

**Камеры есть, безопасности — нет: почему система борьбы с ДТП работает «с опозданием»**

**Система повышения безопасности дорожного движения в России всё чаще сталкивается с внутренним противоречием: технологии позволяют снижать аварийность, но действующие правила мешают применять их эффективно. Эта проблема стала одной из центральных на IX конференции «ИТС регионам», которая прошла в Туле 24-25 марта. Участники обсуждали, как повысить эффективность интеллектуальных транспортных систем.**

Тульская область была выбрана площадкой не случайно. Регион одним из первых начал внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни». С 2019 года этот метод поэтапно развивается и сегодня объединяет ключевые транспортные направления.

Система включает ситуационный центр, интеграционную платформу для обработки данных, умные светофоры, детекторы транспорта, видеонаблюдение и сервисы управления дорожной инфраструктурой. В регионе работает более 700 камер, внедрены элементы автоматического обнаружения дорожно-транспортных происшествий и контроля состояния дорог.

В результате внедрения ИТС в регионе выросла средняя скорость движения — с 16 до 24 км/ч, а время в пути сократилось с 63 до 41 минуты. Снижается и аварийность: по итогам 2025 года число ДТП уменьшилось на 20,7%, количество пострадавших — на 16,4%. Ранее регион показал один из лучших в стране результатов по снижению смертности на дорогах.

Заместитель губернатора Тульской области Владимир Цибульский подчеркнул, что цифровые решения становятся ключевым инструментом управления транспортной системой:

**— Мы видим, что именно за цифровыми решениями — оптимизация транспортных потоков и снижение аварийности. Наша цель — комфорт для каждого жителя агломерации, — сказал он.**

Министр транспорта региона Светлана Воскресенская отметила, что развитие ИТС требует координации разных сфер — от науки до бизнеса, и именно это взаимодействие определяет результат.

Президент Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта» Александр Семкин, открывая стратегическую сессию, обратил внимание на масштаб обсуждения: по его словам, участие десятков регионов показывает, что подходы к оценке эффективности ИТС нуждаются в переосмыслении.

Отдельного внимания заслуживает пересмотр подхода к применению систем фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения.

Но почему так? Об этом нам рассказал участник стратсессии «Цифровизация дорог и транспорта — код безопасности», заместитель генерального директора ГК «Урбантех», эксперт в области фотовидеофиксации нарушений ПДД и безопасности дорожного движения Александр Домбровский.

Показательный пример — ситуация с нерегулируемыми пешеходными переходами. Сегодня комплексы фотовидеофиксации обязаны запечатлеть сам факт нарушения — непропуск пешехода. Для этого их устанавливают так чтобы, комплекс был направлен на «зебру». Однако такая логика снижает профилактический эффект. Кроме того, в России огромное количество комплексов не могут контролировать непропуск пешехода.

**— Раньше комплексы размещались на подходах к пешеходным переходам — и выполняли функцию превентивного снижения скорости. Водители сбрасывали ее заблаговременно, и это давало высокий результат с точки зрения безопасности дорожного движения: тяжесть последствий снижалась. Если ДТП и случалось, для пешехода оно заканчивалось менее серьезно, — подчеркнул Александр Домбровский.**

По его словам, проблема заключается в смещении акцента: комплекс фиксирует уже факт наезда на пешехода, но не всегда предотвращает его. Эта оценка совпадает с данными, которые

приводились на конференции: в Московской области перенос камер непосредственно на переходы привел к росту тяжести последствий ДТП и увеличению числа погибших на 38%.

Не менее остро стоит вопрос с так называемыми «очагами аварийности». Формально это участки, где в течение отчетного года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

— Сначала мы ждем накопления статистики, потом — пока ее обработают, и только после этого приступаем к каким-то мероприятиям по снижению аварийности. Пока не будет поставлена галочка, что все очаги закрыты, к другим участкам приступать нельзя, — объяснил Домбровский.

В профессиональной и экспертной среде всё чаще звучит мнение о необходимости отказаться от такой линейной логики в пользу параллельной работы и приоритизации рисков.

— В регионе может быть 50 очагов, и в каждом из них регион должен повесить камеры в первую очередь, но из-за одного, где, например, нет электросетей, останавливается работа по всем остальным участкам, где гибнут люди. Зачем ждать? Нужно уходить от формального подхода и работать параллельно, используя современные технологии анализа аварийности, которые позволяют принимать решения оперативно, а не ждать полгода-год, — дополнил спикер.

Серьезной проблемой остается и состояние инфраструктуры. По оценкам специалистов, более 30% комплексов фотовидеофиксации на российских дорогах — устаревшие. Речь идет о более чем 10 тысячах устройств.

— Большое количество комплексов не обеспечивает тот уровень эффективности, который могли бы обеспечивать. У региона нет действенных механизмов списания — это государственное имущество, и процедура очень сложная, — пояснил Александр Домбровский.

В результате техника продолжает работать даже при низкой эффективности. Парадокс ситуации в том, что новые — современные комплексы зачастую дешевле в эксплуатации, чем поддержание старых.

При всех проблемах сами системы фотовидеофиксации уже доказали свою эффективность — прежде всего как инструмент профилактики нарушений правил дорожного движения, которые зачастую и становятся главной причиной всех ДТП.

— У водителей формируется более ответственное поведение: они видят пешеходный переход и уже не смотрят, есть камера или нет, — они начинают снижать скорость. То же самое мы наблюдаем при введении контроля ремней безопасности. За первые месяцы работы в Московской области количество таких нарушений сократилось в разы: люди просто начали пристегиваться, — сказал эксперт.

То есть, системы фотовидеофиксации в России уже доказали свою эффективность в части снижения аварийности, однако сегодня их потенциал сдерживается рядом факторов. Как отметил эксперт, повышение безопасности дорожного движения в регионах зависит от совместной работы транспортных властей, Госавтоинспекции, экспертов в области БДД и разработчиков систем фотовидеофиксации. В приоритете — оценка рисков и профилактика ДТП.

— На конференции встретились с коллегами, обсудили реальные проблемы и методы их решения. Я лично позитивно к этому отношусь: здоровая конкуренция развивает всю отрасль фотовидеофиксации и ИТС в целом. Важно не стоять на месте, а постоянно двигаться вперед, — отметил Александр Домбровский.