

**Справка по результатам анализа
регионального проекта Свердловской области
«Безопасность дорожного движения»**

I. Анализ аварийности. На территории области в **2020 г.** количество ДТП снизилось на 8,3% (с 3071 до 2817), число погибших уменьшилось на 10,4% (с 402 до 360), раненых — на 8,9% (с 3949 до 3597). При этом целевой показатель снижения смертности в ДТП (7,98) достигнут не был и составил 8,39 погибших на 100 тыс. населения.

С участием водителей в состоянии опьянения или с его признаками произошло 381 ДТП, погибли 94 человека, доля которых составила 26,1% от всех погибших.

Из-за выезда на полосу встречного движения произошло 338 ДТП, при этом число погибших по данной причине возросло на 6,7% (со 104 до 111), доля которых составила 30,8% от общего числа погибших.

Зарегистрировано **789 наездов на пешеходов,** погибли 102 человека. **На пешеходных переходах произошло 276 ДТП,** погибли 12 человек. Смертельные случаи в равных долях (по 6) распределились между регулируемыми и нерегулируемыми переходами. **Вне пешеходных переходов** произошло 513 ДТП, погибли 90 человек, доля которых составила четверть (25%) от всех погибших.

С участием детей произошло 313 ДТП, число погибших составило 6. **С участием детей-пешеходов произошло 121 ДТП,** число погибших зарегистрировано на уровне предшествующего года (3). Из 23 случаев наездов на детей **в тёмное время суток** более чем в трёх четвертях случаев (78,3%, или 18 ДТП) они не имели **световозвращающих элементов. По собственной неосторожности** детей произошло 62 ДТП, одно со смертельным исходом.

С участием детей-пассажиров произошло 164 ДТП, погибли трое детей, два из которых перевозились с нарушениями. **С участием несовершеннолетних велосипедистов** произошло 21 ДТП. На 16,7% (с 6 до 7) увеличилось количество ДТП с участием несовершеннолетних **водителей мототранспорта.**

По итогам **первого полугодия 2021 г.** количество ДТП увеличилось на 13,4% (с 1160 до 1315), число погибших возросло на 9,3% (со 151 до 165), число раненых – на 9,3% (с 1550 до 1699). Число погибших превысило прогнозное значение, необходимое для достижения показателей снижения смертности в ДТП (не более 114), на 51 человек.

С участием водителей в состоянии опьянения или с его признаками произошло 149 ДТП, погибли 39 человек, доля которых составила 23,6% от всех погибших.

Число погибших **из-за выезда на полосу встречного движения** возросло на 28,6% (с 56 до 72), доля которых составила 43,6% от общего числа погибших.

Количество ДТП, совершённых **лицами, не имеющими права управления**, возросло на 20% (с 55 до 66), число погибших увеличилось на треть (+33,3%, с 6 до 8).

Количество **наездов на пешеходов** увеличилось на 3% (с 333 до 343), число погибших пешеходов – на 6,7% (с 30 до 32). На пешеходных переходах количество наездов увеличилось на 15,6% (со 109 до 126), число погибших – на 66,7% (с 3 до 5).

Основная часть погибших получила смертельные травмы **вне пешеходных переходов**, число таких случаев осталось на уровне аналогичного периода прошлого года (27).

Количество ДТП **с участием детей в возрасте до 16 лет** возросло почти в полтора раза (+48,3%, со 116 до 172), при этом число погибших детей возросло с 1 до 14.

Количество наездов на **детей-пешеходов** возросло почти в два раза (+97,6%, с 41 до 81), **а на пешеходных переходах** – более чем в два раза (+106,7%, с 15 до 31). В отличие от аналогичного периода прошлого года, когда погибших детей-пешеходов зарегистрировано не было, **уже имело место 3 смертельных случая**. Все эти случаи имели место вне пешеходных переходов, **2 из которых связаны с собственной неосторожностью детей**.

В тёмное время суток количество наездов на детей-пешеходов **увеличилось** почти в полтора раза (+42,9%, с 7 до 10), почти в трёх четвертях случаев (70%) **дети не имели световозвращающих элементов**.

При росте общего количества ДТП **с детьми-пассажирами** на 12,1% (с 66 до 74), число погибших увеличилось с 1 до 10.

С 1 до 2 **увеличилось** количество ДТП **с несовершеннолетними водителями мототранспорта**, одно со смертельным исходом. Почти в два раза (+87,5%, с 8 до 15) увеличилось количество ДТП **с несовершеннолетними велосипедистами**.

Таким образом, **наиболее значимыми угрозами в области безопасности дорожного движения**, характерными для региона, являются:

- управление транспортным средством в состоянии опьянения;
- нарушение Правил дорожного движения при выезде на полосу встречного движения, в том числе в местах, где такой маневр разрешен;

- участие в дорожном движении в качестве водителей лиц, не имеющих права управления;
- непредоставление преимущества пешеходам на нерегулируемых пешеходных переходах, в т.ч. несовершеннолетним;
- наличие комплекса причин и условий, способствующих совершению наездов на пешеходов вне пешеходных переходов;
- нарушения правил перевозки детей;
- неиспользование детьми-пешеходами световозвращающих элементов в тёмное время суток, недостаточная дисциплина детей-пешеходов, детей-велосипедистов и несовершеннолетних водителей мототранспорта.

II. Проведенный анализ паспорта и плана мероприятий показал следующее:

1. Основными рисками для достижения предусмотренных целевых показателей являются:

- отсутствие целевых мероприятий, направленных на конкретные виды ДТП и участников дорожного движения, которые характеризуются наибольшими долевыми значениями и (или) тяжестью последствий в структуре аварийности, либо имеют тенденцию к росту абсолютных показателей;

- отсутствие задач, результатов и мероприятий, в том числе рекомендованных МВД России по обозначенным выше направлениям деятельности, находящихся в компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления¹;

- отсутствие достаточного финансирования мероприятий, предусматривающих закупку товаров, работ и услуг.

2. Отсутствует финансирование результатов и мероприятий, предусматривающих закупку товаров, работ и услуг (закупка автомобилей скорой помощи класса «С»), в связи с чем не представляется возможным их достижение.

3. В паспорте регионального проекта результаты не содержат качественные и количественные характеристики, а также иные требования к результатам, позволяющие однозначно определить их достижение², в том

¹ Письмо МВД России от 12.03.2020 № 1/2628; Методические рекомендации для субъектов Российской Федерации по участию в федеральном проекте «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (письмо МВД России от 28.02.2019 № 1/2002).

² По каждому результату регионального проекта приводится срок его достижения, качественные и количественные характеристики, а также иные требования к результатам, позволяющие однозначно определить их достижение. Формулировка количественных и качественных характеристик результата должна уточнять результат, а не дублировать его

числе результаты, предусматривающие закупку товаров, работ и услуг, в связи с чем не представляется возможным оценить их эффективность.

4. Мероприятия, направленные на формирование правосознания участников дорожного движения, не содержат указания на целевые аудитории участников дорожного движения, социальные и возрастные группы, которые в соответствии с п. 12 Методических рекомендаций для субъектов Российской Федерации по участию в федеральном проекте «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 07.10.2020 № 1/11242³ должны быть определены на основе анализа аварийности, что может негативно сказаться на эффективности проведения соответствующих мероприятий.

5. Контрольные точки в плане мероприятий в полной мере не содержат качественные и количественные характеристики, позволяющие однозначно определить их достижение или выполнение⁴.

6. Контрольные точки и результаты определены без учета требований Методических указаний по применению типов результатов и стандартизированных контрольных точек федеральных проектов, утвержденных Председателем Правительства Российской Федерации от 22 марта 2019 г. № 2523п-П6.

7. При планировании и финансировании мероприятий в сфере безопасности дорожного движения в других государственных программах или региональных проектах, реализуемых на территории субъекта Российской Федерации, рекомендуем указывать об этом в дополнительных и обосновывающих материалах к региональному проекту «Безопасность дорожного движения» в ГИИС «Электронный бюджет» (абз. 4 п. 2.1 раздела 2 разъяснений по заполнению форм паспортов национальных проектов (программ), федеральных проектов и ведомственных проектов, утвержденных Проектным офисом Правительства Российской Федерации, направленных письмом Аппарата Правительства Российской Федерации от 30.07.2021 № П-6-52725).

(п. 14 Методических рекомендаций по подготовке региональных проектов, разработанных Аппаратом Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2018 г. № 9861п-П6).

³ Далее – «Рекомендации МВД России».

⁴ Наименования контрольных точек должны отражать материальные и нематериальные объекты, продукты и (или) услуги, а также качественные и количественные характеристики и иные требования к результату, контрольной точке или мероприятию, позволяющие однозначно определить их достижение или выполнение (п. 19.2 Методических рекомендаций по подготовке региональных проектов, разработанных Аппаратом Правительства Российской Федерации от 30.11.2018 № 9861п-П6).