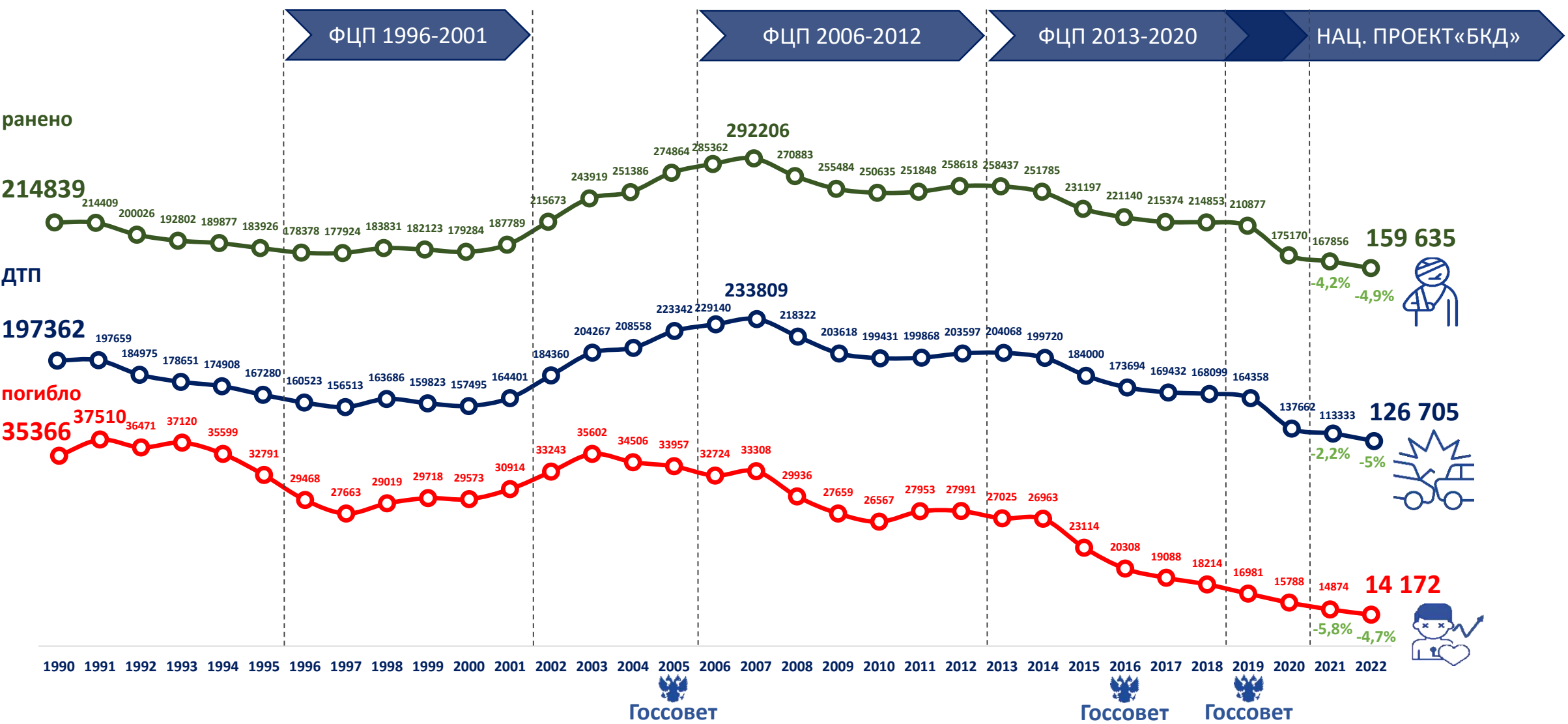


The background is a stylized, light blue line drawing of a city street scene. It shows multiple lanes of traffic with various cars, some parked and some in motion. In the background, there are tall buildings, including one with a prominent spire, and trees on the left side. A semi-transparent blue rectangle is overlaid in the center, containing the title text.

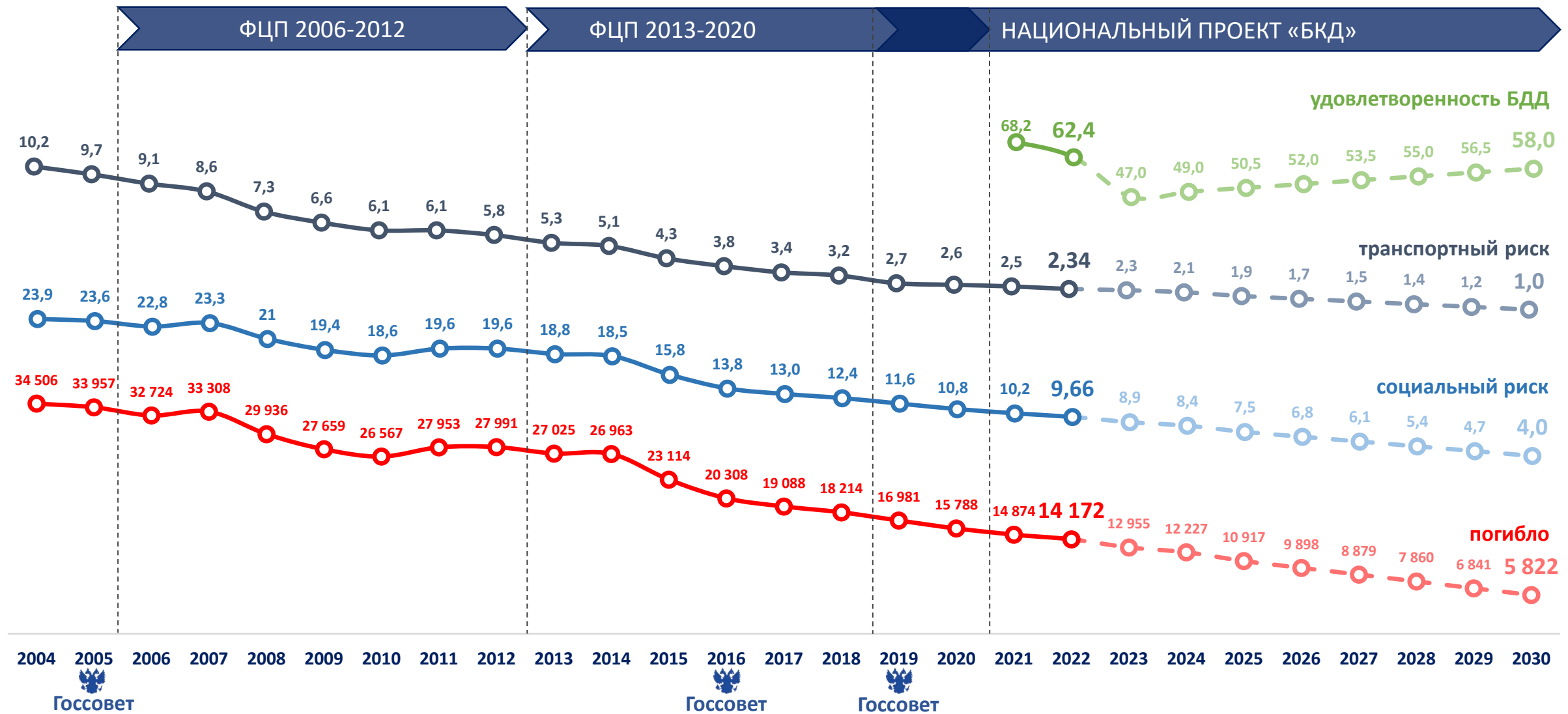
Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации

Москва, 2023

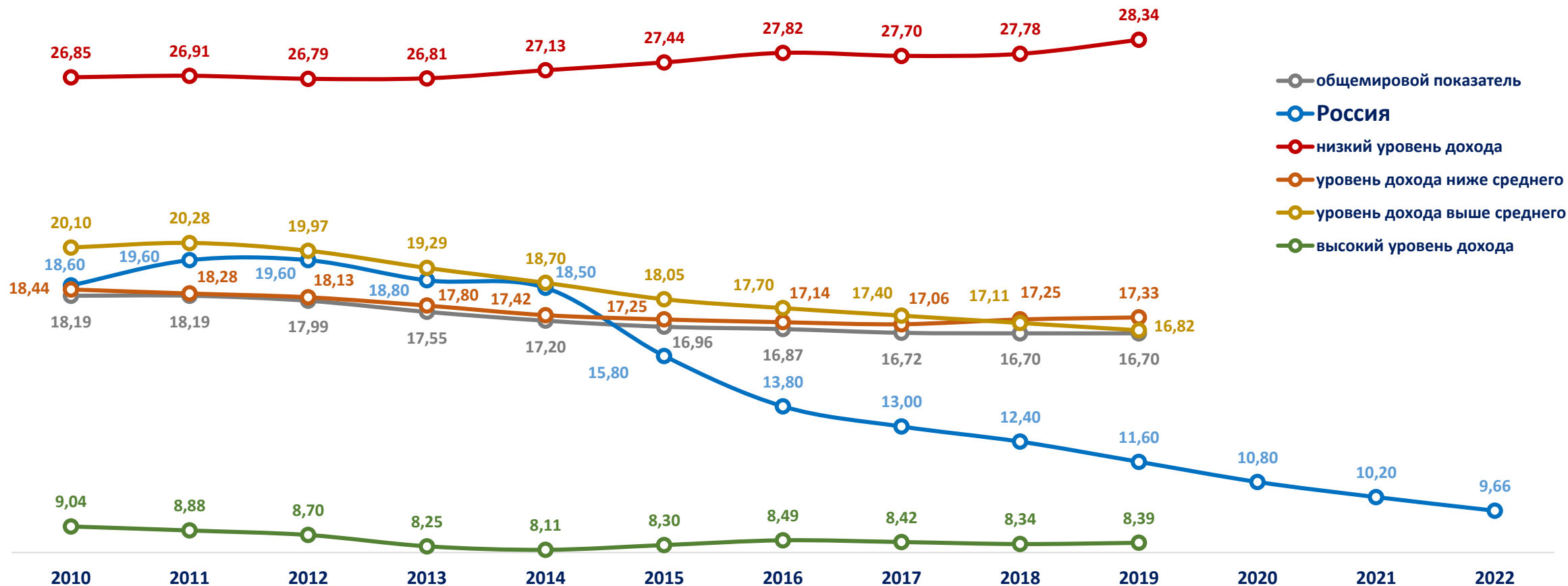
ДИНАМИКА ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ АВАРИЙНОСТИ



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ АВАРИЙНОСТИ



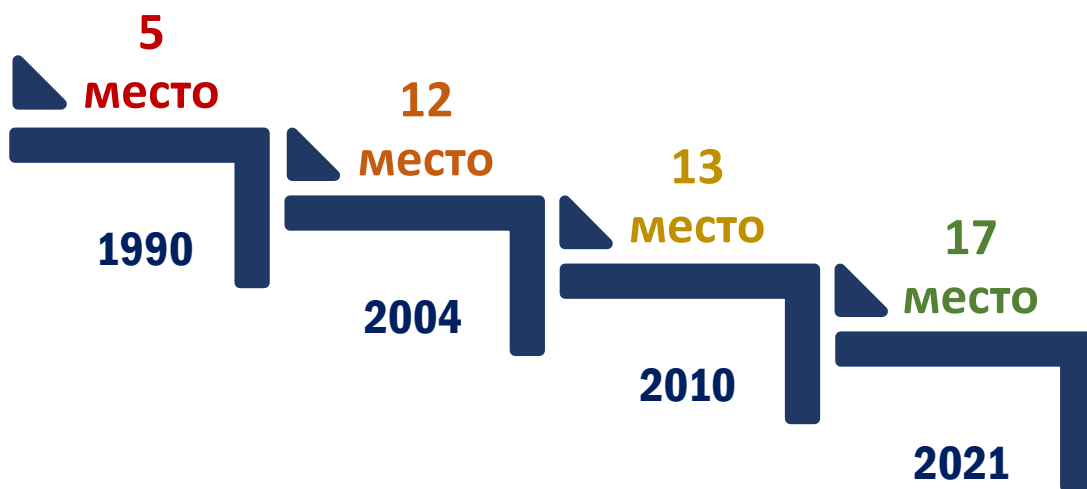
ЕЖЕГОДНО В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП В МИРЕ ПОГИБАЕТ ОКОЛО 1,35 МЛН ЧЕЛОВЕК, ОТ 20 ДО 50 МЛН ПОЛУЧАЮТ НЕСМЕРТЕЛЬНЫЕ ТРАВМЫ



За период с 2010 по 2019 год показатель социального риска в Российской Федерации снизился значительно больше в сравнении с общемировым показателем и показателями приведенных групп стран

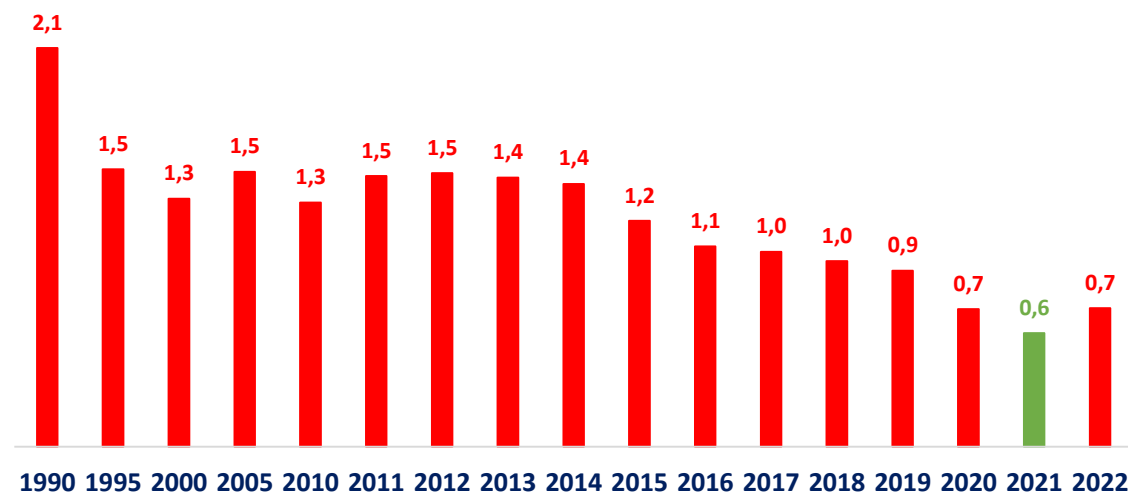
В 2021 ГОДУ В РОССИИ ДТП КАК ПРИЧИНА СМЕРТИ НАХОДИЛАСЬ НА 17 МЕСТЕ

ДТП как причина смерти в общей структуре смертности населения переместилась с **5 места** в 1990 году на **17 место** в 2021 году



ДТП оценивается ВОЗ как восьмая ведущая причина смерти во всем мире и, по прогнозам, может стать седьмой к 2030 году

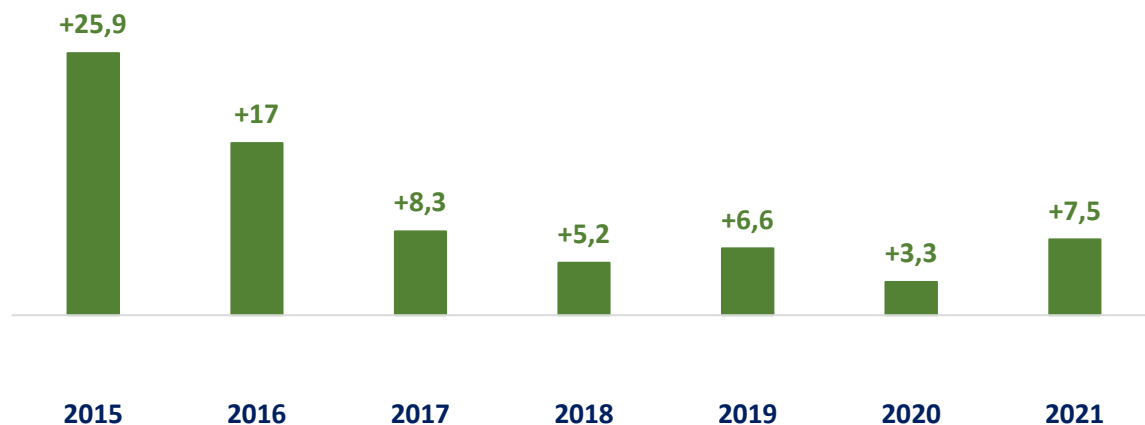
Погибшие в ДТП составляют **менее 1 %** от общего числа умерших



В 2022 году впервые за 10 лет тренд снижения не сохранился, доля составила 0,7%

СНИЖЕНИЕ ЧИСЛА ПОГИБШИХ В ДТП ЯВЛЯЕТСЯ ИНСТРУМЕНТОМ УВЕЛИЧЕНИЯ ОЖИДАЕМОЙ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ЖИЗНИ

Вклад снижения смертности от ДТП в ОПЖ (в днях)



Прирост ОПЖ при полном устранении смертности от ДТП (в годах)



За период с 2014 по 2021 год снижение смертности от ДТП позволило внести вклад в увеличение ОПЖ на **71,2 дня**, или **0,2 года**



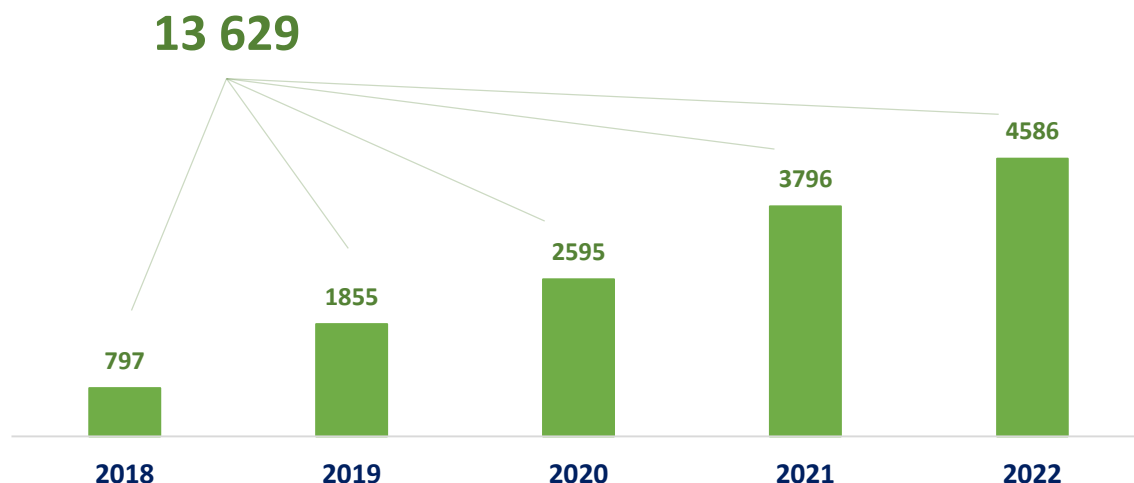
При полном устранении смертности от ДТП ОПЖ для обоих полов в 2021 году была бы выше на **108,3 дня**, или **0,3 года**



В 2019 году в соответствии с Глобальными оценками состояния здоровья ВОЗ **дорожная травма** заняла **6-е место** среди 10 основных причин, **препятствующих росту ожидаемой продолжительности жизни**

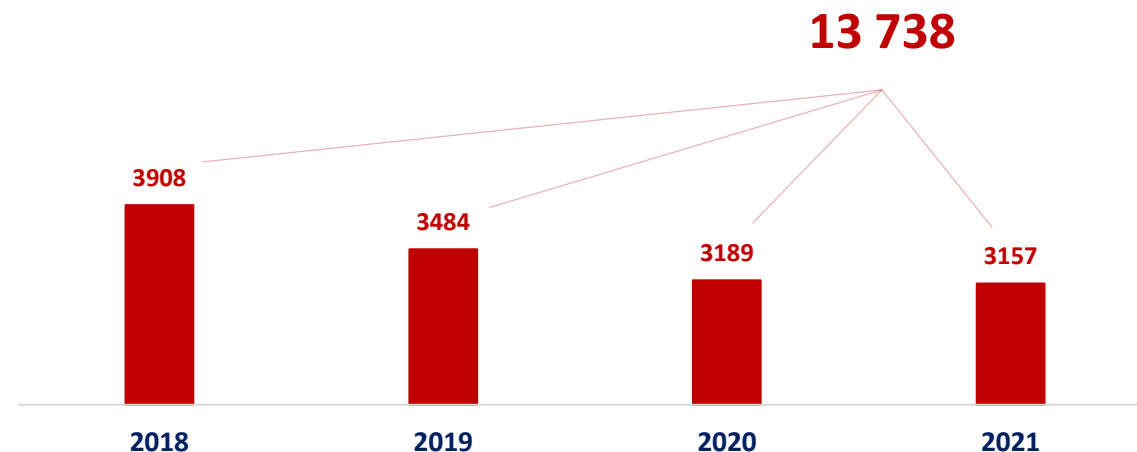
ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СМЕРТНОСТИ НА ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Число потенциально предотвращенных случаев гибели в результате снижения смертности от ДТП



С 2018 по 2022 год число потенциально предотвращенных случаев гибели исходя из числа погибших в 2017 году составило **13 629**

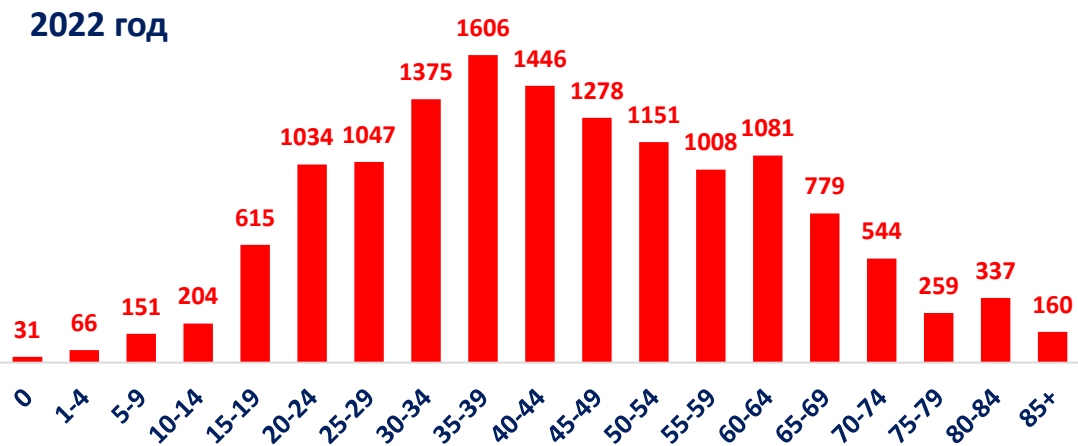
Потенциальное снижение числа рождений в результате гибели в ДТП женщин репродуктивного и более молодого возраста



С 2018 по 2021 год потенциальное снижение числа рождений детей из-за гибели женщин репродуктивного и более молодого возраста составляет **13 738**

ПОЧТИ ПОЛОВИНУ (48,4%) ПОГИБШИХ В ДТП СОСТАВИЛИ ЛЮДИ В ВОЗРАСТЕ 30-54 ЛЕТ

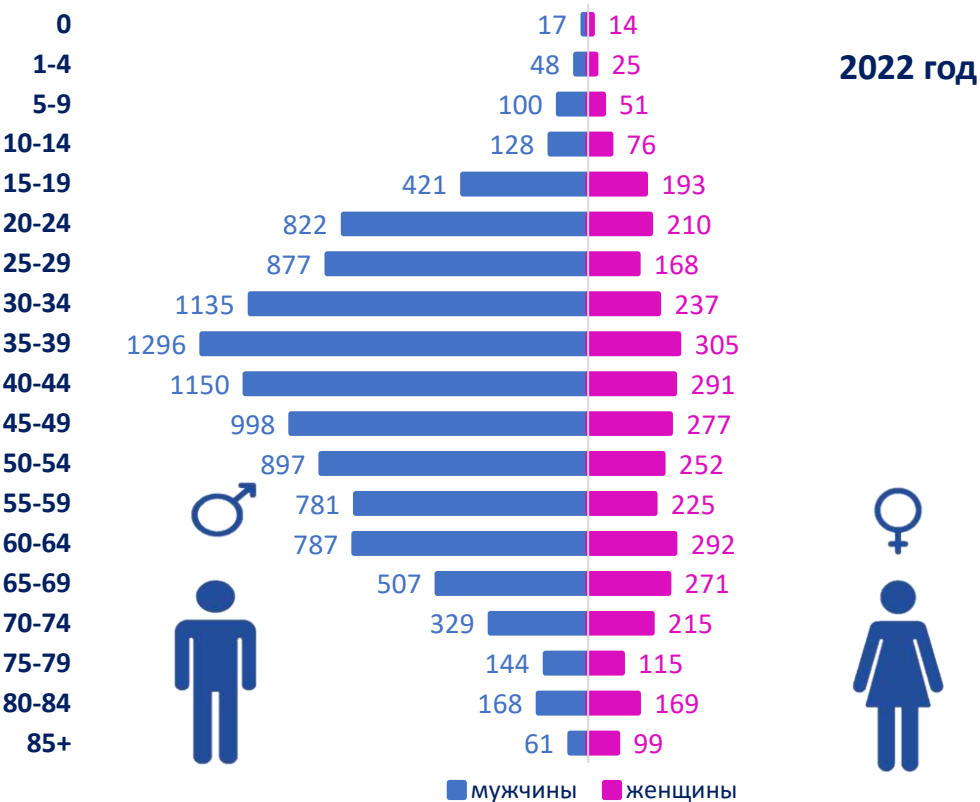
Распределение погибших в ДТП по возрасту



На трудоспособный возраст приходится **75,2 %** от общего числа погибших в ДТП



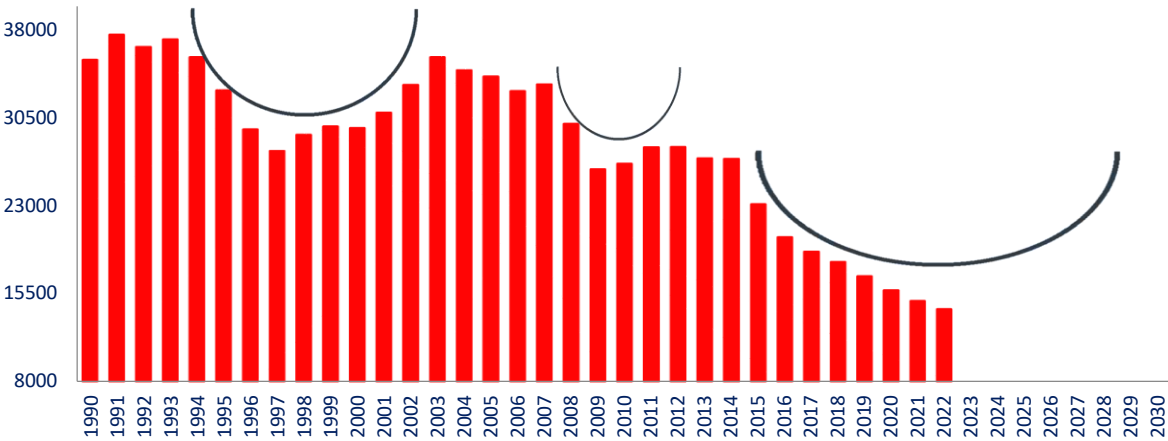
В трудоспособном возрасте находились:
81 % погибших мужчин
57,4 % погибших женщин



ДТП входят в класс внешних причин смерти, которые не являются болезнями и считаются устранимыми

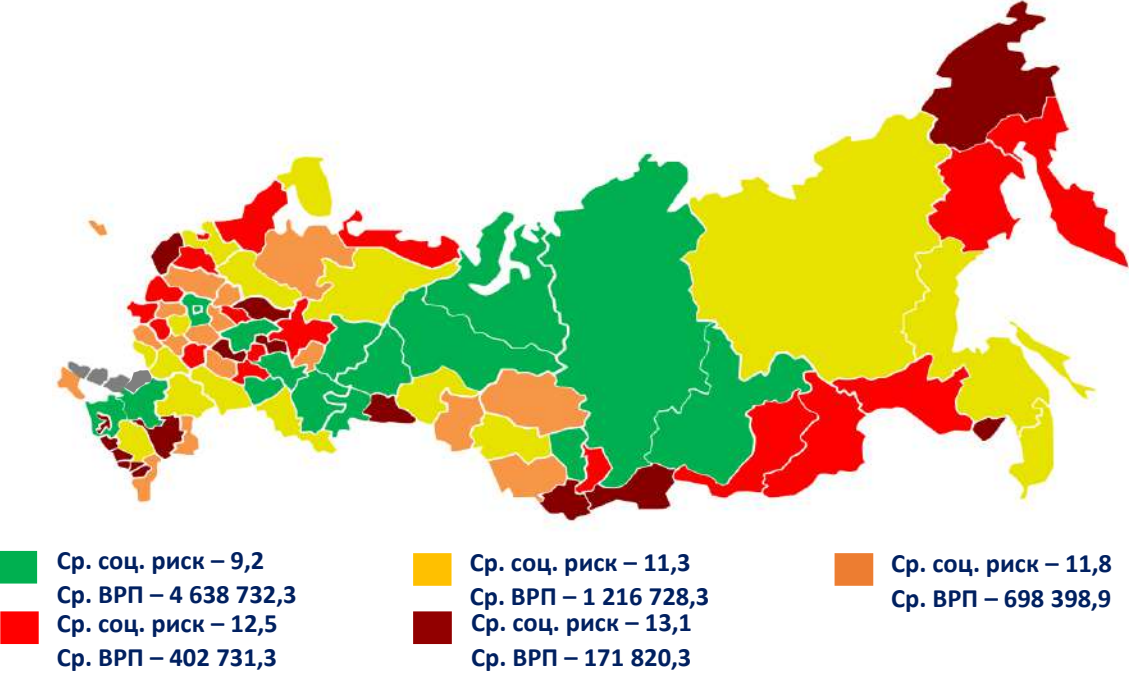
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ОКАЗЫВАЮТ ВЛИЯНИЕ НА СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Соотношение динамики числа погибших в ДТП и периодов экономических кризисов



В условиях экономического кризиса и посткризисного состояния первоначально происходит резкое снижение аварийности, а затем темпы замедляются или происходит рост смертности

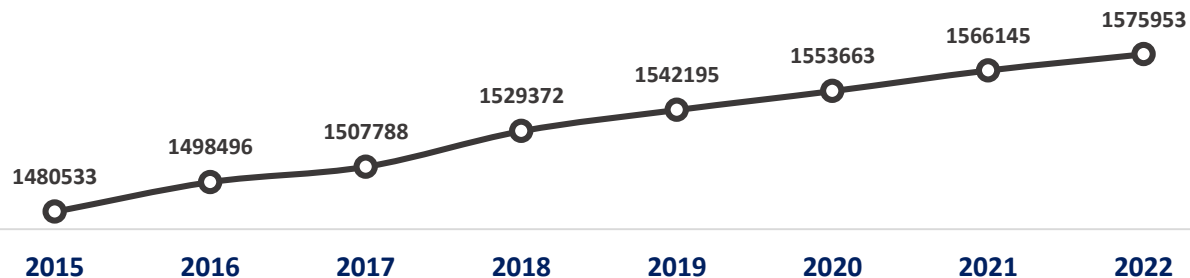
Соотношение показателей социального риска и валового регионального продукта субъектов РФ



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

ДОРОЖНАЯ СЕТЬ НУЖДАЕТСЯ В ПОСТОЯННОЙ ПОДДЕРЖКЕ И СВОЕВРЕМЕННОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ

Динамика протяженности автомобильных дорог общего пользования в России



Почти две трети дорожной сети составляют дороги местного значения



По числу погибших показатель дорожного риска* на федеральных дорогах в 6 раз выше, чем на региональных и межмуниципальных дорогах и в 17 раз выше, чем на местных дорогах

71% дорог федерального и регионального значения являются дорогами III и IV категорий



Доля дорог скоростного типа составляет 0,5% от общей протяженности дорог страны, такие дороги в составе федеральных трасс занимают менее десятой части (9%)



Скоростные дороги федерального, регионального и межмуниципального значения характеризуются высокими значениями показателей дорожного риска, что обусловлено высокой интенсивностью движения

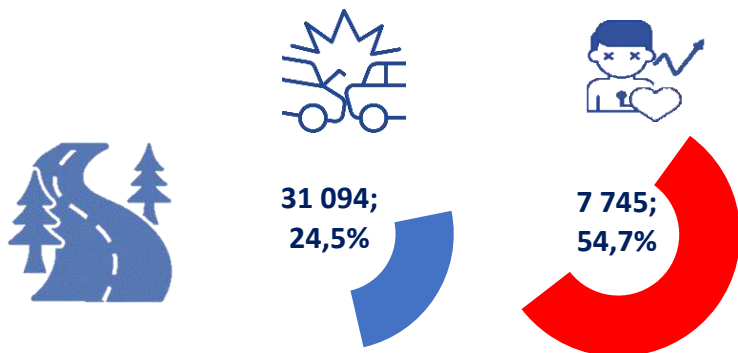


Подавляющее большинство (79,4%) ДТП с НДУ приходится на дороги местного значения

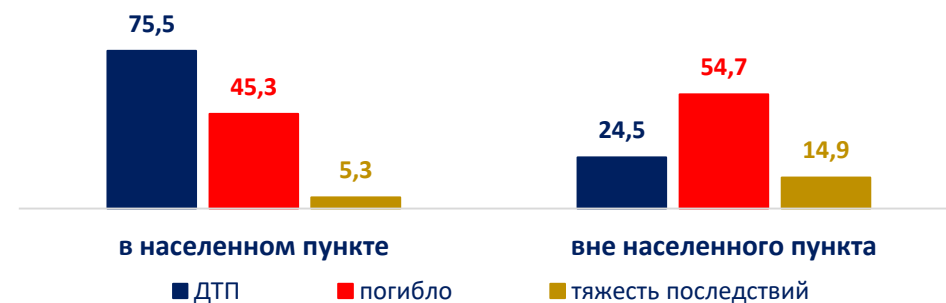


*Количество ДТП либо число погибших на 100 км протяженности дороги

НА АВТОДОРОГАХ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ПРОИЗОШЛО ЧУТЬ МЕНЕЕ ЧЕТВЕРТИ ДТП, НА КОТОРЫЕ ПРИХОДИТСЯ БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ПОГИБШИХ



Распределение показателей аварийности в зависимости от места ДТП



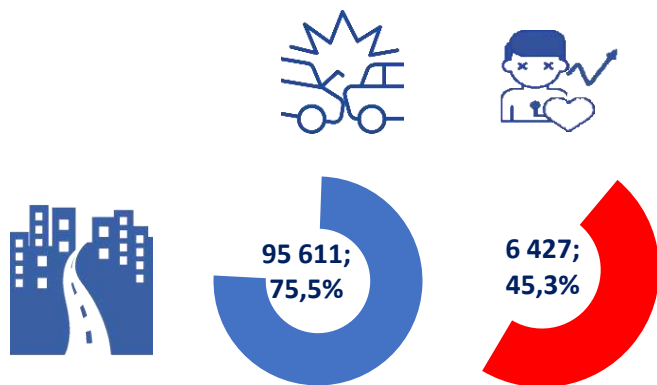
 Почти половина (46,6%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на федеральных дорогах



Доля смертельных случаев на ФАД вне НП в темное время суток приближается к половине, при том что доля ДТП в это время составляет только треть



НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ СОВЕРШАЕТСЯ ТРИ ЧЕТВЕРТИ ОТ ВСЕХ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ ДТП, НА КОТОРЫЕ ПРИХОДИТСЯ ПОЧТИ ПОЛОВИНА ВСЕХ ПОГИБШИХ



1 из 30 пострадавших получил смертельные ранения в ДТП на территории столиц субъектов и городов федерального значения



Каждый 9 пострадавший в ДТП получил смертельные ранения в сельских поселениях

Число погибших в сельских поселениях суммарно превышает число погибших в столицах регионов и городах федерального значения



Наибольшее количество ДТП произошло в столицах субъектов (37 021; 33,5%)



Наибольшее число погибших зарегистрировано в сельских поселениях (2 522; 18,9%)

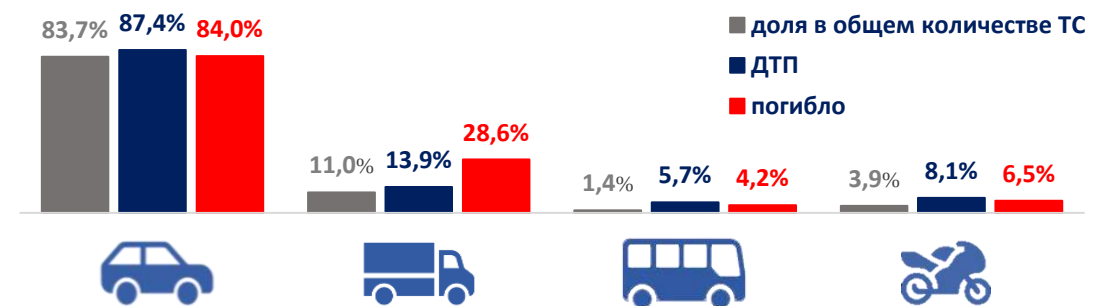


Доля суммарного числа погибших на участках федеральных, региональных и межмуниципальных дорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, составляет более трети (39,6%; или 2 550) от общего числа погибших в населенных пунктах

ПАРК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПОСТОЯННО УВЕЛИЧИВАЕТСЯ



Удельный вес количества ТС по видам и удельный вес ДТП и погибших

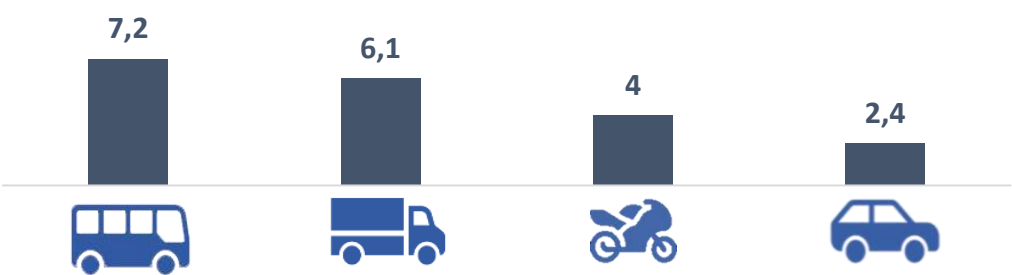


* связи с тем, что в одном ДТП могли участвовать транспортные средства разных категорий, данное ДТП будет одновременно учитываться как происшествие с участием ТС разных видов, в результате чего сумма удельных весов ДТП и погибших в них будет превышать 100%

Уровень автомобилизации

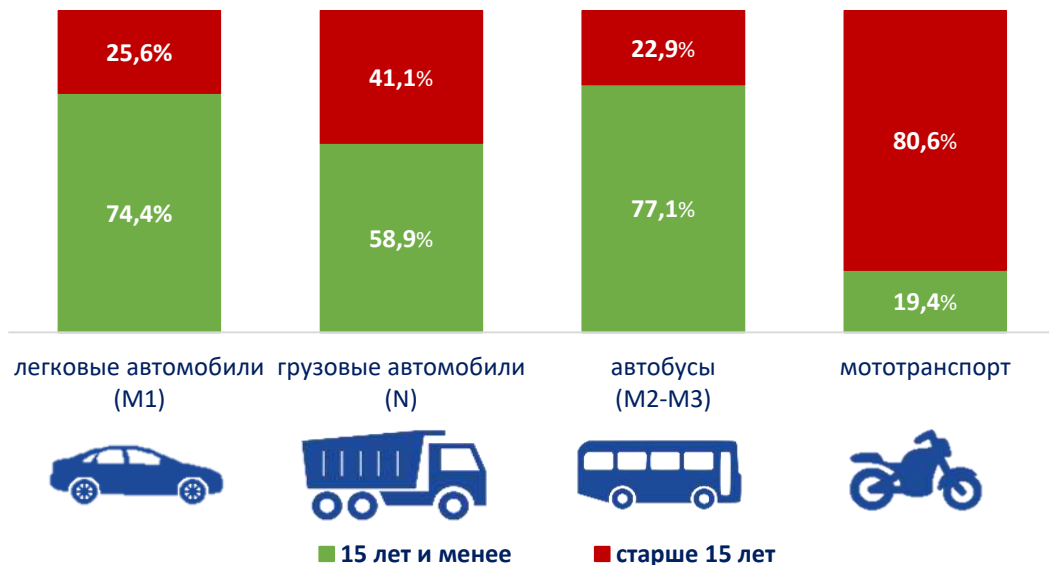


ДТП с участием грузового транспорта и автобусов имеют наибольшие значения транспортного риска



ЭКСПЛУАТАЦИЯ УСТАРЕВШЕГО ТРАНСПОРТА ОКАЗЫВАЕТ НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

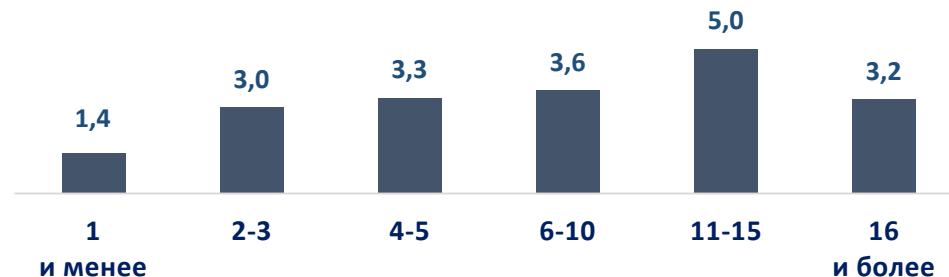
Распределение ТС по возрастам



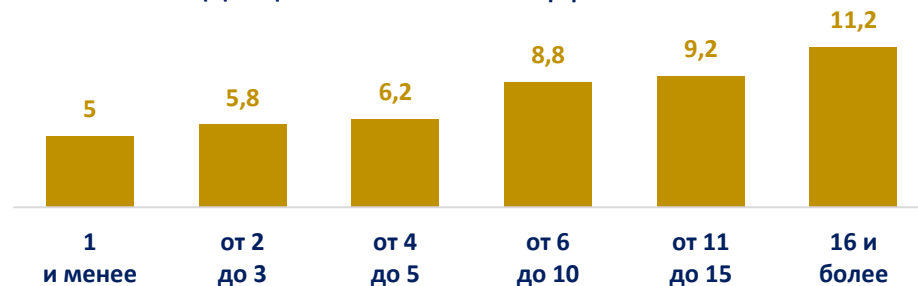
Устаревшие модели с длительными сроками эксплуатации (более 15 лет) занимают значительную долю парка ТС



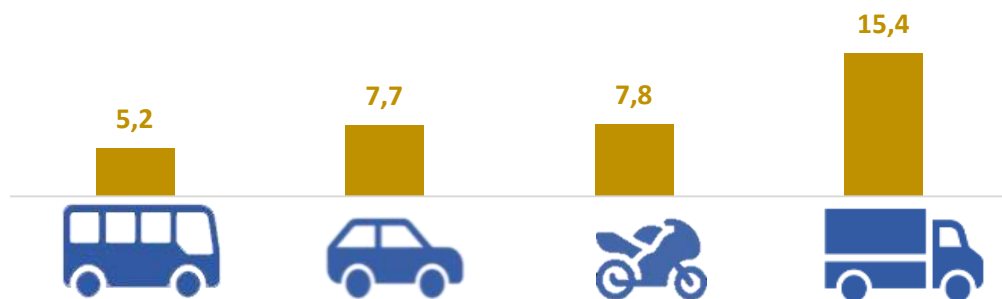
Наименьший показатель транспортного риска (1,4) имеют ТС возрастом менее 1 года
Наибольшее значение (5) имеют ТС возрастом от 11 до 15 лет



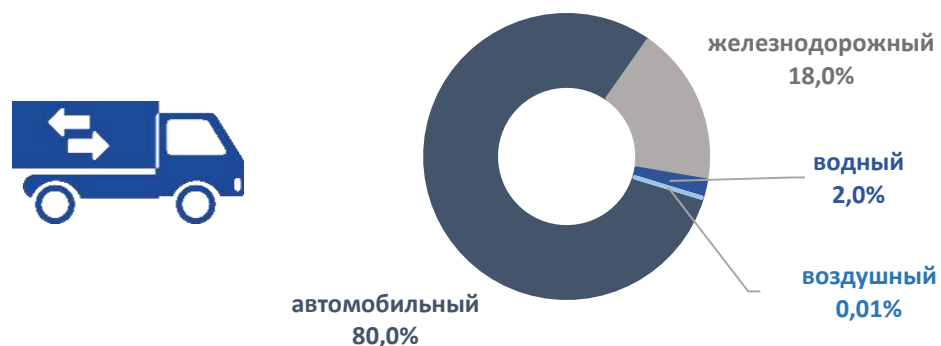
При увеличении срока эксплуатации ТС возрастает тяжесть последствий для лиц, находящихся в момент ДТП в салоне ТС



ДТП С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА ХАРАКТЕРИЗУЮТСЯ ВЫСОКОЙ ТЯЖЕСТЬЮ ПОСЛЕДСТВИЙ



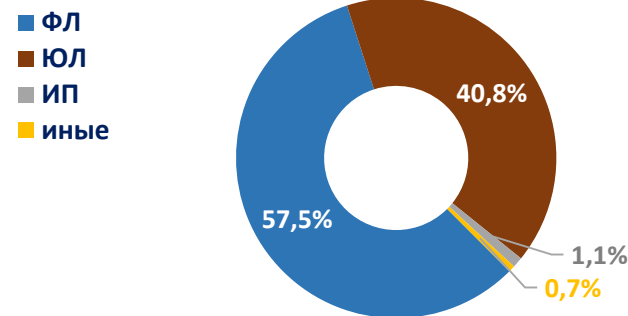
Долевое соотношение объема перевезенных грузов по видам транспорта



Поддавляющее **большинство перевозок грузов** среди всех видов транспорта **выполняется автомобильным транспортом**



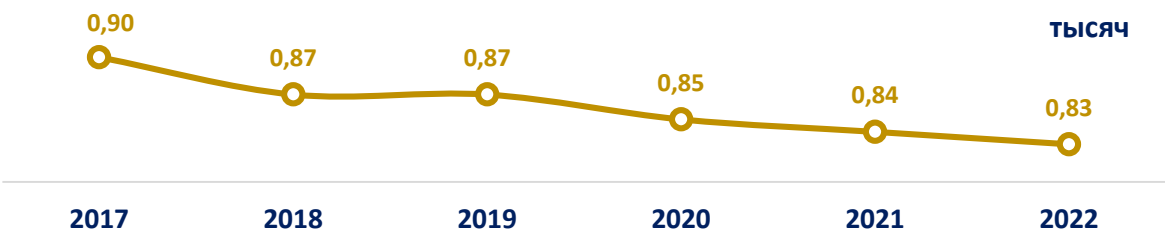
Более **половины** всех зарегистрированных грузовых ТС принадлежит **физическим лицам**



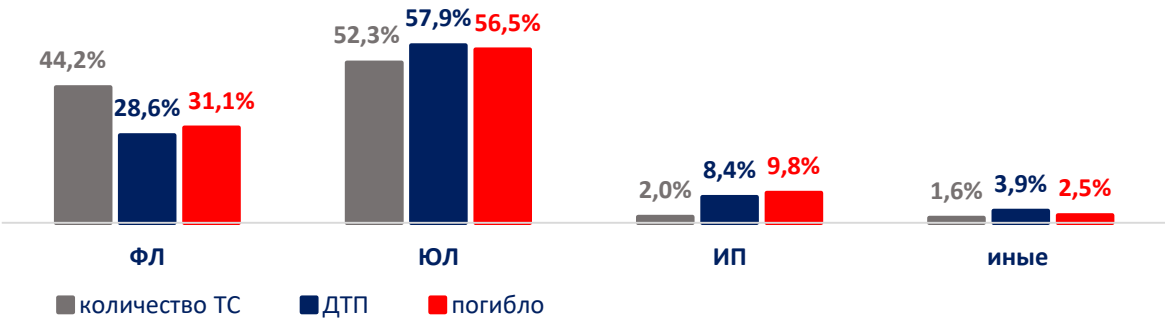
Наибольшие значения **тяжести последствий** и **транспортного риска** имеют ДТП с участием грузовых ТС, принадлежащих **индивидуальным предпринимателям**

ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ ХАРАКТЕРИЗУЮТСЯ НИЗКОЙ ТЯЖЕСТЬЮ ПОСЛЕДСТВИЙ

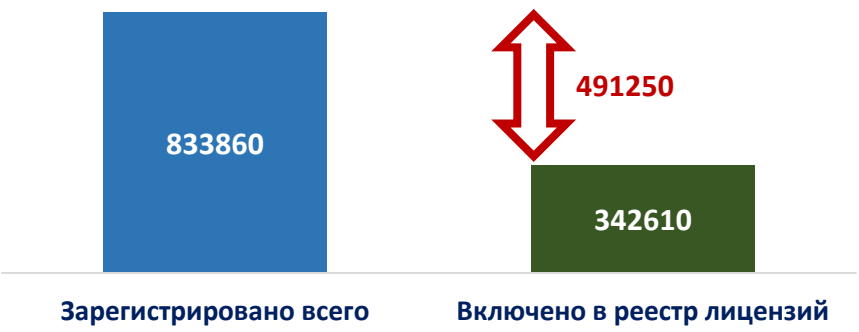
Количество автобусов в 2022 году снизилось на 10 тыс. (-1,2%), а за период с 2017 по 2022 год – более чем на 60 тыс. (-6,9%)



В 2022 году отмечено **увеличение** на 11,7% числа **погибших** в ДТП с участием автобусов



Почти половина всех зарегистрированных автобусов принадлежит физическим лицам



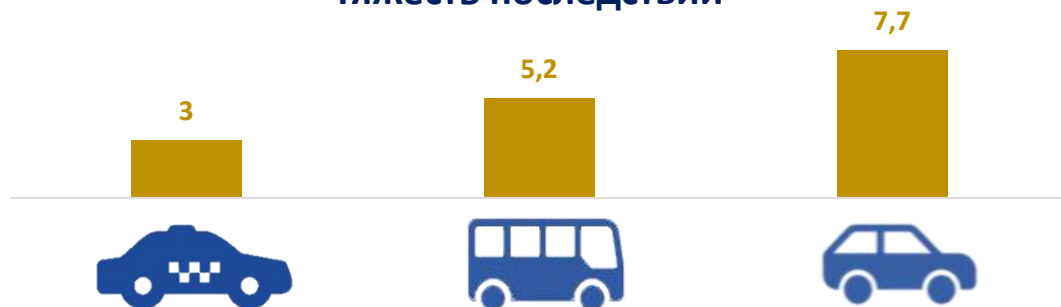
Только 41,1% зарегистрированных автобусов включены в реестр лицензиатов

Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, по видам перевозок

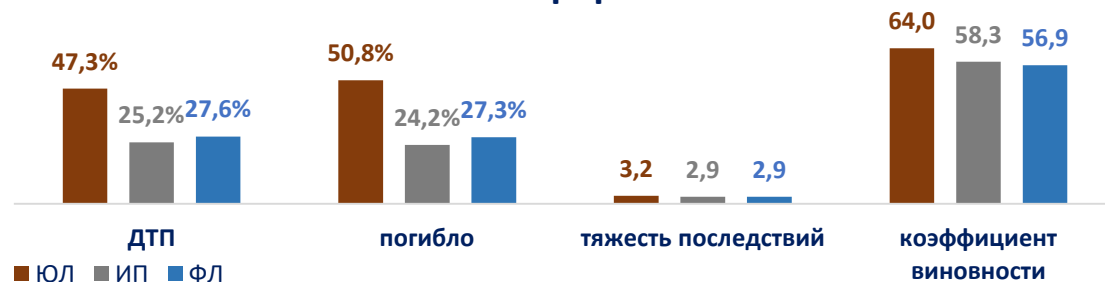


ТЯЖЕСТЬ ПОСЛЕДСТВИЙ ДТП С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ НИЖЕ, ЧЕМ ДЛЯ ДТП С ЛЕГКОВЫМ ТРАНСПОРТОМ И АВТОБУСАМИ

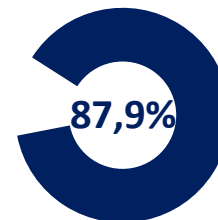
Тяжесть последствий



Распределение показателей аварийности с участием легкового такси по форме собственности



Во всех происшествиях с участием автомобилей такси, принадлежащих ФЛ, их фактическая эксплуатация осуществлялась ЮЛ или ИП



Более трех четвертей всех ДТП произошли с участием такси, имеющими разрешение на таксомоторную деятельность

Распределение относительных показателей аварийности с участием легкового такси в зависимости от наличия разрешения

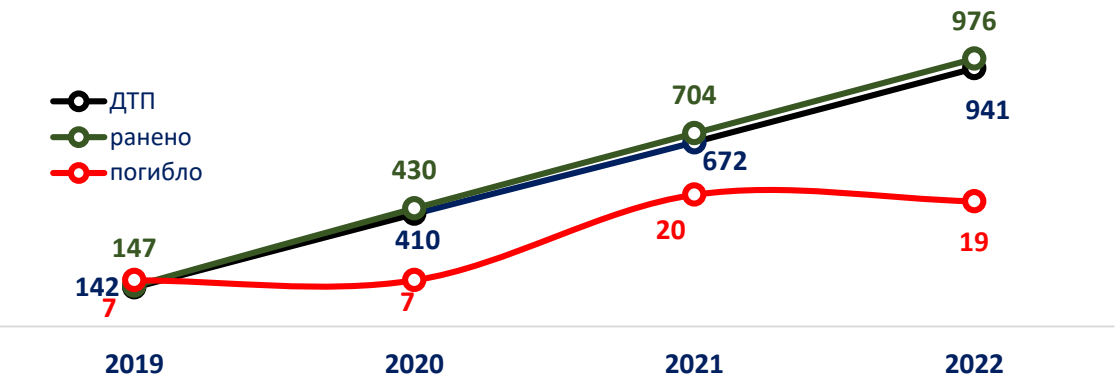


28,0%



В более чем четверти ДТП с участием такси водителями являлись иностранные граждане

АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ЕЖЕГОДНО УВЕЛИЧИВАЕТСЯ



Треть пострадавших в ДТП с участием СИМ составляют лица в возрасте до 20 лет

Большинство ДТП произошло с участием СИМ с электродвигателем мощностью от 0,25 кВт до 4 кВт

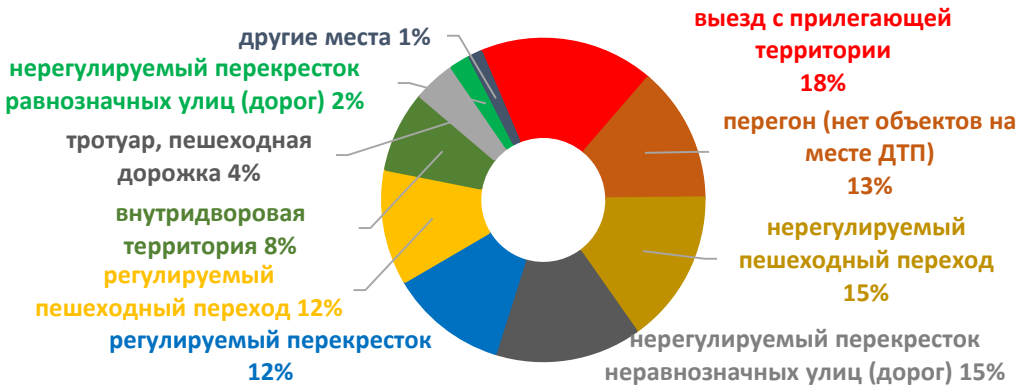
ДТП	45,6%	53,9%	0,5%
погибло	21,1%	78,9%	-
			
	0,25 кВт	4 кВт	



99% ДТП с участием СИМ зарегистрировано в границах населенных пунктов



Около **половины** ДТП с участием СИМ зарегистрировано в местах **пересечения проезжих частей** (выезды с прилегающих территорий и перекрестки)



ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА

Управление транспортным средством в состоянии опьянения

Четверть всех погибших в ДТП получили смертельные ранения в происшествиях с участием водителей с признаками опьянения

25,1%



Выезд на полосу для встречного движения

Четверть погибших получили смертельные ранения в ДТП, связанных с выездом на полосу, предназначенную для встречного движения

24,8%



Травматизм пешеходов

Четверть всех погибших в ДТП являлась пешеходами

25%



Ошибки в выборе скоростного режима движения

Более четверти всех погибших получили смертельные ранения в ДТП, произошедших из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения

26,8%



КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ ПОЛУЧИЛ СМЕРТЕЛЬНЫЕ РАНЕНИЯ В ДТП, СВЯЗАННЫХ С ВЫЕЗДОМ НА ПОЛОСУ, ПРЕДНАЗНАЧЕННУЮ ДЛЯ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ



Большая часть таких происшествий произошла на дорогах, имеющих две полосы движения (82,5%)



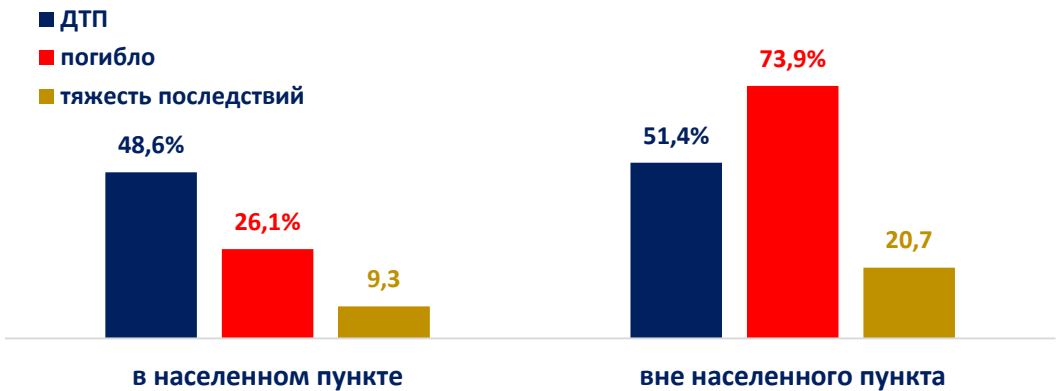
70,6% таких происшествий регистрировалась в местах, где выезд на ПВД разрешен



Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошедших при встречном движении ТС, наибольшее количество не связано с обгоном или выполнением иного маневра



Три четверти (73,9%) погибших из-за выезда на ПВД приходится на ДТП, произошедшие на дорогах вне городов и населенных пунктов



Почти половина (40%) всех ДТП из-за выезда на полосу встречного движения в зимнее время произошла в местах, обработанных противогололедными материалами

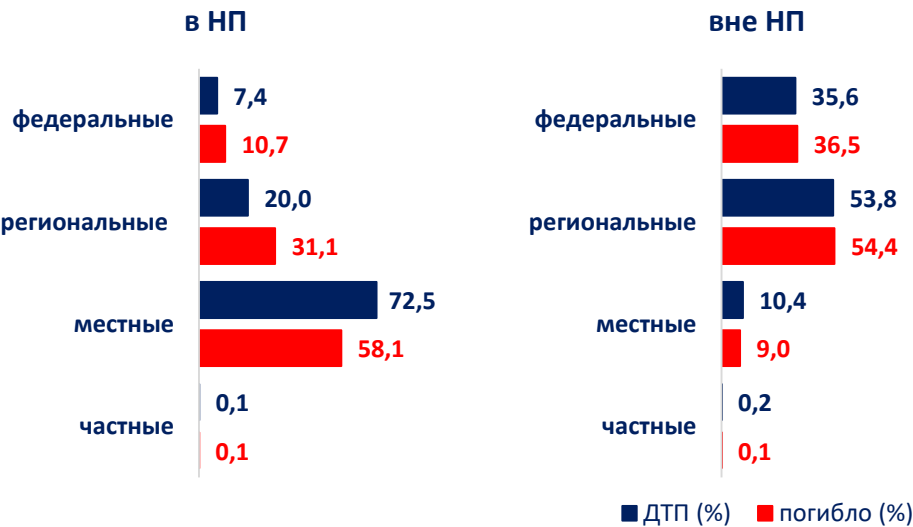
КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ ПОЛУЧИЛ СМЕРТЕЛЬНЫЕ РАНЕНИЯ В ДТП, ПРОИЗОШЕДШИХ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ



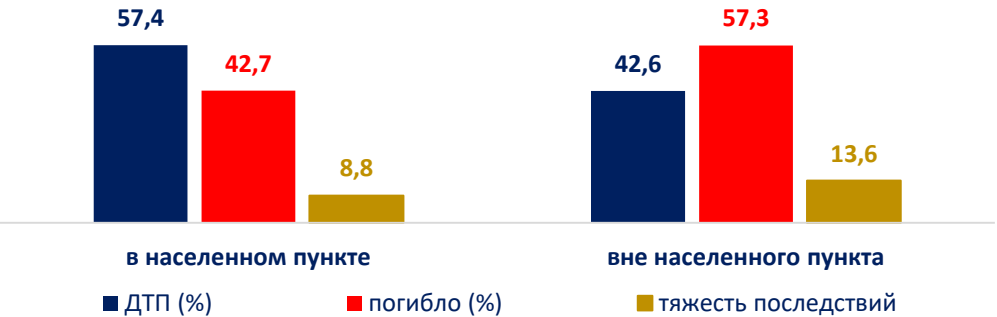
Тяжесть последствий



Распределение показателей аварийности в зависимости от места совершения ДТП



Распределение показателей аварийности в зависимости от места совершения ДТП



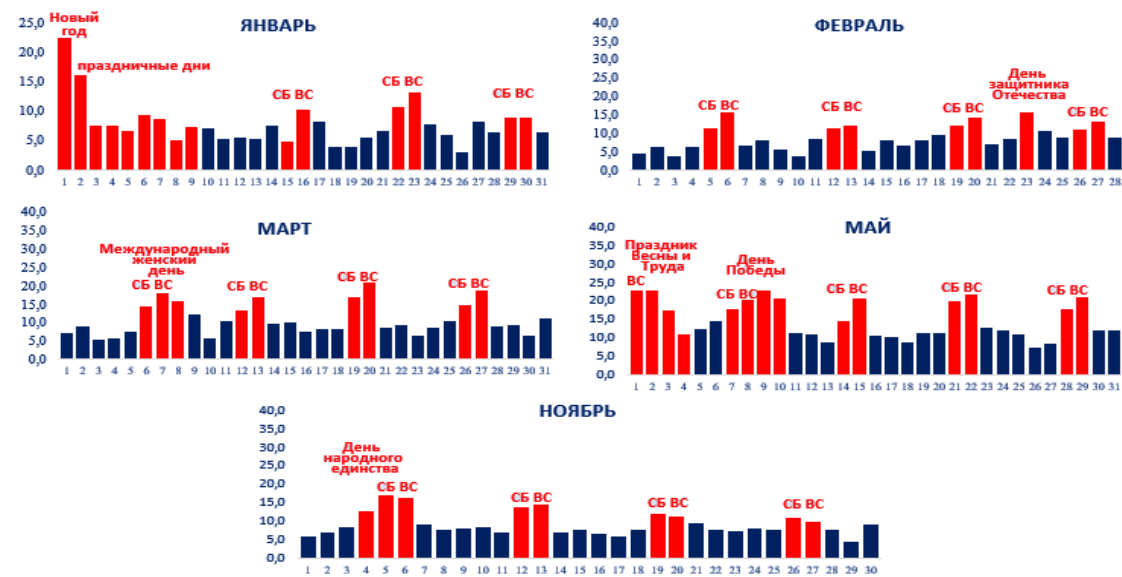
Наибольшее количество дел об административных правонарушениях, связанных с превышением установленной скорости движения ТС, возбуждено в период с июня по сентябрь



КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ ПОЛУЧИЛ СМЕРТЕЛЬНЫЕ РАНЕНИЯ В ПРОИСШЕСТВИЯХ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ



В выходные и праздничные дни аварийность с участием водителей с признаками опьянения значительно **выше**



В ночное время (с 22:00 до 06:00) в среднем **каждое третье ДТП** происходит с участием водителей с признаками опьянения

Январь	3,9	4,0	2,4	4,3	2,0	4,3	4,3	4,4	6,9	6,3	7,2	8,5	11,3	13,4	15,5	17,2	21,9	21,8	30,6	30,9	32,9	17,8	8,2	4,6
Февраль	4,0	3,3	6,1	4,3	3,4	6,1	4,9	7,6	5,5	7,9	7,2	8,5	8,2	12,9	18,8	21,9	25,7	24,3	42,1	24,1	16,7	24,1	12,2	5,2
Март	5,6	4,2	3,6	5,3	6,4	5,6	7,3	10,4	8,7	8,5	9,5	13,9	9,0	16,5	16,0	22,4	28,8	32,4	39,3	35,5	38,2	22,4	14,5	7,0
Апрель	5,7	6,1	3,7	5,2	7,0	5,9	6,5	9,6	8,6	13,7	13,3	13,3	15,3	14,5	22,6	25,1	30,2	38,7	43,0	37,1	41,2	22,4	14,2	6,4
Май	7,8	7,3	4,8	8,2	8,1	9,0	10,9	9,0	12,1	11,5	13,1	16,1	15,4	21,9	19,0	24,6	37,5	36,8	45,7	39,1	40,0	27,9	28,1	9,6
Июнь	5,9	5,5	7,2	8,1	7,1	9,5	8,2	8,5	11,2	10,9	11,9	13,0	16,1	20,6	16,6	23,7	26,7	32,9	35,1	33,1	40,0	32,9	17,0	9,9
Июль	10,2	7,6	6,4	8,2	8,5	8,6	9,4	10,0	9,7	9,3	11,6	13,9	16,7	18,5	18,5	24,9	22,9	30,9	33,2	40,1	35,1	29,2	23,9	10,0
Август	6,4	6,2	6,4	7,1	6,3	8,6	9,7	10,3	11,5	9,5	12,8	12,8	15,2	19,5	18,2	21,4	27,7	26,8	33,2	33,8	32,0	32,3	20,5	6,8
Сентябрь	6,5	5,3	5,0	6,2	7,3	8,4	8,0	9,7	9,8	10,6	11,4	12,7	14,8	13,6	20,7	27,5	26,7	32,6	43,8	29,4	24,8	18,8	19,9	4,4
Октябрь	4,8	6,2	6,2	5,8	7,0	7,7	7,9	9,7	12,1	8,2	10,9	9,9	13,9	16,1	21,7	28,9	28,1	28,6	39,1	36,4	32,1	17,0	18,3	6,4
Ноябрь	4,5	6,1	6,4	5,1	5,6	6,2	6,7	6,0	7,5	8,3	7,9	7,2	10,7	14,5	17,1	21,8	25,0	24,1	35,7	32,7	23,3	17,5	7,1	4,1
Декабрь	2,9	3,4	2,5	3,1	2,8	3,2	4,0	6,2	6,8	7,5	6,6	7,2	8,4	11,2	14,9	17,7	24,7	21,3	35,1	29,4	17,5	13,8	7,6	4,0
	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59

КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ ПОЛУЧИЛ СМЕРТЕЛЬНЫЕ РАНЕНИЯ В ПРОИСШЕСТВИЯХ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ



В большинстве ДТП с участием водителей, имеющих признаки опьянения, водители находились в состоянии алкогольного опьянения



Большая часть погибших приходится на ДТП, в которых участвовали водители, находившиеся в средней степени алкогольного опьянения



Почти каждый пятый из имевших признаки опьянения водителей отказался от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения

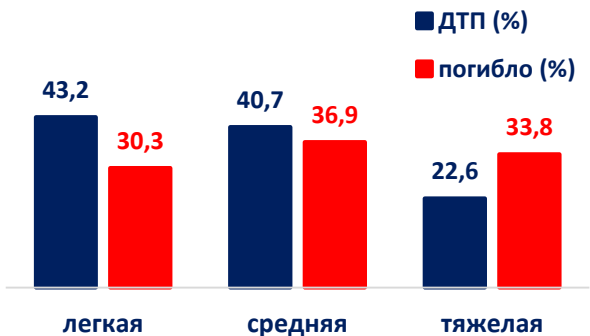


Наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП с участием водителей, находившихся в тяжелой степени алкогольного опьянения

Вид опьянения (поведения)



Степень опьянения



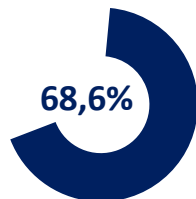
Тяжесть последствий



КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ В ДТП ЯВЛЯЛСЯ ПЕШЕХОДОМ



В двух третях происшествий (68,6%) водители становились виновными при наездах на пешеходов



Более двух третей погибших пешеходов пострадали по собственной неосторожности



Почти половина (42%) всех наездов произошла на пешеходных переходах



70% наездов на пешеходных переходах произошли на нерегулируемых пешеходных переходах



Наезды на пешеходов вне населенных пунктов имеют очень высокую тяжесть последствий, в них погибает практически каждый второй из пострадавших пешеходов



Тяжесть последствий ДТП при использовании пешеходами световозвращающих элементов гораздо ниже, чем в случаях их отсутствия

Тяжесть последствий наездов на пешеходов в темное время суток в 3 раза выше, чем в светлое

16,9



5

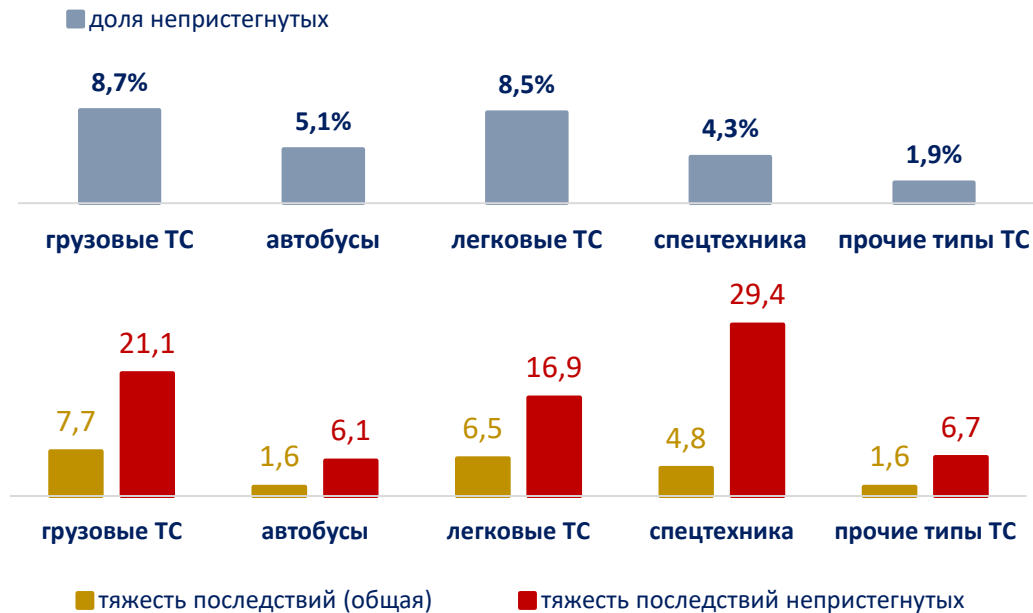


Наиболее низкие показатели смертности при наездах на пешеходов зарегистрированы в период с апреля по июнь. Это снижение связано с увеличением продолжительности светового дня. Рост числа пострадавших пешеходов отмечается с момента уменьшения светового дня (июль) и достигает своего пика в октябре.

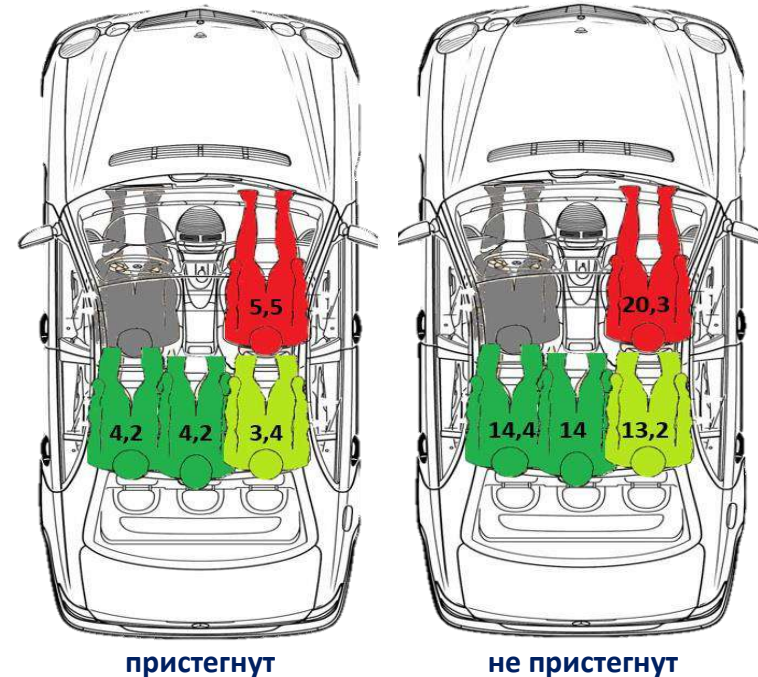


КАЖДЫЙ ПЯТЫЙ ПОГИБШИЙ ПАССАЖИР НЕ БЫЛ ПРИСТЕГНУТ РЕМНЕМ БЕЗОПАСНОСТИ*

Доля пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности* при ДТП, и тяжесть последствий для них в зависимости от типа ТС



В легковых ТС смертельные травмы получил почти **каждый шестой** не пристегнутый пассажир в грузовых ТС – **каждый пятый** в спецтехнике – **почти каждый третий**



Тяжесть последствий для пассажира в зависимости от пристегивания ремнем безопасности

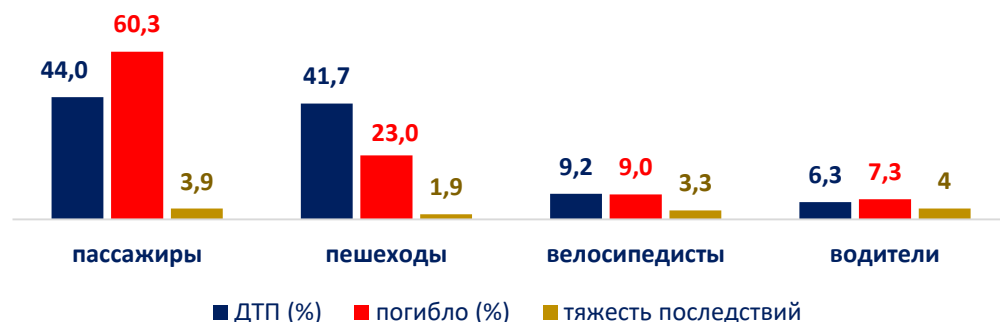


При игнорировании использования ремня безопасности тяжесть последствий значительно выше

*при условии, что конструктивно такая возможность имелаась

АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ В ВОЗРАСТЕ ДО 16 ЛЕТ

Долевое соотношение количества ДТП и числа погибших детей в зависимости от категории участника дорожного движения



Более **половины** погибших детей являлись **пассажирами**, пятая часть – пешеходами

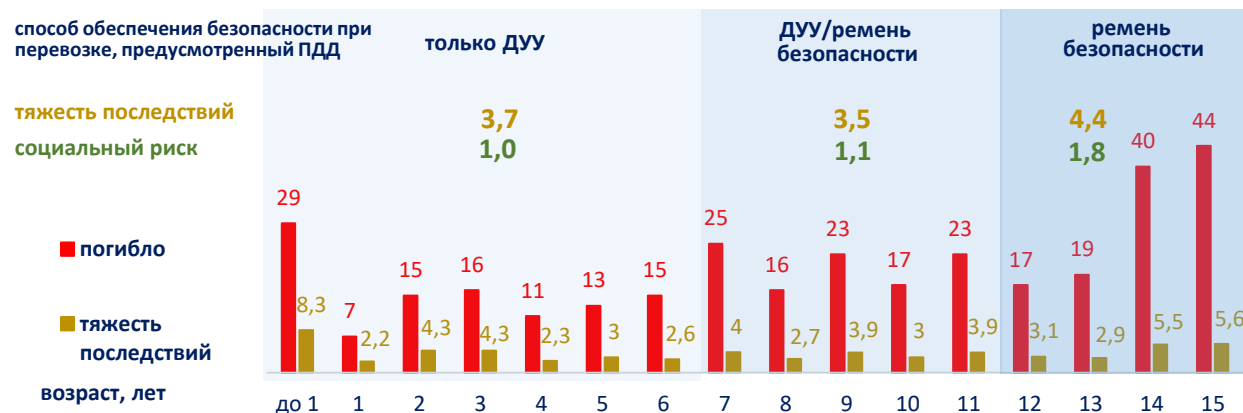


В 2022 году **увеличились** показатели дорожно-транспортной аварийности из-за **нарушений ПДД детьми**



На 12,1% **снизилось количество ДТП**, при которых зафиксировано нарушение водителями правил перевозки детей, число погибших в таких ДТП детей-пассажиров сократилось на 3,4%

Распределение погибших в ДТП детей-пассажиров по возрасту



Практически в **каждом пятом** (18,4%) ДТП с участием детей-пассажиров в возрасте до 12 лет водители **нарушили правила их перевозки**

АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ В ВОЗРАСТЕ ДО 16 ЛЕТ



Почти **половина** (44,2%) **наездов** на детей произошла **на пешеходных переходах**



В 70,1% случаев наезды на детей на пешеходных переходах произошли на **нерегулируемых пешеходных переходах**



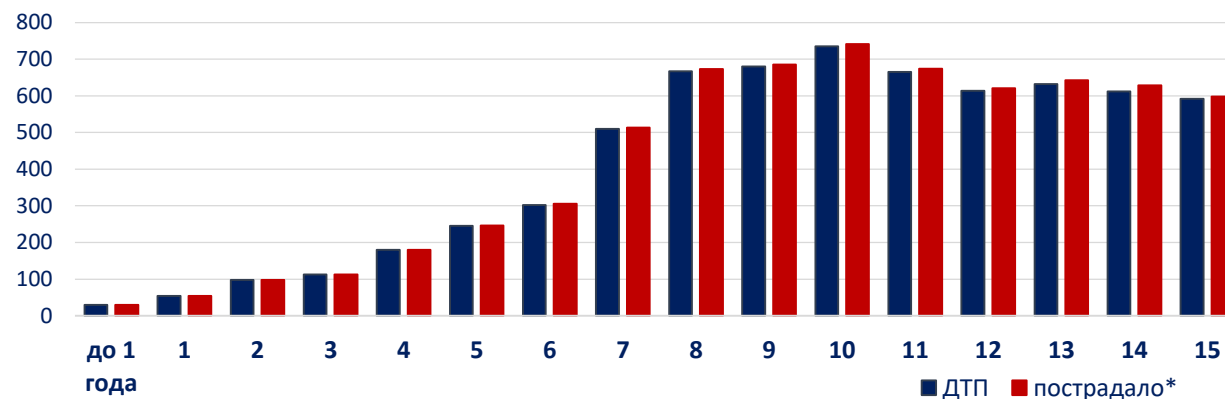
Большинство (90,5%) **происшествий**, в результате которых пострадали дети на пешеходных переходах, связаны с **нарушениями ПДД**, допущенными **водителями**



В **79,7%** **наездов** на детей в темное время суток они **не имели световозвращающих элементов**

Увеличение показателей аварийности с участием детей-пешеходов отмечено в возрасте 7 и 8 лет. Вероятнее всего, это связано с тем, что в этом возрасте дети начинают посещать общеобразовательные организации и, соответственно, становятся более активными участниками дорожного движения

Распределение показателей аварийности детей-пешеходов по возрасту в 2022 году



* общее число погибших и раненых

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ДОПУСКУ К УПРАВЛЕНИЮ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ И САМОХОДНЫМИ МАШИНАМИ

Число лиц, получивших право на управление ТС (млн)

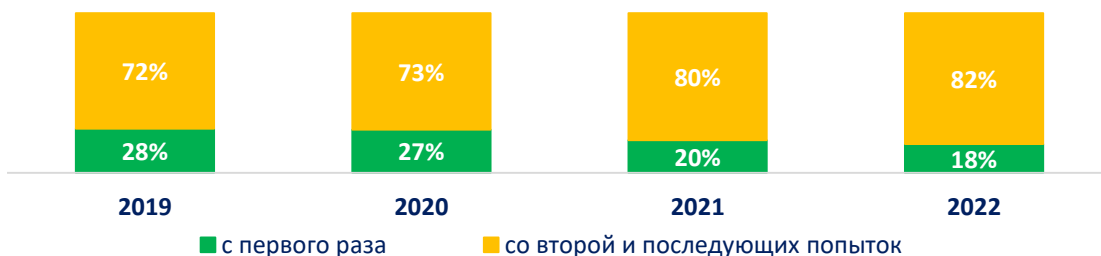


Более трех четвертей (1,1 млн человек; 81%) кандидатов в водители получили водительские удостоверения впервые

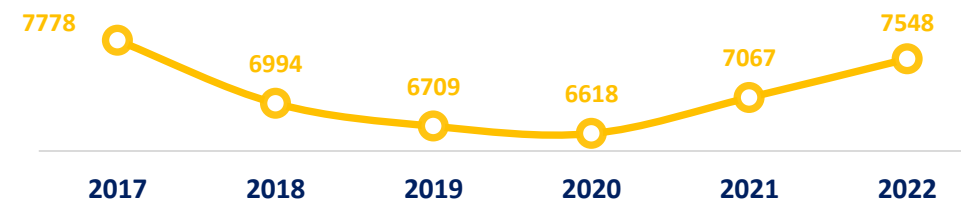


Наиболее популярными категориями «DE» и «M» и подкатегориями ТС стали «A1» и «D1»

Распределение лиц, сдавших экзамен на получение права управления ТС впервые, в зависимости от количества попыток



Динамика количества автошкол



6,7 тыс. автошкол профессиональной подготовки



1,8 тыс. автошкол переподготовки

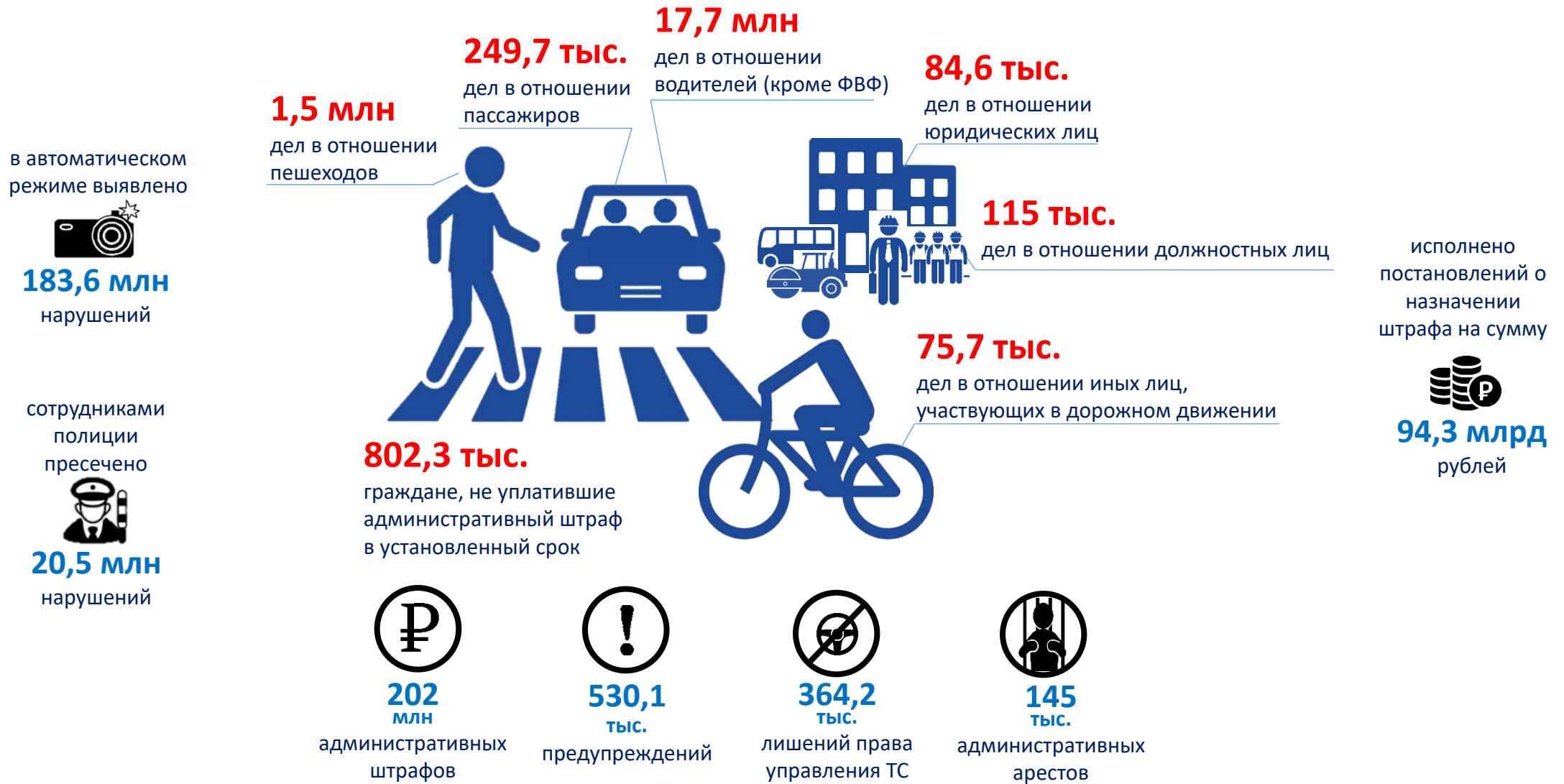


193 автошколы повышения квалификации

Распределение лиц, сдавших отдельные этапы экзамена на право управления ТС с первого раза

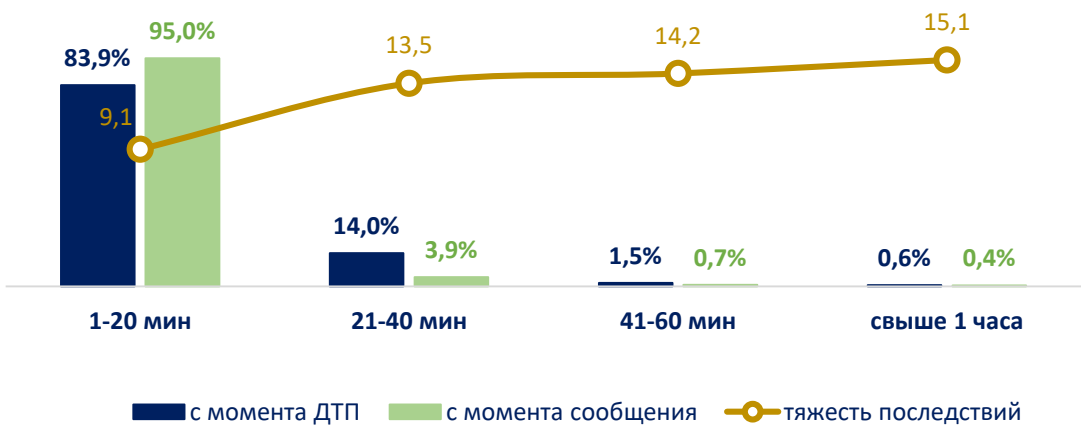


ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Распределение доли прибытия бригад СМП по времени



В случае прибытия бригады СМП в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия отмечается наименьшая тяжесть последствий



Почти в половине случаев (45,1%) бригады СМП прибывали в течение 10 минут, и в этих случаях зафиксирован показатель тяжести последствий (8,3)

Доля числа погибших в зависимости от периода наступления смерти



Почти две третьих (63,7%) от всех погибших скончались на местах происшествий до прибытия СМП



Задержка во времени при передаче сообщения о происшествии в 11,1% случаев оказала влияние на возможность прибытия бригад СМП в течение 20 минут с момента происшествия

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Время прибытия СМП на места ДТП

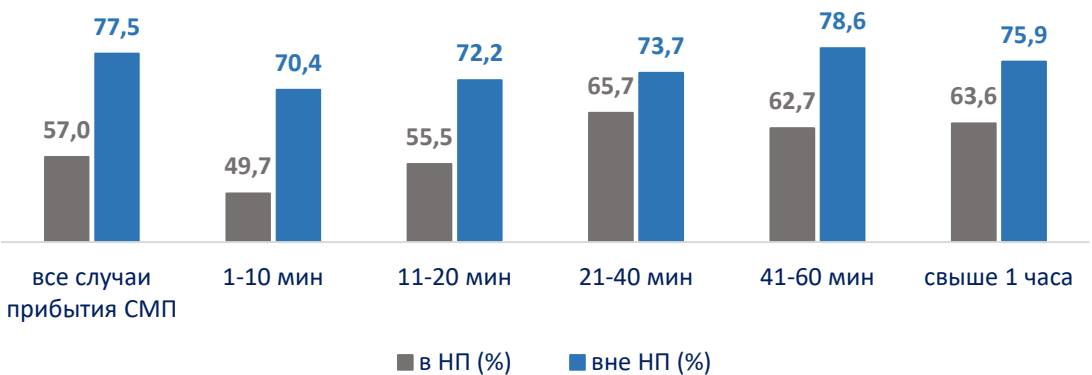


В границах населенных пунктов СМП прибывала в течение 20 минут в 90% случаев



На места ДТП, произошедших вне границ населенных пунктов, СМП прибывала в течение 20 минут только в 67% случаев

Доля погибших до прибытия СМП в зависимости от места совершения ДТП и времени прибытия СМП



В случае возникновения ДТП вне НП доля погибших до приезда СМП составляет 77,5%. В зависимости от оперативности прибытия бригад СМП данный показатель меняется незначительно



Необходимо более активное вовлечение лиц, оказавшихся непосредственно на месте ДТП, к немедленному оказанию первой помощи пострадавшим, особенно в случае ДТП вне НП