



**ТЫВА РЕСПУБЛИКАНЫҢ ЧАЗАА
ДОКТААЛ
ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ ТЫВА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 20 января 2021 г. № 14

г. Кызыл

**Об утверждении Стратегии
безопасности дорожного движения в
Республике Тыва на 2021-2030 годы**

В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» Правительство Республики Тыва **ПОСТА-
НОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Стратегию безопасности дорожного движения в Республике Тыва на 2021-2030 годы (далее – Стратегия).

2. Министерству дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва совместно с Министерством образования и науки Республики Тыва, Министерством здравоохранения Республики Тыва, Министерством общественной безопасности Республики Тыва, Министерством информатизации и связи Республики Тыва, Главным управлением МЧС России по Республике Тыва (по согласованию), Управлением ГИБДД МВД по Республике Тыва (по согласованию) и Территориальным отделом государственного автодорожного надзора по Республике Тыва Межрегионального управления государственного автодорожного надзора по Красноярскому краю, Республике Тыва и Республике Хакасия (по согласованию) ежегодно до 1 марта утверждать план мероприятий («дорожную карту»), направленный на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения на 2021-2030 годы.

3. Рекомендовать органам местного самоуправления муниципальных образований Республики Тыва руководствоваться положениями Стратегии при решении задач в области безопасности дорожного движения.

4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Председателя Правительства Республики Тыва Бады О.О.

5. Разместить настоящее постановление на «Официальном интернет-портале правовой информации» (www.pravo.gov.ru) и официальном сайте Республики Тыва в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Первый заместитель Председателя
Правительства Республики Тыва



А. Брокерт

Утверждена
постановлением Правительства
Республики Тыва
от 20 января 2021 г. № 14

СТРАТЕГИЯ безопасности дорожного движения в Республике Тыва на 2021-2030 годы

I. Общие положения

Стратегия безопасности дорожного движения в Республике Тыва на 2021-2030 годы (далее – Стратегия) разработана в соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.

При разработке Стратегии учтены Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596, Закон Республики Тыва от 11 апреля 2016 г. № 160-ЗРТ «О стратегическом планировании в Республике Тыва» и постановление Правительства Республики Тыва от 28 марта 2018 г. № 136 «Об утверждении Транспортной стратегии Республики Тыва до 2030 года», государственная программа Республики Тыва «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2017-2024 годы», утвержденная постановлением Правительства Республики Тыва от 30 ноября 2016 г. № 518, в том числе и одна из ее подпрограмм «Повышение безопасности дорожного движения на 2017-2024 годы», и региональный проект «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на 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 Республики Тыва 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, фактиче-

ски о повышении качества жизни. В связи с этим для безопасности дорожного движения необходимо привлечение усилий федеральных органов государственной власти, органов исполнительной власти Республики Тыва, органов местного самоуправления и общественных институтов, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, а также структур бизнес-сообщества.

Стратегия является основой планирования при реализации политики в области обеспечения безопасности дорожного движения на 2021-2030 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.

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, комфорта 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. № 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 от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и правилами дорожного движения, а термин «Государственная автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС» – в значении, предусмотренном Федеральным законом от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС».

II. Оценка современного состояния безопасности дорожного движения в Республике Тыва

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества населения Республики Тыва, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития республики.

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике Республики Тыва и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб. В Республике Тыва с 2007 по 2019 год в дорожно-транспортных происшествиях погиб 1631 человек, 81310 человек было ранено, пострадали 1069 детей в возрасте до 16 лет, из них 101 ребенок получил травмы, несовместимые с жизнью. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (20-45 лет). Около 30 процентов пострадавших становятся инвалидами.

В 2019 году совершено 494 дорожно-транспортных происшествия, в которых пострадал 861 человек, из них 104 погибли.

Вместе с тем анализ основных и относительных показателей дорожно-транспортной аварийности в 2010-2019 годах свидетельствует о некотором улучшении ситуации с погибшими (со 132 до 104) в Республике Тыва, тяжести последствий ДТП (со 19,7 до 11,9). При этом из года в год увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий (со 341 до 494) и раненых в них людей (с 538 до 757).

В то же время на 325,2 процента (с 42,9 до 32,1) снизились значения:

- социального риска (число погибших в расчете на 100 тыс. населения);
- в 1,5 раза (с 26,0 до 17,9) транспортного риска (число погибших в расчете на 10 тыс. единиц транспортных средств);
- на 21,2 процента (со 132 до 104) сокращения числа погибших в результате ДТП (по сравнению с базовым 2010 годом).

При этом количество автотранспортных средств на дорогах республики за рассматриваемый период увеличилось почти в 1,1 раза, достигнув значения (с 50 тыс. 726 до 58 тыс. 047 единиц (без прицепов и полуприцепов). Прирост населения Республики Тыва (на 16 тыс. 490 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 Республике Тыва более 88 процентов дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. На долю таких происшествий приходится более 92 процентов погибших и более 93 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 2019 году из-за нарушений правил дорожного движения такими водителями совершено каждое тридцать третье дорожно-транспортное происшествие (2,9 процента), в них погиб 1 человек и ранены 18 человек. 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 2019 году в каждом пятом случае водитель автотранспортного средства, нарушения которого стали причиной дорожно-транспортного происшествия, находился в состоянии опьянения (22,5 процента). Важно отметить, что число погибших в дорожно-транспортных происшествиях из-за нарушений правил дорожного движения водителями в состоянии опьянения за последние 5 лет увеличилось в 1,1 раза (увеличение на 11,5 процента в 2019 году к 2015 году), в то время как общее число погибших на дорогах республики сократилось на 13,3 процента за рассматриваемый период. Данный факт позволяет сделать вывод о необходимости целевого воздействия на указанную проблему.

Рассматривая структуру аварийности, следует отметить, что основными видами дорожно-транспортных происшествий в республике остаются столкновения, опрокидывания транспортных средств и наезды на пешеходов. В общей сложности на них приходится более 82 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 республики погибло 418 пешеходов и ранены 1449 пешеходов. В 2019 году произошло 189 наездов на пешеходов (38,3 процента от общего количества происшествий), в которых 31 человек погиб (29,8 процента от общего количества погибших) и 166 человек были ранены (21,9 процента от общего количества раненых). При этом наезд на пешехода характеризуется особенно высокой тяжестью последствий (6 погибших на 100 пострадавших). Данная проблема обусловлена комплексом причин, поэтому требует системного подхода к своему решению. Так, следует отметить, что более 50 процентов погибших пешеходов относятся к средней и старшей возрастной группе участников дорожного движения (от 40-50 лет и 50 и старше). Каждый второй пешеход (71,0 процент или в абсолютных числах 22) погиб 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 (70,9 процента дорожно-транспортных происшествий в 2019 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 90 процентов происшествий происходят из-за несоблюдения правил дорожного движения водителями автотранспортных средств (91,5 процента в 2019 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 из-за отсутствия пешеходных переходов, также на нерегулируемых пешеходных переходах число пострадавших в них пешеходов ежегодно увеличивается и за 10 лет возросла более чем в 1,5 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 2019 году зарегистрировано незначительное увеличение этих показателей за последние 10 лет), вызывает обоснованную тревогу рост удельного веса показателей детского дорожно-транспортного травматизма в общей структуре аварийности. В 2019 году произошло 96 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет (19,4 процента от общего количества дорожно-транспортных происшествий), в которых погибли 8 детей (7,7 процента от общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях) и 96 детей ранено (12,7 процента от общего числа раненых в дорожно-транспортных происшествиях). Три четверти дорожно-транспортных происшествий (84,4 процента) с участием детей произошли из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств. На детей-пассажиров приходится одна вторая часть раненых в дорожно-транспортных происшествиях несовершеннолетних (50,0 процентов соответственно в 2019 году), на детей-пешеходов – одна третья раненых (40,6 процента). Причем в последние годы наметилась тенденция к росту как абсолютных значений пострадавших детей в возрасте до 16 лет (увеличение на 33,3 процента в 2019 году по сравнению с 2010 годом). За рассматриваемый период (2010-2019 годы) отмечается рост удельного веса дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали дети-велосипедисты пешеходов, так и в качестве пассажиров, а также водителей. 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 60 процентов дорожно-транспортных происшествий в Республике Тыва регистрируются на территории городов и населенных пунктов. В них погибают более 30 процентов и получают ранения около 50 процентов пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Более 75 процентов происшествий на дорогах и улицах населенных пунктов происходят в городах, в них погибают более 20 процентов и получают ранения более 40 процентов жителей республики. Более 40 процентов дорожно-транспортных происшествий регистрируются в г. Кызыле Республики Тыва, в них погибают более четверти и получают ранения более 35 процентов пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. 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 и республиканского значения, что обусловлено высокой скоростью дорожного движения на них.

В 2019 году тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий на федеральных дорогах составила 15 погибших на 100 пострадавших.

Почти в каждом пятом (18,8 процента в 2019 году) происшествии на автомобильных дорогах регистрируются недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети. Удельный вес таких аварий за 10 лет (2010-2019 го-

ды) увеличился более чем в 1,5 раза (на 52,5 процента) и количество раненых – на 51,3 процента, а число погибших снизилось на 26,1 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 автотранспортных средств (8,3 процента дорожно-транспортных происшествий, 16,3 процента погибших и 10,7 процента раненых). Однако начиная с 2010 года динамика удельного веса таких аварий и пострадавших в них людей характеризуется тенденцией к ускоренному росту. В 2019 году относительно 2010 года количество этих происшествий увеличилось на 141,2 процента, число погибших – на 142,9 процента и раненых – на 145,5 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 Республике Тыва основные показатели аварийности за последние годы имеют тенденцию к увеличению, что соответствует условиям растущей автомобилизации населения. Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Республике Тыва по-прежнему значительно превышает среднестатистический российский показатель. Показатель социального риска в 2019 году в Республике Тыва составил 32,1 погибшего на 100 тыс. населения, в то время как среднее значение в России составило 11,8 погибших.

Существующее превышение 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.

Дорожно-транспортный травматизм остается одной из острых социально-экономических и демографических проблем в Республике Тыва, требующих активизации усилий Правительства Республики Тыва, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, 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 Республике Тыва осуществлялась на программно-целевой основе. Мероприятия, проводимые в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» и государственной программы Республики Тыва «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2017-2024 годы», в том числе одной из ее подпрограмм «Повышение безопасности дорожного движения на 2017-2024 годы», позволили снизить негативные тенденции развития ситуации с аварийностью и смертностью в Республике Тыва, сложившиеся в республике к 2007 году. Суммарное снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с 2007 годом, принятым в подпрограмме «Повышение безопасности дорожного движения на 2017-2021 годы» в качестве базы сравнения, превысило цель на 26,7 процента. Следует отметить, что снижение смертности было нестабильным. Положительная динамика в 2006-2010 годах сменилась ростом аварийности в 2011-2012 годах. В первые годы реализации подпрограммы «Повышение безопасности дорожного движения на 2017-2021 годы» фактическое число погибших в дорожно-транспортных происшествиях было существенно ниже установленных целевых значений, а целевые задания на 2010, 2011, 2012 и 2014 годы достигнуты не были, что свидетельствует о многофакторности решаемой задачи. Для обеспечения эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечением снижения ее показателей, в настоящее время реализуется подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения на 2017-2024 годы» государственной программы Республики Тыва «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2017-2024 годы», утвержденной постановлением Правительства Республики Тыва от 30 ноября 2016 г. № 518.

Результаты анализа тенденций изменения показателей состояния безопасности дорожного движения демонстрируют их тесную взаимосвязь с показателями социально-экономического развития Республики Тыва. 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 автотранспорте 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 2030 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;

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-дорожной сети;

- 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;

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 органов исполнительной власти Республики Тыва и органов местного самоуправления муниципальных образований Республики Тыва, а также других субъектов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

- 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 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;

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 медицинские организации.

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 власти, 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 республике 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 9 лет (2021-2030 годы).

Период с 2021 по 2022 год станет переходным, предусматривающим наращи-

Период с 2021 по 2022 год станет переходным, предусматривающим наращивание потенциала для дальнейшего развития работ по повышению безопасности дорожного движения. На этом этапе должно быть завершено выполнение мероприятий подпрограммы «Повышение безопасности дорожного движения в 2017-2024 годы» государственной программы Республики Тыва «Развитие транспортной системы на 2017-2021 годы». В период с 2022 по 2030 год будут осуществлены запланированные меры и реализованы практические мероприятия в целях устойчивого повышения безопасности дорожного движения.

Перечень мер и мероприятий, реализуемых в рамках Стратегии, будут осуществляться в соответствии с мероприятиями регионального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Основными инструментами реализации Стратегии является государственная программа Республики Тыва «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2017-2024 годы», в том числе и одна из ее подпрограмм «Повышение безопасности дорожного движения на 2017-2024 годы».

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