



ПРАВИТЕЛЬСТВО САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 19 августа 2026 года № 616-П

г. Саратов

Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения на территории Саратовской области до 2030 года и на перспективу до 2036 года

В целях совершенствования реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, снижения смертности населения от дорожно-транспортных происшествий и повышения безопасности дорожного движения, принятия действенных мер по снижению аварийности на автомобильных дорогах, находящихся на территории Саратовской области, Правительство Саратовской области ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую Стратегию повышения безопасности дорожного движения на территории Саратовской области до 2030 года и на перспективу до 2036 года.

2. Министерству информации и массовых коммуникаций области опубликовать настоящее постановление в течение десяти дней со дня его подписания.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания.

Губернатор
Саратовской области



Р.В. Бусаргин

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Саратовской области
от 19 августа 2026 года № 616-П

**Стратегия
повышения безопасности дорожного движения на территории
Саратовской области до 2030 года и на перспективу до 2036 года**

I. Общие положения

1. Нормативной правовой основой разработки Стратегии повышения безопасности дорожного движения на территории Саратовской области до 2030 года и на перспективу до 2036 года (далее – Стратегия) являются Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, Основы государственной политики в сфере стратегического планирования в Российской Федерации, Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 года № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».

2. Повышение безопасности дорожного движения является важной составляющей обеспечения социально-экономического развития Саратовской области в рамках достижения национальных целей развития Российской Федерации, таких как сохранение населения, укрепление здоровья и повышение благополучия людей, поддержка семьи, а также комфортная и безопасная среда для жизни.

3. Настоящая Стратегия является основой для формирования и реализации Плана мероприятий по реализации Стратегии.

4. Положения настоящей Стратегии обязательны для выполнения всеми исполнительными органами области.

5. Настоящая Стратегия включает в себя результаты анализа состояния безопасности дорожного движения на территории Саратовской области.

6. Для целей настоящей Стратегии используются следующие основные понятия:

1) группа риска – совокупность участников дорожного движения, которые ввиду физических, психофизиологических и (или) иных индивидуальных особенностей имеют более высокую вероятность стать участниками дорожно-транспортных происшествий;

2) дети – лица в возрасте до 16 лет;

3) дорожная инфраструктура – автомобильные дороги и улично-дорожная сеть;

4) начинающий водитель – лицо, управляющее транспортным средством и имеющее право на управление указанным транспортным средством менее двух лет;

5) отвлечение внимания – переключение внимания с контроля за дорожной ситуацией на другие факторы, в том числе связанные с использованием цифровых мобильных устройств, наушников, бортовых систем транспортных средств, просмотром наружной рекламы, расположенной в пределах автомобильных дорог;

6) проактивный подход – метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, включающий в себя своевременное обнаружение и предотвращение угроз безопасности дорожного движения до их наступления, в первую очередь на основе мониторинга дорожного движения, анализа, прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе с учетом происходящих и смоделированных процессов, развития технологий и иных факторов, способных оказать влияние на безопасность дорожного движения;

7) проектное управление в области обеспечения безопасности дорожного движения – метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, направленный на получение уникальных результатов по снижению смертности от дорожно-транспортных происшествий в условиях временных и ресурсных ограничений;

8) риски и угрозы безопасности дорожного движения – совокупность субъективных и объективных факторов, которые могут препятствовать достижению целей по снижению смертности от дорожно-транспортных происшествий и требуют целенаправленного воздействия в рамках реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

9) риск-ориентированный подход – метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, включающий в себя принятие мер на основе оценки рисков и угроз безопасности дорожного движения в целях достижения максимального профилактического эффекта и оптимального использования ресурсов, задействованных в обеспечении безопасности дорожного движения;

10) система обеспечения безопасности дорожного движения – совокупность взаимодействующих субъектов, которые наделены полномочиями в области обеспечения безопасности дорожного движения и деятельность которых основана на единой координации и тесной связи с общественностью, коммерческими организациями и другими заинтересованными лицами и направлена на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

11) субъекты системы обеспечения безопасности дорожного движения – исполнительные органы области и органы местного самоуправления, созданные при них коллегиальные органы, а также организации, которые наделены полномочиями в области обеспечения безопасности дорожного движения или деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения;

12) тяжесть последствий – число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, в расчете на 100 лиц, погибших и раненных в них, за отчетный год;

13) уязвимые участники дорожного движения – лица, принимающие непосредственное участие в дорожном движении и подверженные более высокому риску травмирования в результате дорожно-транспортного происшествия ввиду слабой физической защищенности от внешнего воздействия, в том числе пешеходы, велосипедисты, водители мототранспортных средств, лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности;

14) фотовидеофиксация – способ выявления и фиксации нарушений требований по обеспечению безопасности дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи для обеспечения контроля за дорожным движением.

7. Понятия «безопасность дорожного движения», «дорожно-транспортное происшествие», «обеспечение безопасности дорожного движения», «пассажир», «пешеход», «средство индивидуальной мобильности», «транспортное средство», «участник дорожного движения» используются в значениях, предусмотренных Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения».

8. Понятие «опорная сеть автомобильных дорог» используется в значении, предусмотренном Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

9. Понятия «мониторинг дорожного движения» и «организация дорожного движения» используются в значениях, предусмотренных Федеральным законом от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

10. Понятия «погибший» и «раненый» используются в значениях, предусмотренных постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 года № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

II. Для служебного пользования

III. Принципы и основные направления реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения

47. Реализация государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения основывается на следующих принципах:

1) приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участников дорожного движения;

2) приоритет внедрения технических, технологических и инфраструктурных решений, направленных на повышение безопасности дорожного движения, в том числе за счет снижения роли человеческого фактора, в первую очередь при совершенствовании конструкции транспортных средств и дорожной инфраструктуры;

3) приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

4) повышение социальной ответственности участников дорожного движения, общественности и коммерческих организаций при обеспечении безопасности дорожного движения;

5) приоритет ответственности взрослых за обеспечение безопасности детей при участии в дорожном движении;

6) программно-целевой подход при осуществлении деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе на основе механизмов проектного управления;

7) проактивный подход при осуществлении деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

8) признание возможности достижения планируемых результатов по снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий только на основе комплексного подхода;

9) стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях.

48. Достижение цели государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения будет осуществляться путем решения следующих задач:

1) повышение эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

2) повышение безопасности участников дорожного движения;

3) повышение безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта;

4) повышение безопасности дорожной инфраструктуры;

5) повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия.

Повышение эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения

49. Повышение эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения включает в себя следующие основные направления:

1) обеспечение соответствия единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения актуальным вызовам, рискам и угрозам безопасности дорожного движения;

2) совершенствование компетенции субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе за счет исключения выполнения несвойственных функций, дублирования и конфликта полномочий;

3) развитие механизмов координации и взаимодействия субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе с иными заинтересованными лицами;

4) повышение заинтересованности субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения в эффективном выполнении соответствующих функций, включая оптимизацию ответственности и укрепление роли в решении вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;

5) обеспечение согласованности программ и проектов, в том числе их целевых показателей, в сферах правоохранительной деятельности, транспорта, здравоохранения, образования и других сферах в целях повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения;

6) ускоренное внедрение передовых технологий, информатизации и цифровизации в области обеспечения безопасности дорожного движения, включая сферы государственного управления и оказания государственных услуг;

7) развитие комплексного (многопрофильного) анализа причин и условий каждого дорожно-транспортного происшествия, в котором погибли или получили ранения люди, с привлечением заинтересованных лиц, в том числе коллегиальных органов, в целях выработки оперативных мер по предупреждению аналогичных дорожно-транспортных происшествий;

8) дальнейшие разработка и актуализация документации по организации дорожного движения и документов городского и транспортного планирования с учетом интересов обеспечения безопасности дорожного движения;

9) развитие и совершенствование системы фотовидеофиксации в целях исключения возникновения вызовов, рисков и угроз безопасности дорожного движения;

10) совершенствование контрольной (надзорной) деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе за счет эффективного применения риск-ориентированного подхода, дистанционных методов взаимодействия с объектами надзора, а также информатизации и цифровизации.

Повышение безопасности участников дорожного движения

50. Повышение безопасности участников дорожного движения включает в себя следующие основные направления:

1) разработка единой концепции профилактики дорожно-транспортных происшествий, определяющей порядок взаимодействия субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, сферу их ответственности, приоритеты профилактической работы, формы и способы профилактического воздействия;

2) развитие системы непрерывного и комплексного обучения всех социальных и возрастных групп населения основам безопасности дорожного движения, включая повышение кадрового и материально-технического обеспечения просветительской деятельности, внедрение современных цифровых технологий;

3) повышение культуры участников дорожного движения в целях формирования устойчивого стереотипа безопасного поведения в условиях дорожного движения, развития принципов взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения, в том числе через произведения культуры и искусства;

4) совершенствование целевой пропаганды безопасности дорожного движения с учетом социально-демографических характеристик групп риска, приемлемых для них способов восприятия и источников информации, а также иных особенностей;

5) развитие системы превентивного информирования участников дорожного движения об опасных условиях дорожного движения;

6) повышение мотивации граждан к законопослушному и безопасному поведению в условиях дорожного движения, в том числе за счет экономических мер стимулирования;

7) укрепление роли и расширение форм участия общественности в повышении безопасности дорожного движения (участие в профильных общественных и волонтерских организациях, содействие выявлению и пресечению нарушений и другие формы участия);

8) обеспечение оперативного реагирования на факты размещения в общем доступе публикаций, вызывающих широкий общественный резонанс и содержащих демонстративное пренебрежительное отношение к установленным требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения, а также информации о предоставлении посреднического содействия при оказании государственных услуг в области безопасности дорожного движения;

9) определение перспектив дальнейшего совершенствования подходов к формированию у несовершеннолетних в рамках общего и дополнительного образования первоначальных знаний, умений и навыков для безопасного участия в дорожном движении;

10) реализация комплексного подхода к мероприятиям по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди детей, родителей (законных представителей) и педагогических работников;

11) повышение заинтересованности родителей (законных представителей) в создании условий безопасного участия детей в дорожном движении, а также повышение ответственности родителей (законных представителей) за ненадлежащее исполнение соответствующих обязанностей;

12) развитие и повышение привлекательности детских и молодежных организаций и объединений в области обеспечения безопасности дорожного движения (в том числе отрядов юных инспекторов движения, детско-юношеских автошкол).

Повышение безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта

51. Повышение безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта включает в себя следующие основные направления:

1) стимулирование обновления парка транспортных средств, в первую очередь с повышенным уровнем безопасности, в государственном, коммерческом и частном секторах, в том числе за счет расширения программ льготного автокредитования и лизинга, субсидирования, налоговых и страховых преференций, публичных закупок;

2) развитие механизмов обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств установленным требованиям, в том числе за счет развития системы технического осмотра, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, а также за счет повышения заинтересованности владельцев транспортных средств в поддержании их в исправном техническом состоянии;

3) комплексное совершенствование института страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в целях повышения безопасности дорожного движения, в том числе за счет стимулирования приобретения новых и (или) оснащенных более совершенными системами безопасности транспортных средств, повышения дорожно-транспортной дисциплины;

4) обеспечение приоритета развития общественного транспорта и форм активной мобильности как альтернативы личному транспорту и способа повышения безопасности дорожного движения;

5) совершенствование подходов к организации и обеспечению безопасности коммерческих перевозок и предоставлению услуг с использованием транспортных средств;

6) оптимизация логистики, маршрутизации, расписания движения, развитие сервисов заказа при перевозке пассажиров и грузов в целях минимизации необоснованных рисков безопасности дорожного движения;

7) принятие комплекса мер, направленных на внедрение современных, в том числе дистанционных, технологий для осуществления контроля за техническим состоянием транспортных средств и медицинского осмотра водителей, а также стимулирование внедрения технологий, позволяющих осуществлять контроль за техническим состоянием транспортного средства в процессе движения, скоростью, стилем вождения, соблюдением водителем режима труда и отдыха, состоянием водителя и другими параметрами;

8) учет уровня обеспечения безопасности дорожного движения хозяйствующими субъектами, осуществляющими деятельность в сфере транспорта, в рамках контрольной (надзорной), разрешительной деятельности, при проведении публичных закупок, распределении преференций и льгот;

9) реализация эффективной модели работы общественного транспорта с учетом обеспечения безопасности дорожного движения, включая применение регулируемых тарифов, заключение долгосрочных контрактов с перевозчиками, установление конкретных требований к качеству перевозок;

10) формирование рынка перевозок пассажиров и багажа легковым такси, отвечающего требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения независимо от организационно-правовой формы деятельности, в том числе с учетом современных возможностей цифровизации.

Повышение безопасности дорожной инфраструктуры

52. Повышение безопасности дорожной инфраструктуры включает следующие основные направления:

1) организация дорожного движения с учетом его фактической интенсивности, а также актуальных вызовов, рисков и угроз безопасности дорожного движения;

2) развитие сети автомобильных дорог с учетом необходимости обеспечения высокого уровня нормативного состояния, отвечающего требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения;

3) обеспечение приоритета уязвимых участников дорожного движения, общественного транспорта и форм активной мобильности, включая создание и развитие соответствующей инфраструктуры городских агломераций и опорных населенных пунктов;

4) стимулирование соблюдения установленного скоростного режима движения транспортных средств, обеспечивающего безопасность дорожного движения, с приоритетом применения средств успокоения движения и иных инфраструктурных решений в городах и других населенных пунктах;

5) обеспечение комплексного подхода к организации пешеходного движения с учетом транспортных реалий, оптимальных маршрутов движения пешеходов, обусловленных в том числе расположением социально значимых объектов и мест притяжения населения;

6) обеспечение дальнейшей цифровизации дорожной инфраструктуры и дорожной деятельности, включая внедрение интеллектуальных транспортных систем, цифровых двойников объектов транспортной инфраструктуры, автоматизацию управления дорожным движением;

7) реализация малозатратных, но эффективных мероприятий по совершенствованию дорожной инфраструктуры и организации дорожного движения, направленных на оперативное устранение угроз безопасности дорожного движения, в том числе как временной альтернативы капиталоемким инфраструктурным решениям до их принятия.

Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия

53. Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия включает в себя следующие основные направления:

1) обучение широкого круга лиц навыкам оказания первой помощи и повышение их мотивации к оказанию такой помощи в случае дорожно-транспортного происшествия;

2) повышение оперативности прибытия экстренных оперативных служб на места дорожно-транспортных происшествий;

3) совершенствование схемы диспетчеризации и схемы маршрутизации пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в медицинские организации необходимого уровня в зависимости от вида и степени тяжести травм;

4) развитие филиалов (постов, трассовых пунктов) скорой медицинской помощи и трассовых пунктов экстренной медицинской помощи территориальных центров медицины катастроф с выездными бригадами, специализирующимися на оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, вдоль автомобильных дорог, в удаленных или труднодоступных населенных пунктах;

5) развитие системы оказания скорой медицинской помощи, специализированной, в том числе высокотехнологичной, медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и их реабилитации.

IV. Этапы и инструменты реализации настоящей Стратегии, источники и механизмы ресурсного обеспечения мероприятий по ее реализации

54. Реализация настоящей Стратегии осуществляется в два этапа:

- 1) первый этап – 2026-2030 годы;
- 2) второй этап – 2031-2036 годы с учетом дальнейшей реализации цели и задач государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения после 2036 года.

55. Основными инструментами реализации настоящей Стратегии являются:

- 1) законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения;
- 2) отраслевые документы стратегического планирования в части, касающейся прогнозирования, целеполагания, планирования, затрагивающие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения;
- 3) план мероприятий по реализации настоящей Стратегии;
- 4) государственные и муниципальные программы в сферах правоохранительной деятельности, транспорта, здравоохранения, образования и других сферах, в том числе государственная программа Саратовской области «Развитие транспортной системы», государственная программа Саратовской области «Развитие здравоохранения»;
- 5) национальные проекты, в том числе национальный проект «Инфраструктура для жизни» и национальный проект «Продолжительная и активная жизнь»;
- 6) федеральные, региональные и ведомственные проекты в области обеспечения безопасности дорожного движения, в сферах транспорта, инфраструктуры, здравоохранения, образования и других сферах;

56. Источниками ресурсного обеспечения мероприятий по реализации настоящей Стратегии являются федеральный бюджет (прогнозно), областной бюджет, местные бюджеты (прогнозно), а также внебюджетные источники (прогнозно).

57. Механизмами ресурсного обеспечения мероприятий по реализации настоящей Стратегии являются формирование и исполнение расходных обязательств Саратовской области, предусматривающих ресурсное обеспечение мероприятий, направленных на решение задач в области обеспечения безопасности дорожного движения.

V. Ожидаемые результаты реализации настоящей Стратегии

58. Результатами реализации настоящей Стратегии должны стать повышение уровня защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, включая повышение правовой культуры населения и формирование нетерпимости к нарушениям требований по обеспечению безопасности дорожного движения, совершенствование дорожной инфраструктуры в целях предотвращения ошибок человека или минимизации их последствий, повышение качества и своевременности оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, что будет способствовать увеличению ожидаемой продолжительности жизни и созданию комфортной и безопасной среды для жизни.

VI. Задачи, функции и порядок взаимодействия органов публичной власти и иных заинтересованных лиц в целях реализации настоящей Стратегии

59. Реализация настоящей Стратегии обеспечивается согласованными действиями исполнительных органов области, иных государственных органов (по согласованию), органов местного самоуправления области (по согласованию), а также иных заинтересованных лиц.

60. Основная задача всех заинтересованных лиц при реализации настоящей Стратегии состоит в планировании и осуществлении в пределах своей компетенции деятельности, направленной на повышение безопасности дорожного движения.

61. Взаимодействие участников реализации настоящей Стратегии осуществляется в рамках решения основных задач, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, в том числе в сферах транспорта, здравоохранения, образования и других сферах.

62. Координация деятельности по реализации настоящей Стратегии осуществляется Правительством Саратовской области.

63. Корректировка настоящей Стратегии, включая основные показатели, предназначенные для оценки эффективности ее реализации, осуществляется на основании результатов мониторинга исходя из изменений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения и с учетом изменений в социально-экономическом и демографическом развитии.
