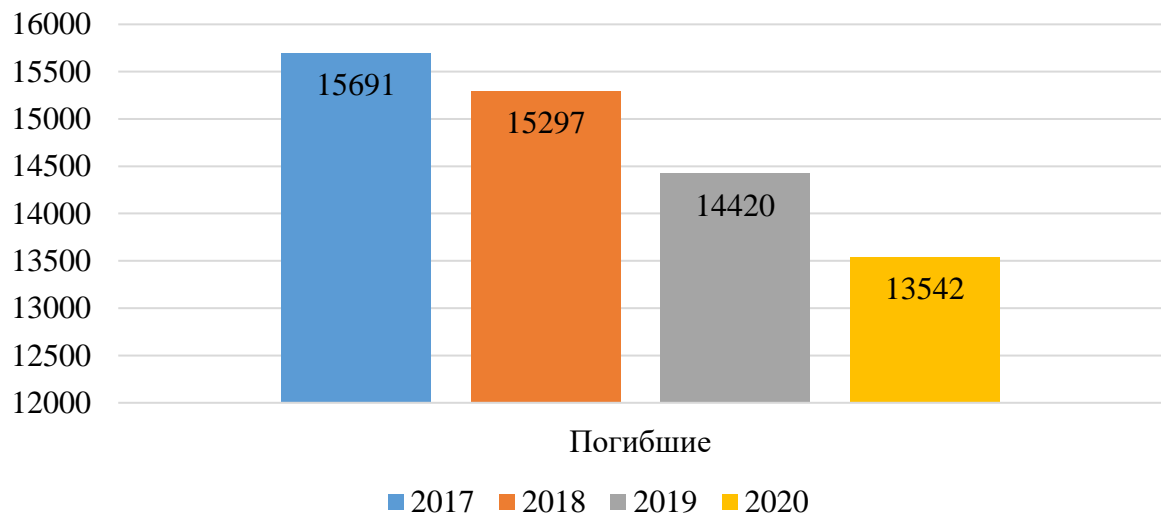
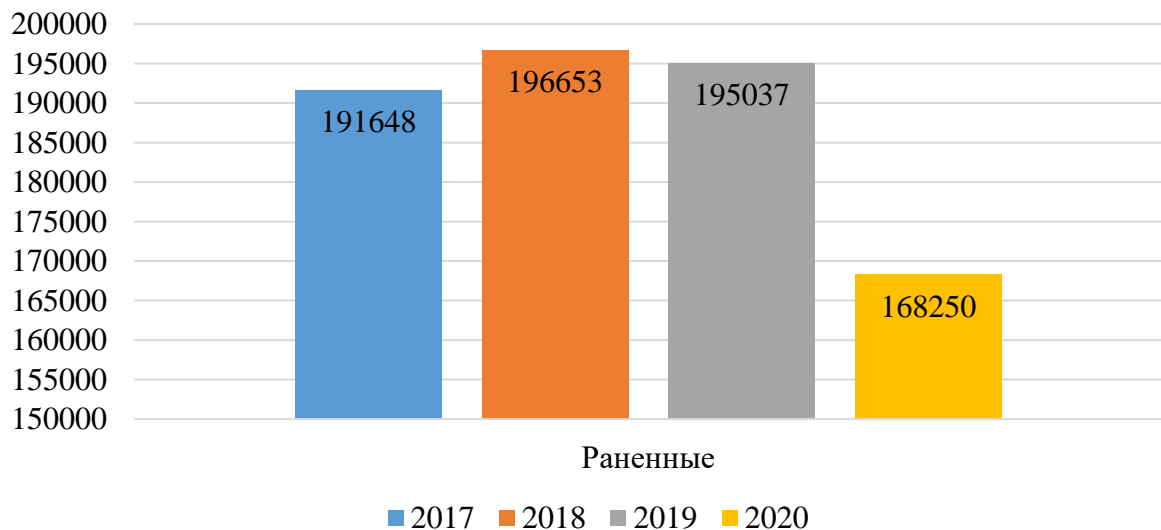
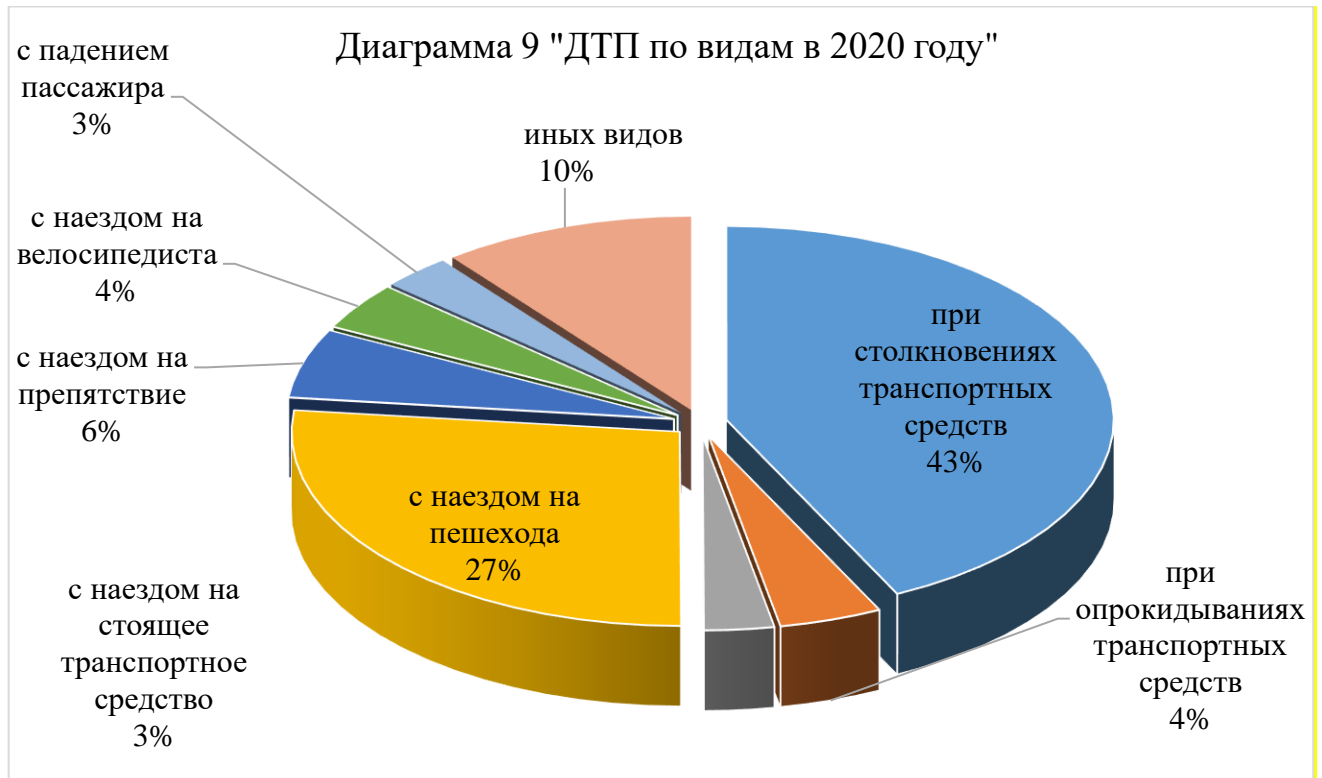


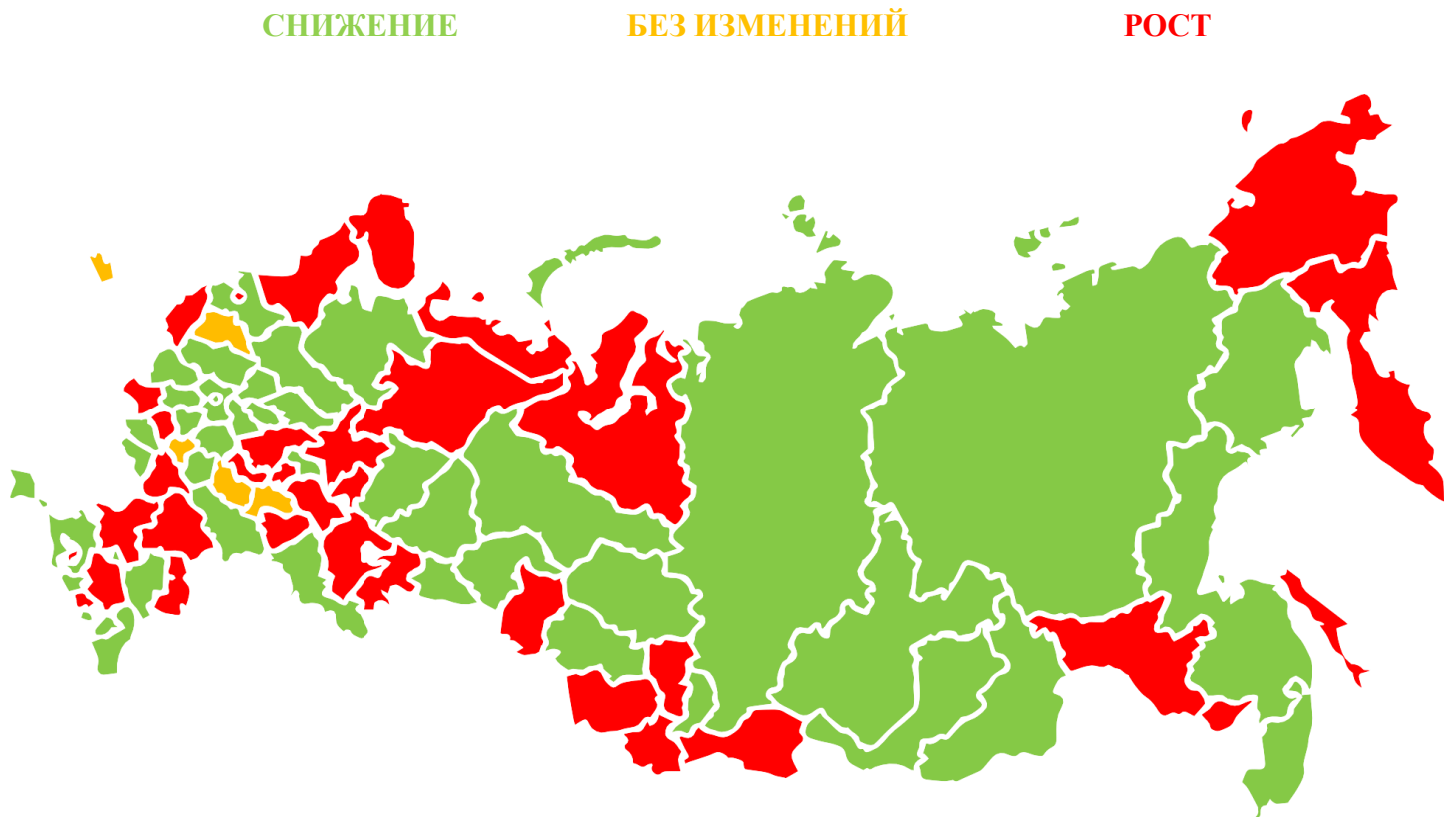
Диаграмма 8 "Раненные в ДТП по вине водителей"







Цветограмма 10 "Динамика социального риска по субъектам Российской Федерации за 2019 год по отношению к 2018 году"



## ЗАДАЧИ ПРОЕКТА

### Категория «Быстрые результаты»

**Задача 1. Обеспечение фиксации 100% нарушений ПДД, являющихся наиболее частыми причинами смертности в населенных пунктах.**

Мероприятия:

- Определение перечня нарушений ПДД, являющихся наиболее частыми причинами смертности в населенных пунктах по вине водителей.
- Обеспечение контроля за движением основных транспортных потоков в пределах населённых пунктов мобильными комплексами фото-видеофиксации.
- Передача полномочий субъектам Российской Федерации по привлечению к административной ответственности за нарушение ПДД, зафиксированных мобильными комплексами фото-видеофиксации.

**Задача 2. Обеспечение информирования пешеходов и водителей о взаимном приближении в темное время суток.**

Мероприятия:

- Установление требований к продаже одежды и иной продукции, установленных категорий с включением световозвращающих материалов.
- Обустройство пешеходных переходов в одном уровне с автомобильной дорогой системами интеллектуального освещения.
- Нанесение светоотражающих элементов на общественный транспорт.

**Задача 3. Создание механизмов мотивации участников дорожного движения к безопасному поведению на дорогах**

Мероприятия:

- Создание экономического механизма мотивации аккуратного вождения.
- Контроль за вождением водителей, систематически нарушающих ПДД.

**Задача 4. Некапиталоемкое улучшение дорожной инфраструктуры для профилактики смертности в потенциальных местах концентрации ДТП (Конструктор "Дорожная некапиталоемкая инфраструктура").**

Мероприятия:

- Создание специализированного отраслевого дорожного методического документа с Перечнем типовых некапиталоемких решений снижения смертности, с допущением ограниченности ресурсов, требующим в комплексе выбрать в первую очередь наиболее эффективные решения (Приложение 1).
- Утверждение нормативного правового акта.
- Использование в субъектах Российской Федерации.

### **Категория «Стратегические инициативы»**

#### **Задача 5. Создание интеллектуальной модели управления рисками смертности на автомобильных дорогах.**

Мероприятия:

- Создание интеллектуальной модели управления рисками смертности.
- Создания Центра расследования автокатастроф.

#### **Задача 6. Формирование коллективного правосознания участников дорожного движения.**

Мероприятия:

- Участие проектной команды в проведении психологических исследований причин совершения ДТП по следующим факторам:

- наезд на пешеходов;
- выезд на полосу встречного движения;
- управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Разработка предложений и рекомендаций по результатам исследований.<sup>2</sup>

- Повышение правосознания участников дорожного движения через направленную работу с детской и юношеской аудиторией.

---

<sup>2</sup> Протокол заседания Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, под председательством Заместителя Председателя Правительства РФ М.Ш. Хуснуллина от 15.04.2021 №1

## **ЗАДАЧА 1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФИКСАЦИИ 100% НАРУШЕНИЙ ПДД, ЯВЛЯЮЩИХСЯ НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫМИ ПРИЧИНАМИ СМЕРТНОСТИ В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ .**

Основные риски ДТП со смертельным исходом в населенных пунктах сконцентрированы в местах пересечения пешеходных и автомобильных потоков. Такие места связаны с направлениями внутригородской миграции и, как правило, обслуживаются общественным городским транспортом.

Причины смертности вызваны несколькими типами ДТП, часть которых может контролироваться при помощи мобильных комплексов фото-видеофиксации. Необходимо выделить основные типы нарушений, провести анализ технологической возможности их контроля при помощи мобильных комплексов фото-видеофиксации. Сформировать необходимую правовую основу их установки и использования. Оказать содействие в использовании финансовых инструментов при приобретении оборудования российского производства. Важно обеспечить контроль только за критически важными факторами смертности.

Установка мобильных комплексов фото-видеофиксации на общественный транспорт позволит повысить контроль на потенциально наиболее опасных участках дороги. В случае перераспределения транспортных потоков на новый участок дороги автоматически перераспределятся и маршруты мобильных комплексов фото-видеофиксации.

Учитывая, что штрафы за несоблюдение ПДД участниками дорожного движения направляются в бюджеты субъектов Российской Федерации, предлагается передать полномочия по привлечению к административной ответственности за нарушение ПДД, зафиксированных мобильными комплексами фото-видеофиксации, на уровень субъекта Российской Федерации.

### **Мероприятие 1.1**

Определение Перечня нарушений ПДД, являющихся наиболее частыми причинами смертности в населенных пунктах по вине водителей:

- формирование проекта Перечня специалистами межведомственной экспертной группы.
- анализ технической возможности фиксации нарушений из Перечня мобильными комплексами фото-видеофиксации.
- согласование с субъектами Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти, проведение консультаций с общественностью по выбору нарушений из Перечня для контроля.

### **Мероприятие 1.2**

Обеспечение контроля за движением основных транспортных потоков в пределах населённых пунктов мобильными комплексами фото-видеофиксации :

- приобретение и установка оборудования на общественный транспорт;
- включение приобретения мобильного комплекса фото-видеофиксации в программу льготного лизинга;
- интеграция с системой обработки данных со стационарных комплексов фото-видеофиксации.

### **Мероприятие 1.3**

Передача субъектам Российской Федерации полномочий по привлечению к административной ответственности за нарушение ПДД из утверждённого Перечня, зафиксированных мобильными комплексами фото-видеофиксации.

Средняя нагрузка по обработке и рассмотрению административных правонарушений на 1 работника в день составляет в среднем не менее 150 нарушений, без учета рассмотрения жалоб и обращений граждан. Кроме обработки нарушений, в соответствии с Федеральным законом от 01.05.2006 № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» сотрудники ЦАФАП ежедневно ведут прием граждан по жалобам и обращениям, число которых растет в связи с увеличением количества комплексов фото-видеофиксации.

С учетом дополнительного развития систем фото-видеофиксации нарушений ПДД в соответствии с мероприятиями 1.2 – 1.3 нагрузка на аттестованных

сотрудников МВД России будет только расти. Соответственно, штата для обеспечения указанной деятельности недостаточно.

Влияние решения передать полномочия по привлечению к административной ответственности за нарушение ПДД, зафиксированных комплексами фото-видеофиксации, на уровень субъекта Российской Федерации, в том числе по причине того, что штрафы за несоблюдение ПДД участниками дорожного движения направляются в бюджеты субъектов Российской Федерации:

#### **Расчет значения показателя при реализации мероприятия.**

- 1 Получить статистику ГИБДД по количеству погибших и пострадавших в ДТП в населенных пунктах за 2019 год.
- 2 Принять коэффициент эффективности воздействия мобильных комплексов фото-видеофиксации 70 % снижения количества погибших и пострадавших в ДТП.

*Справочно. На основе статистики 2017-2019 годов (с использованием соотношения) 100 ДТП приводит к 10 смертям и 128 пострадавшим.*

#### **Затраты и финансовое обеспечение на реализацию мероприятий.**

Затраты на проект компенсирует нарушитель (по итогам реализации проекта).

#### **Затраты**

Приобретение, установка мобильных комплексов фото-видеофиксации и поддержка системы в год (источник - внебюджетные средства).

Количество транспортных средств общественного транспорта М2 (130 тыс.) и М3 (70 тыс.) x 192 рубля (стоимость часа по сервисному контракту) x 5840 часов (16 часов на 365 дней) в год = **225,4 млрд рублей.**

#### **Социально-экономический эффект**

Количество сохраненных жизней – 7,7 тыс.

Снижение количества пострадавших - 105 тыс.

Экономический эффект от сохраненных жизней (по расчетам ОАО «НИИАТ»):

- количество сохраненных жизней (7.7 тыс.) x 76,26 млн. рублей (экономическая

оценка ущерба) = 587,2 млрд рублей.

- снижение количества пострадавших (105 тыс.) x 0,089 млн. руб. (экономическая оценка ущерба) = 9,3 млрд рублей.

Итого социально-экономический эффект: **596,5 млрд рублей.**

Дополнительный фактор - увеличение производства комплексов российского производства

- 200 тыс. (количество транспортных средств общественного транспорта для оборудования мобильными комплексами фото-видеофиксации) x 1 млн. рублей (стоимость оборудования) = 200 млрд рублей.

Экспертный список типов нарушений в границах населённых пунктов, которые наиболее часто приводят к ДТП с пострадавшими, который действующая система ФВФ позволяет фиксировать в автоматическом режиме:

1. нарушение установленного скоростного режима;
2. движение по обочине;
3. выезд на запрещающий сигнал светофора на полосе реверсивного движения;
4. движение по реверсивной полосе;
5. проезд на запрещающий сигнал светофора;
6. движение по пешеходной дорожке;
7. движение по разделительной полосе;
8. движение по тротуару и парковка на тротуаре;
9. не пропуск пешехода на пешеходном переходе;
10. движение во встречном направлении;
11. движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением;
12. список открытый.

## **ЗАДАЧА 2 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМИРОВАНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ВОДИТЕЛЕЙ О ВЗАИМНОМ ПРИБЛИЖЕНИИ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК.**

Исходя из предположения, что большинство водителей не хотели смерти случайно встреченного пешехода в ДТП и были бы готовы предпринять необходимые действия чтобы этого избежать, то необходимо помочь водителю узнать о приближающемся пешеходе за то время, которое ему надо для принятия решения и совершения маневра. В свою очередь, пешеходы также могут не знать о приближающейся машине или некорректно оценивать риск сближения.

Таким образом, главной задачей является взаимное информирование пешеходов и водителей о сближении в темное время суток.

*Справочно. В 2019 году в темное время суток в ДТП, связанных с наездом на пешеходов, погибло 3314 человек и 17651 пострадало. В светлое время суток 4778 погибло и 44733 пострадало.*

Имеющая статистика не определяет вес каждого фактора в совокупности вызвавшего ДТП, в том числе освещенность, а фиксирует общую вину участника движения или сопутствующие обстоятельства, часть из которых может не иметь отношение к действительной причине ДТП.

*Справочно. Нет достоверной информации, сколько ДТП было вызвано именно темнотой, а не состоянием водителя, его сонливостью ночью или приемом лекарств. К примеру, в декабре 2019 году в Мурманской области произошло 43 ДТП с пострадавшими пешеходами. Карточки ДТП показывают, что в 40 из них освещение было включено. Тем не менее, 3 человека погибли, причем во всех 3 случаях освещение также было включено. Часть факторов, например, алкогольное опьянение, может быть известна. Степень влияния недостаточных дорожных условий может сильно отличаться. Отсутствие разметки по полосам скорее всего не было причиной, а отсутствие разметки пешеходного перехода скорее могло быть.*



*Осадки, их интенсивность в момент аварии, температурный режим на поверхности и совокупность иных причин могло повлиять на ДТП.*

Количество погибших в темное время суток сопоставимо с погибшими в светлое время.

***Справочно.*** *Всего в 2019 году в Мурманской области в ДТП с наездом на пешеходов погибло 17 и ранено 244 человека. В темное время суток погибло 8 и ранен 121 человек (49%).*

Тем не менее, учитывая, что ночью интенсивность движениякратно ниже, чем в светлое время, необходимо определить вес именно фактора отсутствия видимости.

***Справочно.*** *Для проверки влияния фактора темноты взят субъект Российской Федерации, где есть полярная ночь и полярный день. В Мурманской области в 2019 году полярный день длился с 22.05 по 22.07 и полярная ночь с 02.12 по 11.01. Суммарно пострадавших и погибших в июне-июле - 13 человек, в декабре-январе - 76 человек. Таким образом, можно предположить, что фактор света (а также, возможно, фактор зимней/летней погоды) явился определяющим в 82,8% опасных ДТП.*

Решив задачу видимости друг друга пешеходов и водителей можно на 82,8% сократить данную группу смертности от ДТП.

Главный источник получения информации человеком в данной ситуации – это зрение.

***Справочно.*** *Вторым по значимости является звук, но он важен, в основном, для пешехода в случае приближения электрических транспортных средств. Для снижения смертности не является значимым фактором.*

*С 1 июля 2019 все новые электромобили, продающиеся в Европейском союзе, должны быть оснащены системой акустического оповещения автомобиля, которая должна автоматически генерировать звук на скорости начиная с 20 км/ч и ниже, а также при заднем ходе при отсутствии других специальных звуковых сигналов в диапазоне от 56 до 75 децибел. Учитывая низкую скорость транспортного средства, данное требование направлено*

больше на снижение вреда, чем на снижение смертности. В целом соответствует концепции «Beyond zero».

Третьим источником являются информационные системы, носимые человеком (в первую очередь смартфоны) и установленные навигационные программы в машинах. Данные технологические решения являются важным вкладом в снижение смертности, но не являются зрелыми для начала повсеместного внедрения. В целом соответствуют концепции «Vision zero».

В настоящее время автопроизводители и разработчики навигационных программ создают технические решения информирования о взаимном приближении транспортного средства и пешехода. В настоящее время отсутствуют апробированные решения, показавшую эффективность, достаточную для их внедрения на нормативном уровне для всех субъектов Российской Федерации.

**Мероприятие 2.1.** Установление требований к продаже одежды и иной продукции, установленных категорий с включением световозвращающих материалов.

**Мероприятие 2.2.** Обустройство пешеходных переходов в одном уровне с автомобильной дорогой системами интеллектуального освещения.

**Мероприятие 2.3.** Нанесение светоотражающих элементов на общественный транспорт.

**Мероприятие 2.1.** Установление требований к продаже одежды и иной продукции, установленных категорий с включением световозвращающих материалов.

Световозвращающие элементы и изделия из материалов, обладающих световозвращающими свойствами, служат для визуального обозначения присутствия участника дорожного движения при освещении его фарами транспортного средства и (или) другими источниками направленного света на дорогах в темное время суток и (или) в условиях недостаточной видимости.

Таковыми изделиями являются подвески, повязки, манжеты, браслеты, значки, брелоки, шевроны и другие аналогичные изделия, а также в виде наклейки, нашивки на одежду, головные уборы, обувь, кожгалантерейные и другие изделия для взрослых, детей и подростков.

Действующими Правилами дорожного движения установлена обязательность использования светоотражающих элементов пешеходами вне населенных пунктов. Штраф за их неиспользование составляет 500 рублей (п.4.1). При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств).

Требования к светоотражающим элементам определены в Национальном стандарте «Световозвращающие элементы и изделия для пешеходов и других участников дорожного движения. Общие технические условия» ГОСТ Р 57422-2017.

Требования к производству одежды со светоотражающими элементами установлены только при изготовлении спецодежды.

При этом приказом Минздравсоцразвития России от 20.04.2006 № 297 утверждены Типовые нормы бесплатной выдачи сертифицированной специальной сигнальной одежды повышенной видимости работникам всех отраслей экономики.

Стандарт распространяется на специальную сигнальную одежду повышенной видимости, прежде всего для пользователей, выполняющих дорожные работы и аналогичные виды деятельности, где работающие должны быть заблаговременно замечены водителями транспортных средств.

Что касается детской одежды, то Государственный стандарт Российской Федерации «Световозвращающие элементы детской и подростковой одежды» ГОСТ Р 51835-2001 также определяет только требования к световозвращающим материалам для сигнальных элементов повышенной

видимости в одежде для детей и подростков, обеспечивающей распознавание человека в темное время суток в лучах направленного света.

Таким образом, в настоящее время отсутствуют обязательные для исполнения требования к изготовлению одежды (за исключением спецодежды) с применением светоотражающих элементов и материалов.

Установление требований к производству одежды со световозвращающими элементами и материалами позволит обеспечить пешеходов такой одеждой и установить ее ношение как обязательное.

На первоначальном этапе необходимо установить требования:

- к использованию светоотражающих элементов и материалов в верхней одежде и обуви для детей и подростков, а также к школьным принадлежностям – в первую очередь это рюкзаки, сумки, портфели и т.п.;

- о ношении одежды и обуви со светоотражающими элементами и материалами велосипедистами, мотоциклистами, пользователями средств индивидуальной мобильности, поскольку указанные категории являются активными участниками дорожного движения. Обеспечить видимость велосипедистов, спортсменов, пользователей средств индивидуальной мобильности возможно, в том числе, через установление требований об обязательном использовании светоотражающих элементов и материалов при изготовлении спортивной одежды и обуви для занятий спортом на улице;

- о применении световозвращающих элементов для детских колясок и средств мобильного передвижения.

Также необходимо введение обязательной сертификации указанных категорий товаров, что одновременно позволит обеспечить исполнение требований, установленных к изготовлению указанных товаров, исключит продажу продукции, не соответствующую требованиям, а также равные условия при продаже таких товаров от производителей разных стран.

### **Результат внедрения мероприятия.**

По экспертной оценке реализация мероприятия позволит радикально снизить число погибших и пострадавших в темное время суток в ДТП в

населенных пунктах с участием пешеходов:

- количество подростков, погибших в темное время суток в ДТП с наездом – 106 человек
- количество подростков, пострадавших в темное время суток в ДТП с наездом – 3 367 человек.
- количество сохраненных жизней подростков - 53 человека
- снижение количества пострадавших – 1 684 человека

### **Механизм реализации мероприятия:**

Принятие нормативных правовых актов (в том числе внесение изменений в действующие), устанавливающих технические требования по обязательному применению световозвращающих элементов и материалов, обладающих световозвращающими свойствами, при изготовлении одежды и обуви, как для определенных видов (верхняя, спортивная одежда и т.д.), так и для определенных групп населения (дошкольная, детская, подростковая).

Также необходимо принятие соответствующего нормативного акта (Федерального закона) об обязательной сертификации определенных видов товаров, содержащего требования об обязательном применении световозвращающих элементов и материалов.

### **Затраты и финансовое обеспечение на реализацию мероприятия.**

Указанное мероприятие не потребуют дополнительных расходов федерального бюджета.

**Сроки реализации мероприятия:** 2022 - 2024 годы.

**Ответственными за реализацию мероприятия** являются:

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии

**Мероприятие 2.2.** Обустройство пешеходных переходов в одном уровне с автомобильной дорогой системами интеллектуального освещения.

Согласно общим требованиям к освещению автомобильных дорог и пешеходных зон, изложенных в п.3.1 ГОСТ Р 55844-2013 «Освещение

наружное утилитарное дорог и пешеходных зон» освещение должно обеспечивать распознавание дорожной разметки и различных знаков, а в пешеходных зонах-распознавание лиц прохожих. Для быстрой фиксации наличия пешехода в зоне автомобильного движения, а также распознавания его действий и перемещения в ней необходимо внедрение особого комплекса освещения, так называемой системой интеллектуального освещения.

Система интеллектуального освещения – это совокупность уличных светильников с сетью обмена информацией, включающей в себя локальный центр (концентратор), передающий данные на сервер для последующей обработки.

Организация освещения пешеходных переходов с помощью систем интеллектуального освещения направлена на решение следующих задач:

- существенное повышение безопасности всех участников дорожно-транспортного движения;
- снижение общего уровня количества ДТП.

Предлагаемая к внедрению система не только осуществляет статичную подсветку зоны пешеходного перехода, но и обеспечивает непрерывное световое сопровождение людей, переходящих дорогу в темное время суток. Динамическая подсветка непрерывно сопровождает движение пешехода и заранее привлекает внимание водителя, предупреждая его о наличии пешехода на проезжей части.

Независимо от траектории движения пешехода интеллектуальная система отслеживает его перемещение и обеспечивает световое сопровождение, как только он оказывается в пределах пешеходного перехода и на подходах к проезжей части. Система способна анализировать пешехода, с высокой точностью определяя его координаты, отслеживая траекторию движения, учитывая изменение скорости вплоть до остановки и движения в обратном направлении. За счет использования технологий машинного обучения комплекс обеспечивает адекватную оценку ситуации с минимальным количеством ложных срабатываний или пропусков.

В рамках настоящего Проекта предлагается внедрение системы интеллектуального освещения при следующих условиях:

- на участках концентрации ДТП;
- на участках автомобильных дорог с высокой интенсивностью движения транспортных средств;
- на участках автомобильных дорог с ограниченной видимостью.

### **Результат внедрения мероприятий.**

По экспертной оценке, реализация мероприятия позволит снизить до 1 % ДТП, погибших и раненных по причине неосознанного нарушения ПДД участниками дорожного движения:

- количество погибших пешеходов в ДТП на пешеходных переходах – 917 человек;
- количество пострадавших пешеходов в ДТП на пешеходных переходах – 18 942 человек;

Ориентировочное количество сохраненных жизней составит около 185 человек, снижение количества раненных составит около 2 073 человек в год, количество ДТП снизится на 1 531.

### **Механизм реализации мероприятия:**

1) утверждение/корректировка национальных стандартов, устанавливающих технические и технологические требования к системам интеллектуального освещения пешеходных переходов в одном уровне;

2) внесение изменений в законодательство субъектов Российской Федерации, обязывающее размещать системы интеллектуального освещения пешеходных переходов в одном уровне на потенциально опасных участках автомобильной дороги;

3) разработка и утверждение методических рекомендаций по обустройству, функционированию и развитию систем интеллектуального освещения пешеходных переходов, установление критериев оплаты услуг по эксплуатации таких систем, исходя из фактического снижения количества ДТП, погибших и раненных для участка дороги и т.д.;

4) поэтапная установка систем интеллектуального освещения пешеходных переходов, ориентированная на их расположение в потенциально опасных участках автомобильной дороги;

5) контроль за соблюдением ПДД участниками дорожного движения при внедрении систем интеллектуального освещения пешеходных переходов в одном уровне.

#### **Затраты и финансовое обеспечение на реализацию мероприятия.**

Ориентировочная потребность в системах интеллектуального освещения пешеходных переходов составит 5,6 тыс. в год.

Общая потребность на обустройство пешеходных переходов системами интеллектуального освещения составляет 1,68 млрд руб. в год (исходя из средней стоимости систем интеллектуального освещения 300 тыс. руб.).

#### **Социально-экономический эффект от внедрения мероприятия.**

Ориентируясь на данные анализа социально-экономического ущерба от ДТП по данным ОАО «НИИАТ»:

Реализация предложенного мероприятия позволит сохранить 15,90 млрд руб., в том числе:

- эффект от сохранённых жизней составит 14,11 млрд руб.;
- эффект от снижения раненных в результате ДТП составит 0,185 млрд руб.;
- эффект от отсутствия материального ущерба составит 1,6 млрд руб.

**Социально-экономический эффект от реализации мероприятия составит: 14,22 млрд руб.**

**Сроки реализации мероприятия: 2022-2030 годы.**

**Ответственными за реализацию мероприятия являются: владельцы автомобильных дорог.**





### **ЗАДАЧА 3. СОЗДАНИЕ МЕХАНИЗМОВ МОТИВАЦИИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ К БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ**

Задача решается посредством использования бортовых устройств с функцией автоматической фиксации и «on-line» передачи нарушений отдельных норм ПДД водителями.

К бортовым устройствам, которые могут выполнять функции фиксации и «on-line» передачи нарушений ПДД, относятся:

- аппаратура спутниковой навигации (АСН);
- тахограф;
- бортовое устройство «Платон»;
- устройство вызова экстренных оперативных служб (УВЭОС).

Отдельные нарушения ПДД водителями, которые можно отслеживать в движении и обеспечить ее «on-line» передачу в контрольно-надзорные органы:

- нарушение скорости движения транспортных средств;
- опасное вождение;
- нарушение норм времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства;
- нарушение установленного маршрута движения транспортных средств (для маршрутов регулярных перевозок, маршрутов движения опасных грузов).

В рамках решения данной задачи предлагается реализовать следующее:

Мероприятие 3.1.

Создание экономического механизма мотивации аккуратного вождения.

Мероприятие 3.2.

Контроль за вождением водителей, систематически нарушающих ПДД.

Мероприятие 3.1.

Создание экономического механизма мотивации аккуратного вождения.

Создание экономического механизма мотивации аккуратного вождения достигается посредством установки в добровольном порядке бортовые устройства с функцией автоматической фиксации и «on-line» передачей нарушений ПДД водителями в обмен на:

- снижение тарифов, сборов и штрафов, регулируемых государственными или муниципальными структурами (транспортный налог, штрафы за нарушение ПДД, плата за проезд по платным дорогам, стоимость услуг платных парковок и т.д.);
- снижение тарифов, регулируемых коммерческими организациями (ОСАГО, КАСКО).

### Мероприятие 3.2.

Контроль за вождением водителей, систематически нарушающих ПДД.

Контроль за вождением водителей, систематически нарушающих ПДД, реализуется установкой в добровольном порядке бортовых устройств с функцией автоматической фиксации и «on-line» передачей нарушений ПДД водителями, как альтернатива изъятию водительского удостоверения для водителей, класифицированных «злостными» нарушителями ПДД (не менее 10-ти нарушений в год).

#### **Краткое описание мероприятий 3.1 и 3.2.**

Данный подход уже применяется рядом коммерческих организаций (пример - Делимобиль и Ресо-гарантия).

На транспортных средствах применяются различные технические средства для обеспечения мониторинга и контроля местоположения, скорости, технического состояния колесных транспортных средств, времени управления и отдыха водителей (далее – бортовые устройства). Объединяющим признаком работы указанных технических средств является использование сигналов глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации (далее – ГЛОНАСС) или ГЛОНАСС совместно с иными глобальными навигационными спутниковыми системами (далее – ГНСС) для определения координат местоположения транспортных средств, скорости и маршрута их движения, а также точного времени. К таким устройствам относятся:

Аппаратура спутниковой навигации – аппаратно-программное устройство, устанавливаемое на транспортное средство для определения его текущего местоположения, направления и скорости движения (далее – АСН).

Задачей АСН является контроль за движением транспортных средств.

АСН подлежат оснащению транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, а также специально предназначенные для перевозки детей, и категории N, используемые для перевозки твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), специальных, опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, а также транспортные средства оперативных служб. Одним из существенных требований к АСН является обеспечение двусторонней голосовой связи.

Тахограф – техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности.

Функциями тахографа являются контроль и юридически значимая фиксация:

- нарушений режима труда и отдыха водителей транспортных средств (время управления транспортным средством и отдыха);
- нарушений скоростного режима движения транспортных средств.

Тахографами подлежат оснащению транспортные средства категорий М2, М3, N2 и N3.

Бортовое устройство Платон – объект системы взимания платы, представляющий собой техническое устройство, позволяющее при помощи технологий спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS определять маршрут движения транспортного средства по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.

Задачи, решаемые бортовым устройством Платон: определение маршрута движения транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, в целях взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения этими транспортными средствами.

Бортовыми устройствами Платон подлежат оснащению транспортные средства, имеющие разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Устройство вызова экстренных оперативных служб – устройство, осуществляющее и обеспечивающее определение координат, скорости и направления движения транспортного средства с помощью сигналов не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествиях в ручном режиме и двустороннюю голосовую связь с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи (далее – УВЭОС).

Задачами, решаемыми УВЭОС, являются:

- обеспечение передачи информации о транспортном средстве при дорожно-транспортных и иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации;
- двусторонняя голосовая связь с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи.

Устройством вызова экстренных оперативных служб подлежат оснащению выпускаемые в обращение с 1 января 2017 г. на территории Российской Федерации транспортные средства категорий М и N.

Также на рынке представлены иные устройства, обязательность установки которых законодательством не установлена, но использование которых направлено в том числе на безопасность перевозок пассажиров и грузов, комфорт пассажиров, а также информирование субъектов транспортной деятельности (технические средства, определяющие «качество» вождения, количество входящих/выходящих пассажиров,

расход топлива, устройства контроля бодрствования водителя и др.)

Анализ функционального назначения вышеуказанных технических средств свидетельствует о том, что бортовые устройства используют навигационные сигналы и осуществляют передачу, прием, обработку и хранение навигационной информации.

Одновременно указанные технические средства в соответствии с установленными к ним требованиями не предназначены для осуществления автоматического контроля за нарушением ПДД водителя, которые они могут осуществлять.

Анализ существующих автоматизированных информационных систем передачи данных показал, что в настоящее время для передачи указанной информации используются различные автоматизированные информационные системы – ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», СВП «Платон», АИС «Тахографический контроль», КИАСК-ТС-РВ.

ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» представляет собой распределенную инфраструктуру оператора (включающую в себя навигационно-информационную платформу, сеть передачи данных и сеть сотовой связи по принципу «виртуального оператора») и устройства, устанавливаемые на транспортные средства. В настоящее время около 5,0 млн. транспортных средств оборудованы УВЭОС, которое в соответствии с заложенным в него алгоритмом определяет степень тяжести аварии, определяет местоположение пострадавшего транспортного средства через спутники системы ГЛОНАСС, устанавливает связь с инфраструктурой «ЭРА-ГЛОНАСС» и в соответствии с протоколом передаёт необходимые данные об аварии. Сигнал о бедствии имеет приоритетный статус и будет передан через любого сотового оператора, чей сигнал в данном месте будет самый сильный. Если сеть будет перегружена множеством телефонных звонков, то их можно прервать для передачи экстренной информации.

Совершить вызов можно и вручную – нажатием специальной кнопки SOS. В этом случае оператор контакт-центра «ЭРА-ГЛОНАСС» голосом уточняет детали происшествия и в случае подтверждения информации или при отсутствии ответа направляет службы экстренного реагирования – спасателей, Скорую помощь, ГИБДД. Технические требования к системе определены рядом стандартов, разработанных во время разработки и построения системы. ГАИС «ЭРА ГЛОНАСС» обеспечивает технологическую совместимость с общеевропейской системой eCall.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации следует обеспечить поступление в контрольно-надзорные органы в режиме реального времени следующей информации, связанной с движением транспортных средств:

- о нарушении скорости движения транспортных средств;
- об опасном вождении;

- о нарушениях режима труда и отдыха водителей (о нарушении норм времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства);
- о нарушении установленного маршрута движения транспортных средств (для маршрутов регулярных перевозок, маршрутов движения опасных грузов).

Также необходимо обеспечить возможность передачи в режиме реального времени информации, полученной от устройств контроля бодрствования водителя и иных датчиков (в случае, если обязанность установки этих технических устройств и датчиков установлена законодательством Российской Федерации).

Указанный контроль за участниками дорожного движения необходимо обеспечивать в режиме реального времени.

В целях оптимизации использования указанных технических устройств, а также для обеспечения сбора, обработки и передачи данных в контрольно-надзорные органы и организации предлагается установить унифицированные требования к протоколам информационного обмена данными между указанными бортовыми устройствами, контрольно-надзорными органами, а также организациями, являющимися потребителями информации, формируемой этими устройствами.

Также необходимо установить, что эти бортовые устройства должны обеспечивать некорректируемость передаваемых данных, а также иметь возможность подключения к ним иных устройств, оборудования и датчиков (при необходимости).

Для создания унифицированной платформы передачи данных необходимо обеспечить передачу информации от бортового устройства, оснащенного персональной идентификационной картой абонента, содержащей профиль сети подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800.

**Результат внедрения мероприятий.** По экспертной оценке, реализация мероприятия позволит снизить до 5% ДТП, погибших и раненных по причине осознанного нарушения ПДД участниками дорожного движения.

Ориентировочное количество сохраненных жизней составит около 808 человек, снижение количества раненных составит около 9152 человек в год, количество ДТП снизится на 7254.

#### **Механизм реализации мероприятия:**

- 1) внесение изменений в законодательство Российской Федерации, обязывающее использовать бортовые устройства, в том числе запрещение на блокирование информации, исходящей от таких устройств, при эксплуатации транспортных средств;
- 2) утверждение/корректировка национальных стандартов, устанавливающих технические и технологические требования к бортовым устройствам, сертификация таких устройств как средств измерения;
- 3) поэтапная установка бортовых устройств на транспортных средствах;

4) контроль за оснащением транспортных средств бортовыми устройствами и их использованием владельцами транспортных средств;

5) контроль за соблюдением ПДД водителями транспортных средств.

**Затраты и финансовое обеспечение на реализацию мероприятия.**

Ориентировочное количество транспортных средств, требуемых к оснащению бортовыми устройствами, составляет 2,0 млн. в год.

Общая потребность на оснащение транспортных средств устройствами «on-line» составляет 60,0 млрд. в год (исходя из среднерыночной стоимости одного устройства 30 тыс.руб).

**Социально-экономическая оценка внедрения мероприятия.**

Реализация мероприятия позволит сохранить 74,44 млрд.руб., в том числе:

- стоимость сохранённых жизней составит 66,08 млрд.руб.;
- экономия от снижения раненных в результате ДТП составит 0,82 млрд.руб.;

- экономия от отсутствия материального ущерба составит 7,54 млрд. руб.

Чистая экономия от реализации мероприятия составит: 6,08 млрд.руб.

**Сроки реализации мероприятия:** 2022 – 2030 годы.

**Ответственными за реализацию мероприятия** являются: МВД России, Минтранс России, высшие исполнительные органы субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления.

#### **ЗАДАЧА 4. НЕКАПИТАЛОЕМКОЕ УЛУЧШЕНИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ СМЕРТНОСТИ В ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ МЕСТАХ КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП (КОНСТРУКТОР "ДОРОЖНАЯ НЕКАПИТАЛОЕМКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА").**

##### **Мероприятие 4.1.**

Создание специализированного отраслевого дорожного методического документа с Перечнем типовых некапиталоемких решений снижения смертности, с допущением ограниченности ресурсов, требующим в комплексе выбрать в первую очередь наиболее эффективные решения.

##### **Мероприятие 4.2.**

Утверждение нормативного правового акта.

##### **Мероприятие 4.3.**

Использование в субъектах Российской Федерации.

Обобщен и масштабирован положительный опыт владельцев дорог, в части профилактических решений по повышению безопасности дорожных условий.

Решения (некапиталоемкие элементы дорожной инфраструктуры) применяются комплексно в рамках имеющегося финансирования и с приоритетностью по экономической эффективности.

Конструктор рекомендуется к применению субъектам РФ и владельцам автомобильных дорог с обратной связью по комплексному применению. С обязательной публичностью на уровне субъекта РФ.

Инициатива по дополнению и/или изменению Конструктора тестируется пилотно в субъекте РФ инициаторе. По итогам пилотного тестирования масштабируется в Конструктор и публично освещается на федеральном уровне.

Описание полей Конструктора:

1. **№ п/п** – Номер пункта фактора, влияющего на ДТП;
2. **Фактор, влияющий на ДТП** – участок или состояние элемента дорожной инфраструктуры, влияющего на возникновение ДТП;
3. **Тип ДТП** – классификация ДТП, соответствующая классификатору ГИБДД;
4. **Типовые некапиталоемкие решения** – предлагаемые элементы дорожной инфраструктуры в комплексе, направленном на снижение



смертности на участке дороги и повышение безопасности дорожного движения;

5. **Экономическая эффективность** - (1 - наибольшая, 2, 3, 4, ..., n - наименьшая) расчетная эффективность решения по снижению смертности на дорогах;

Описание методики применения Конструктора

В целях применения Конструктора, предлагается следующая Методика, описывающая единый подход для применения в субъектах РФ и у владельцев дорог.

### **1. Шаг 1 – Определение потенциальных мест концентрации ДТП**

Для определения потенциальных мест концентрации ДТП рекомендуется использовать Базы данных субъекта Российской Федерации и/или владельца дорог или данные технической инвентаризации владельца дороги.

### **2. Шаг 2 – Группировка потенциальных мест концентрации ДТП**

Потенциальные места концентрации ДТП группируются по графе 2 Конструктора «Фактор, влияющий на ДТП».

Далее сгруппированные места концентрации ДТП ранжируются по среднегодовой суточной интенсивности движения (ССИД):

- 1 очередь реализации – с высокой интенсивностью;
- 2 очередь реализации – с низкой интенсивностью.

### **3. Шаг 3 – Реализация Конструктора (1 очередь)**

Реализация Конструктора комплексно, в рамках имеющегося финансирования и с приоритетностью решений по экономической эффективности, в потенциальных местах концентрации ДТП 1 очереди.

### **4. Шаг 4 – Реализация Конструктора (2 очередь)**

Реализация Конструктора комплексно, в рамках имеющегося финансирования и с приоритетностью решений по экономической эффективности, в потенциальных местах концентрации ДТП 2 очереди.

Примечание:

На этапе проектирования, строительства и реконструкции участков автомобильных дорог Конструктор должен быть обязательным к применению.

Затраты и финансовое обеспечение на реализацию мероприятий.

Дополнительного финансирования не требуется. Мероприятия осуществляются в рамках существующего финансирования.

Результат внедрения мероприятий:

Конструктор "Дорожная некапиталоемкая инфраструктура" субъекта Российской Федерации - типовой инструмент минимизации и исключения факторов, влияющих на ДТП. Обеспечивает эффективное расходование имеющихся бюджетных средств.

Сроки реализации мероприятий: 2021 – 2022 годы.

Ответственными за реализацию мероприятия являются: МВД России и высшие исполнительные органы субъектов Российской Федерации.

## **ЗАДАЧА 5. СОЗДАНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ СМЕРТНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ.**

Решение данной задачи достигается переходом к цифровому проектированию организации дорожного движения (цифровая модель управления транспортными и пешеходными потоками на основе минимизации рисков смертности на дорогах).

Мероприятие 5.1.

Создание интеллектуальной модели управления рисками смертности.

Мероприятие 5.2.

Создания Центра расследования автокатастроф.

### **Краткое описание мероприятий.**

В соответствии с Приказами Минтранса России от 18.04.2019 № 114 и от 30.07.2020 № 274 Комплексные схемы организации дорожного движения (КСОДД), Проекты организации дорожного движения (ПОДД) и результаты мониторинга дорожного движения должны направляться в информационно-аналитическую систему Минтранса России АСУ ТК. С 12.10.2020 предоставлена возможность внесения указанных данных (письмо Минтранса России от 08.10.2020 № АС-ДЗ-24/20184). При этом указанное внесение осуществляется в формате PDF.

Для повышения эффективности подготовки документации по ОДД представляется необходимым оцифровать данный процесс с осуществлением моделирования транспортных и пешеходных потоков на основе риск-ориентированного подхода, прогнозной оценке и минимизации конфликтных точек, в которых возможны ДТП.

Необходимо создать аппаратно-программный комплекс, предусматривающий разработку и согласование в автоматизированном режиме документации по организации дорожного движения (ГАИС «ОДД»), аппаратно-программного комплекса, предусматривающего сбор и обработку данных мониторинга дорожного движения в автоматизированном режиме (ГАИС «Мониторинг дорожного движения»). Обеспечить развитие и эксплуатацию ГАИС «ОДД», ГАИС «Мониторинг дорожного движения».

Разработка и согласование в автоматизированном режиме документации по организации дорожного движения должна предусматривать следующие этапы:

– инструментарий подготовки Комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) и проектов организации дорожного движения (ПОДД);

- организация в электронном виде процедуры разработки, согласования и утверждения документации в области организации дорожного движения;
- включение в процесс подготовки документации по ОДД необходимость моделирования транспортных и пешеходных потоков на основе риск-ориентированного подхода, прогнозной оценке и минимизации конфликтных точек, в которых возможны ДТП;
- автоматическая проверка соответствия ПОДД, утвержденной КСОДД;
- отображение на картографической основе технических средств организации дорожного движения;
- ведение реестра паспортов светофорных объектов и их характеристики;
- экспорт и импорт информации из транспортных моделей;
- экспорт данных о дорожной сети и ее пространственных координатах из внешних систем.

Осуществление сбора и обработка данных мониторинга дорожного движения в автоматизированном режиме должна предусматривать следующие этапы:

- унификация подхода, связанного со сбором, обработкой, накоплением и анализом основных параметров дорожного движения;
- обоснование выбора мероприятий по организации дорожного движения, формирования комплекса мероприятий, направленных на реализацию интеллектуальной модели управления рисками смертности на автомобильных дорогах;
- сбор и автоматизированный анализ данных мониторинга дорожного движения с расчетом основных параметров дорожного движения;
- ведение реестра детекторов транспорта, осуществляющих мониторинг движения транспортных средств.

Ожидается, что более качественная подготовка документации по организации дорожного движения позволит проектировать и далее «строить» более безопасную среду движения участников дорожного движения.

**Результат внедрения мероприятий.** По экспертной оценке, реализация мероприятия позволит снизить до 1% ДТП, погибших и раненных по причине осознанного нарушения ПДД участниками дорожного движения.

Ориентировочное количество сохраненных жизней составит около 162 человек, снижение количества раненных составит около 1830 человек в год, количество ДТП снизится на 1451.

**Механизм реализации мероприятия:**

- 1) внесение изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации в сфере организации дорожного движения;
- 2) разработка отечественного программного обеспечения, закупка оборудования, создание аппаратно-программных комплексов;
- 3) эксплуатация ГАИС «ОДД», ГАИС «Мониторинг дорожного движения».

**Затраты и финансовое обеспечение на реализацию мероприятия.**

Дополнительное финансовое обеспечение на реализацию мероприятия:

Единовременно – на разработку отечественного программного обеспечения, закупка оборудования, создание аппаратно-программных комплексов ориентировочно 10 млрд.руб.

Ежегодно на обслуживание и развитие систем – около 200 млн.руб.

**Социально-экономическая оценка внедрения мероприятия.**

Реализация мероприятия позволит сохранить 14,9 млрд.руб., в том числе:

- стоимость сохранённых жизней составит 13,2 млрд.руб.;
- экономия от снижения раненных в результате ДТП составит 0,16 млрд. руб.;
- экономия от отсутствия материального ущерба составит 1,51 млрд. руб.

Экономия от реализации мероприятия (без учета единовременных вложений) составит: 14,7 млрд.руб. в год.

**Сроки реализации мероприятия:** 2022 – 2030 годы.

**Ответственными за реализацию мероприятия** являются: Минтранс России, МВД России, высшие исполнительные органы субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления.

## **ЗАДАЧА 6 ФОРМИРОВАНИЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ПРАВОСОЗНАНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.**

### **Мероприятие 6.1.**

Участие проектной команды в проведении психологических исследований причин совершения ДТП по следующим факторам:

- наезд на пешеходов;
- выезд на полосу встречного движения;
- управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Разработка предложений и рекомендаций по результатам исследований.<sup>3</sup>

Нарушение правил дорожного движения является одной из основных причин ДТП, в том числе, со смертельным исходом. При этом, что послужило причиной нарушения правил участником дорожного движения системно не анализируется. При этом, данная роль человеческого фактора в аварийности в динамике растет, в то время как технического – снижается. И если вникнуть в суть всех ошибок, то можно заметить, что все они психологической природы. И это не только самоуверенность и лихачество.

Каждая ошибка человека – это результат действия или бездействия, то есть она является проявлением психики конкретного человека.

Можно выделить основные психологические факторы нарушения ПДД:

- недооценка опасности;
- неверная оценка ситуации;
- отвлечение внимания;
- боязливость в маневрах;
- ошибочное предвидение развития ситуации;

К комплексным психологическим факторам нарушения ПДД можно отнести: отсутствие неотвратимости наказания, отсутствие коллективного правосознания и отсутствие альтернативы передвижения.

Отсутствие неотвратимости наказания. Несмотря на то, что в Российской Федерации существует достаточно детальное правовое регулирование административной ответственности в области дорожного движения, количество правонарушений, совершаемых как водителями, так и другими участниками движения (в том числе пешеходами) довольно велико. Анализ зарубежного опыта показывает, что ужесточение мер

---

<sup>3</sup> Протокол заседания Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, под председательством Заместителя Председателя Правительства РФ М.Ш. Хуснуллина от 15.04.2021 №1

административной ответственности позволяет эффективно бороться и предупреждать нарушения правил дорожного движения, т.к. способствует воспитанию правосознания граждан ввиду их нежелания претерпевать те или иные негативные последствия, в первую очередь экономические.

Данные статистики ГИБДД показывают, что с каждым годом неизменно растет количество аварий, совершаемых водителями такси и водителями из стран ЕАЭС. По итогам проведенного исследования среди агрегаторов такси («Везет», «Яндекс.Такси», «Убер», «Гетт» и «Ситимобил») установлено, что в 57,6% случаев на вызов приезжает машина, которой управляет гражданин другого государства (преимущественно из стран СНГ).

Отсутствие коллективного правосознания. Увеличение количества мер, направленных на борьбу с правонарушителями, и ужесточение административной ответственности не представляются эффективными без соответствующей работы по предупреждению совершения правонарушений, воспитанию правосознания граждан и повышению культуры вождения.

Отсутствие альтернативы передвижения. Выбор гражданами РФ личного транспорта вместо использования общественного, также является одной из первопричин рассматриваемой проблемы. В регионах (малых и средних городах РФ, где плотность населения небольшая) в большинстве своем отсутствует развитая сеть общественного транспорта. Не желая ожидать транспорт в течение получаса и более при пятидесятиградусном морозе, граждане все чаще выбирают личный транспорт. В городах с большой численностью населения общественный транспорт также не всегда рассматривается в качестве реальной альтернативы личного транспорта ввиду неудобства маршрутов, необходимости длительного ожидания в связи с увеличенным пассажиропотоком и т.д. В связи с этим, представляется необходимым «разгрузить» города, создавать комфортные условия для использования общественного транспорта и других средств передвижения. Современные технологии позволяют адаптировать транспортные потоки (маршруты общественного транспорта, время ожидания транспорта) под потребности пассажиров. Применение таких технологий способно переориентировать граждан в пользу выбора общественного транспорта. Снижение потока личных транспортных средств позволит сократить количество совершаемых нарушений и дорожно-транспортных происшествий, и соответственно снизить показатели смертности на автомобильных дорогах.

**Результат внедрения мероприятия.**

По экспертной оценке, реализация мероприятия должна более чем в 10 раз сократить количество ДТП.

**Механизм реализации мероприятия:**

1. Проектная группа кооперируется с Факультетом психологии ИОН РАНХиГС, для участия в проведении психологических исследований причин совершения ДТП по указанным факторам;
2. Определение механизмов минимизации психологических причин совершения ДТП и определение инструментов их реализации, в том числе используя подход к социальной рекламе (Мероприятие 7.1).

Затраты и финансовое обеспечение на реализацию мероприятия.

Мероприятие будет реализовываться в рамках существующих программ, а также партнерских и спонсорских отношений. Выделения дополнительного бюджетного финансирования не требуется.

**Сроки реализации мероприятия:**

2021 год, далее ежегодно.

**Ответственными за реализацию мероприятия являются:**

Минтранс России, МВД России, Минцифры России, РАНХиГС.

**Мероприятие 6.2.**

Повышение правосознания участников дорожного движения через направленную работу с детской и юношеской аудиторией.

**Краткое описание мероприятия.**

Проводимая на постоянной основе информационно-пропагандистская работа по повышению безопасности дорожного движения направлена на осознание всеми участниками дорожного движения своей ответственности как за собственную безопасность, так и за безопасность других лиц.

Однако представляется необходимым дополнить уже реализуемые программы с учётом следующих факторов: а) активный переток аудитории, особенно молодой в сеть «Интернет» уменьшает её вовлеченность в традиционные форматы информационно-пропагандистских мероприятий по безопасности дорожного движения; б) среди детей и подростков, пострадавших в ДТП, каждый четвертый – пострадал по собственной неосторожности; в) активное распространение средств индивидуальной мобильности, как традиционных (велосипеды, скейтборды, ролики), так и современных (электросамокаты, моноколеса и т.п.) увеличивает количество



ДТП с участием несовершеннолетних; г) выделение возрастной группы от 16 до 18 лет, на которую приходится каждое 5-ое ДТП с пострадавшими несовершеннолетними до 18 лет, а среди погибших – почти каждый третий.

В связи с этим, а также с учётом вступившего в силу регулирования, предусматривающего выделение на бесплатной основе всеми распространителями рекламы в сети Интернет 5% рекламного инвентаря для социальной рекламы, распределяемой через уполномоченную организацию, предлагается совершенствование информационно-разъяснительной работы, направленной на несовершеннолетних, как в части содержания и креатива, так и в плане развития адресной доставки на целевые аудитории.

В этих целях предлагается по результатам анализа причин ДТП с несовершеннолетними пострадавшими определять ряд наиболее значимых факторов и формировать из них перечень тем для регулярных конкурсов среди детей и подростков на лучшую идею социальной рекламы в сети Интернет по сохранению жизней на дорогах.

Конкурсы планируются к проведению в сотрудничестве с АНО «Россия-страна возможностей», в частности на площадке конкурса для школьников «Большая перемена» (как базовая площадка, в дальнейшем с подключением площадок других конкурсов АНО «Россия — страна возможностей») и на популярных отечественных платформах (ВК, Яндекс, Премия Рунета) через механизм «народного голосования», когда пользователи сети Интернет сами выбирают наиболее понравившиеся заявки. Это уже на первых этапах будет создавать информационные поводы и вовлекать широкую аудиторию, причём не только несовершеннолетних, но и родителей. Креативные идеи победителей конкурсов будут профессионально доработаны в рамках деятельности АНО «Национальные приоритеты», обеспечивающей информационное продвижение национальных проектов, и размещены в сети Интернет через уполномоченную организацию в рамках упомянутого механизма квотирования социальной рекламы в сети Интернет.

#### **Результат внедрения мероприятий.**

По экспертной оценке, реализация мероприятия должна к 2024 году не менее чем в 2 раза сократить количество детей, пострадавших в ДТП по собственной неосторожности.

В 2019 году - 115 погибших и 4323 раненых в ДТП по собственной неосторожности.

2024 году - не более 50 погибших и не более 2000 раненых в ДТП по собственной неосторожности

Ориентировочное количество детей и подростков, чьи жизнь и здоровье будут сохранены в результате этого – больше 2000 в год.

Всего с 2021 по 2024 год - спасены жизни и сохранено здоровьем 7000 детей до 16 лет.

#### **Механизм реализации мероприятия:**

**1.** Комплексный анализ ДТП с пострадавшими несовершеннолетними,

включая учёт косвенных факторов (темное время суток; ношение капюшона и наушников и т.д.), составление рейтинга причин по итогам предыдущего года.

2. Выбор тем для конкурса на лучшую социальную рекламу среди детей и юношества по разным возрастным группам. Официальное объявление конкурса, распространение информации через школы и детские учреждения, а также через популярных блогеров.
3. Подведение итогов конкурса, определение победителей, награждение.
4. Профессиональная доработка идей победителей конкурса для разных форматов размещения в сети Интернет. Определение целевых аудиторий для разных форматов и тематик.
5. Размещение социальной рекламы в сети Интернет через уполномоченную организацию для соответствующих целевых аудиторий.

#### **Затраты и финансовое обеспечение на реализацию мероприятия.**

Мероприятие будет реализовываться в рамках существующих программ, а также партнерских и спонсорских отношений. Выделения дополнительного бюджетного финансирования не требуется.

#### **Сроки реализации мероприятия:**

2021 год, далее ежегодно.

#### **Ответственными за реализацию мероприятия являются:**

Минтранс России, МВД России, Минцифры России, АНО «Россия — страна возможностей», АНО «Национальные приоритеты», уполномоченная организация по размещению социальной рекламы в сети Интернет (предварительно АНО ИРИ).