



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Служба безопасности дорожного движения (RSA)
Финансируется из государственного бюджета	Нет
Национальная стратегия обеспечения БДД	Да
Финансирование внедрения	Финансируется полностью
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	25 погибших на 1 млн населения к 2020 г. (2012–2020 гг.)

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Экспертиза или звездный рейтинг всех новых объектов дорожной инфраструктуры	Частично
Стандарты проектирования для обеспечения безопасности пешеходов / велосипедистов	Да
Проверки / звездный рейтинг существующих дорог	Да
Инвестиции в модернизацию особо опасных участков	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств на 2015 г.	2 573 961
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	1 985 130
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	36 974
Большегрузные автомобили	330 541
Автобусы	31 236
Другие	190 080

Применение стандартов транспортных средств (UNECE WP.29)

Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да
Антиблокировочная тормозная система мотоциклов	Да

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Общенациональный номер вызова скорой помощи	Общенациональный, единый
Регистр травм	Общенациональный
Официальная сертификация служб догоспитальной помощи	Да
Общенациональная оценка систем скорой помощи	Да

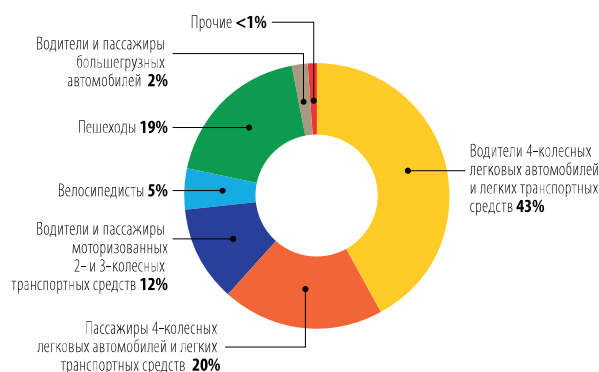
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2016 г.)	188 ^a (74% М, 26% Ж)
Заявленный показатель на 100 000 населения (2016 г.)	4,0 ^a
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ (2016 г.)	194 ^b
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ (2016 г.)	4,1 ^b

^a База данных о столкновениях Службы безопасности дорожного движения, 2017 г. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Метод ВОЗ для получения сопоставимых оценок по странам: Группа 1. Страны с хорошими данными регистрации смертности. Для получения подробной информации см. Пояснительное примечание 3 в Докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2018 г.

Смертность по категориям участников дорожного движения



Источник: 2016 г., База данных о столкновениях Службы безопасности дорожного движения, 2017 г.

© Всемирная организация здравоохранения, 2020. Некоторые права защищены. Данная работа распространяется на условиях лицензии CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	100 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Да
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Преобладающий вид правоприменения	Автоматическое

Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения

УСАК – для всего населения	≤ 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	≤ 0,02 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Проводится тестирование в случае ДТП со смертельным исходом	Тестирование всех водителей
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	39% ^c

Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов

Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку и/или оговаривает стандарт для шлемов	Да
Перевозка детей на мотоциклах	Не ограничена
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся шлемом	99% водителей ^d

Национальный закон о ремнях безопасности

Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	94% на передних сиденьях, 74% на задних сиденьях ^e

Национальный закон об удерживающих устройствах для детей

Размещение детей на передних сиденьях	Разрешено в детском удерживающем устройстве ^f
Детское удерживающее устройство обязательно	До достижения веса 36 кг/роста 150 см
Закон содержит ссылку и/или оговаривает стандарт для детских удерживающих устройств	Да
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля детей, перевозимых в детских удерживающих устройствах	–

Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении

Запрет на пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Запрет на пользование мобильным телефоном без помощи рук	Нет

Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии наркотического опьянения

Национальный закон о пользовании мобильными телефонами при вождении	Да
Запрет на пользование мобильным телефоном при помощи рук	Да
Запрет на пользование мобильным телефоном без помощи рук	Нет
Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии наркотического опьянения	Да

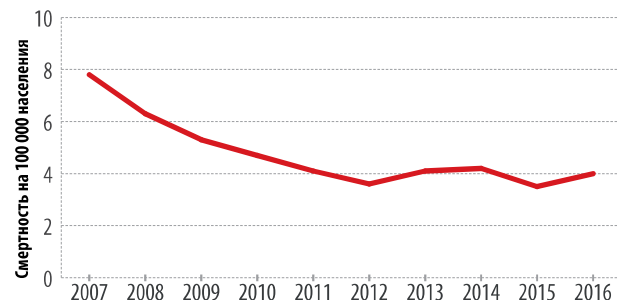
^c 2008–2012 гг., Столкновения со смертельным исходом за 2008–2012 гг., Алкоголь как фактор, 2016 г.

^d 2016 г., Отчет о наблюдениях за показателями высокой видимости и ношении шлемов (только водители мотоциклов) за 2016 г.

^e 2016 г., Наблюдательное исследование за использованием мобильных телефонов и ремней безопасности за 2016 г.

^f При условии, что подушка безопасности отключена, если ребенок перевозится в автокресле, обращенном спиной к движению.

Тенденции смертности в ДТП



Источник: База данных о столкновениях Службы безопасности дорожного движения, 2017 г. и вебсайт ЦСУИ