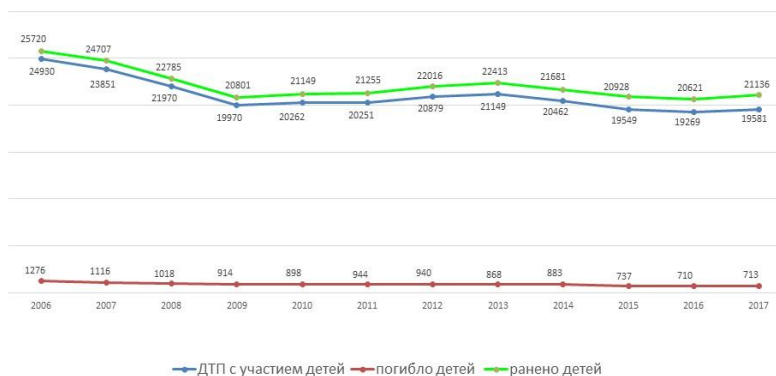


Обзор о состоянии, динамике и основных составляющих детского дорожно-транспортного травматизма по итогам 12 месяцев 2017 года

На протяжении последних лет отмечалось снижение основных показателей детского дорожно-транспортного травматизма.

График 1. Основные показатели аварийности с участием детей 2006–2017 гг.



Фактическое число детей, погибших в ДТП в 2013, 2014, 2015 и 2016 гг., было значительно ниже прогнозируемых целевых индикаторов федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» (далее – ФЦП). В 2017 г. значения также ниже целевых индикаторов ФЦП (713 – фактическое количество ДТП, 792 – прогнозируемый показатель ФЦП).

График 2. Динамика смертности детей в ДТП (относительно прогнозов федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»)



Состояние аварийности с участием несовершеннолетних, по-прежнему, остается острой проблемой для нашей страны.

По итогам 2017 г. зарегистрировано 19581 ДТП с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в результате которых 713 детей погибли и 21136 получили ранения. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года отмечается ухудшение положения – количество ДТП возросло на 1,6%, число

раненых – на 2,5%, число погибших на 0,4%. Тяжесть последствий составила 3,3, т.е. из 100 детей, пострадавших в ДТП, каждый третий получил смертельные травмы.

Всего с начала года в России произошло 169432 дорожных происшествия, в которых 19088 человек погибли и 215374 получили ранения. Количество происшествий, в которых пострадали дети, составило 11,6% от общего количества ДТП с пострадавшими, число погибших детей – 3,7% от общего числа погибших, а раненых – 9,8%. Таким образом, дети стали участниками каждого 9-го ДТП с пострадавшими в России. В каждом 25-м ДТП дети погибли, а в каждом 10-м – получили ранения.

Более трех четвертей (77,5%) ДТП с участием детей произошло из-за нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД) водителями транспортных средств. Доля погибших и раненых в них детей составила 87,9% и 79,1%, соответственно, от общего числа, погибших и пострадавших в ДТП детей.

Рост показателей аварийности с несовершеннолетними по сравнению с 2016 г. зафиксирован в январе, феврале, марте, июне, июле, августе, октябре, ноябре и декабре. Причем максимальные значения прироста отмечены в январе (+6,6% ДТП, +36,8% погибло, +8,7% ранено), феврале (+8,6% ДТП, +7,1% погибло, +5,2% ранено) и марте (+9,4% ДТП, +34,8% погибло, +10,7% ранено), что впоследствии значительно повлияло на показатели аварийности с участием детей по итогам года.

Одновременное увеличение трех основных показателей аварийности с участием детей (ДТП-Погибло-Ранено) по итогам 2017 г. отмечено в 22 субъектах Российской Федерации (*республиках Бурятия, Дагестан, Калмыкия, Коми, Саха (Якутия) и Северная Осетия–Алания, Кабардино-Балкарской и Карачаево-Черкесской республиках, Иркутской, Калужской, Костромской, Курской, Липецкой, Омской, Пензенской, Самарской и Тюменской областях, Еврейской АО, городах Москве и Санкт-Петербурге*).

Наибольший рост количества ДТП выявлен в Республике Дагестан (226 ДТП, +31,4%), Костромской области (90, +23,3%), Курской области (214, +23%) и Республике Северная Осетия–Алания (95, +21,8%).

Количество ДТП на уровне прошлого года зарегистрировано только в Ненецком АО (7).

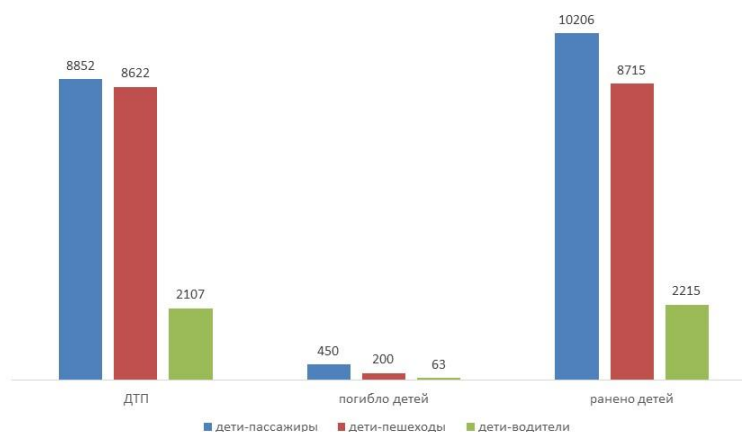
Увеличение числа погибших детей на 100% и более отмечено в 13 регионах (*республиках Алтай (4 ребенка погибли), Бурятия (10), Калмыкия (3), Карелия (4) и Северная Осетия–Алания (8), Хакасия (8), Кабардино-Балкарской Республике (6), Костромской (2), Курской (13) и Пензенской (12) областях, Ямало-Ненецком АО (2) и Еврейской АО (2), городе Москве (8)*).

Максимальный рост числа погибших детей зафиксирован в Курской (13, +550%) и Пензенской (12, +300%) областях, республиках Бурятия (10, +233%) и Калмыкия (3, +200%).

В большей степени дети становились участниками ДТП в качестве пассажиров и пешеходов. На их долю пришлось 45,2% и 44,0% ДТП

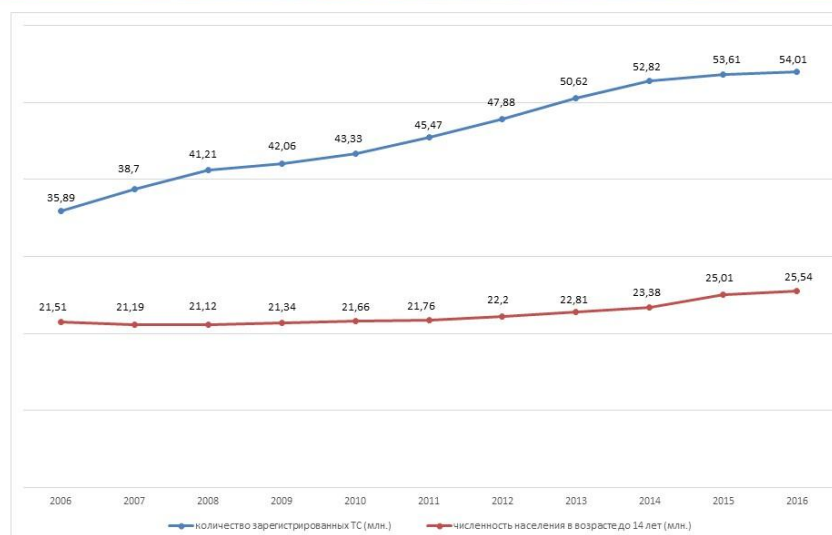
с пострадавшими детьми. При этом число погибших детей-пассажиров на 250 превысило число погибших детей-пешеходов и составило почти две трети (63%) от всех погибших в ДТП детей.

График 3. Динамика аварийности с участием детей по категориям участников дорожного движения



Наиболее остро стоит вопрос дорожного травматизма среди детей-пассажиров, т.к. отмечается не только рост количества ДТП, но и рост числа погибших и раненых детей. За 2017 г. зарегистрировано 8852 (+1%) ДТП, в которых 450 (+2%) детей погибли и 10206 (+2,2%) ранены.

График 4. Динамика увеличения количества зарегистрированных транспортных средств и численности населения в возрасте до 14 лет



Очевидно, что количество транспорта увеличивается год от года. Так, если в 2013 г. было зарегистрировано 50,62 млн. автомобилей, то уже в 2016 году – 54,01 млн. (+6,28%). Кроме того, с 2013 г. наблюдается улучшение демографии несовершеннолетнего населения в возрасте до 14 лет (+10,6%, +2,7 млн.). Прирост численности детей и количества транспортных средств приводит к увеличению числа детей, участвующих в дорожном

движении, как в качестве пассажиров, так и пешеходов, и, к сожалению, становящихся участниками ДТП.

В 17 субъектах Российской Федерации зафиксировано одновременное увеличение всех основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров (республиках Дагестан, Калмыкия, Марий Эл, Мордовия и Северная Осетия–Алания, Кабардино-Балкарской Республике, Краснодарском, Приморском, Ставропольском и Хабаровском краях, Иркутской, Калужской, Костромской и Курской областях, Еврейской АО, городах Москве и Санкт-Петербурге).

Наибольший рост количества ДТП выявлен в Курской области (112, +53,4%), Еврейской АО (15, +66,7%), Костромской (40, +42,9%) и Магаданской (10, +42,9%) областях, Республике Северная Осетия–Алания (58, +41,5%) и Калужской области (104, +40,5%).

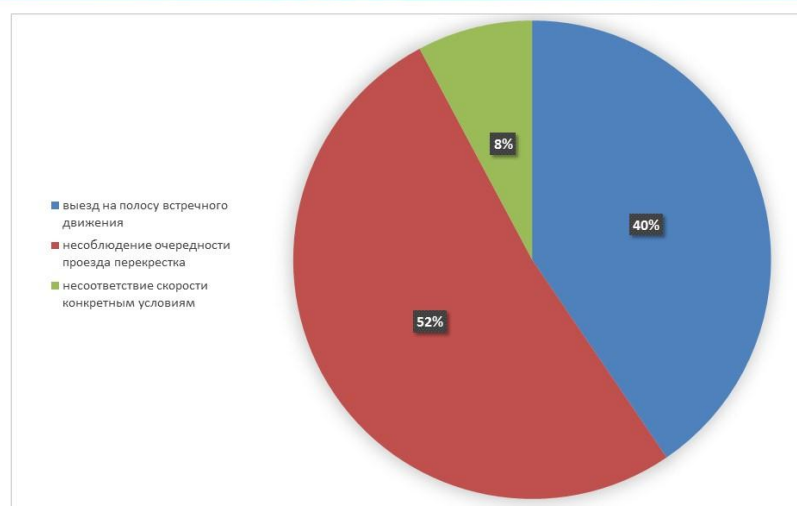
Количество ДТП на уровне прошлого года зарегистрировано в Алтайском крае (186) и Калининградской области (53).

Увеличение числа погибших детей-пассажиров на 100% отмечено в 20 регионах – республиках Алтай (3), Калмыкия (3), Мордовия (3), Северная Осетия–Алания (7) и Хакасия (6), Кабардино-Балкарской (2) и Удмуртской республиках (7), Приморском (8) и Хабаровском (4) краях, Калужской (5), Костромской (2), Курской (9), Омской (11), Томской (3), Орловской (3) и Пензенской (6) областях, Еврейской АО (1), Ямало-Ненецком АО (1), городах Москве (3) и Санкт-Петербурге (2).

Максимальный рост числа погибших детей зафиксирован в Курской (9, +800%) и Пензенской (6, +500%) областях, Хабаровском крае (4, +300%), Республиках Северная Осетия–Алания (7+250%), Калмыкия (3, +200%) и Мордовия (3, +200%), Орловской (3, +200%) и Томской (3, +200%) областях, городе Москве (3, +200%).

Доминирующим (72,9%, или 6456) и прогрессирующим (+1,8%) видом ДТП, где пострадали дети-пассажиры, являются столкновения (при том что доля ДТП данного вида в общем массиве ДТП составляет только 41,7%).

График 5. Основные нарушения ПДД водителями транспортных средств, способствовавших совершению ДТП с детьми-пассажирами при столкновении



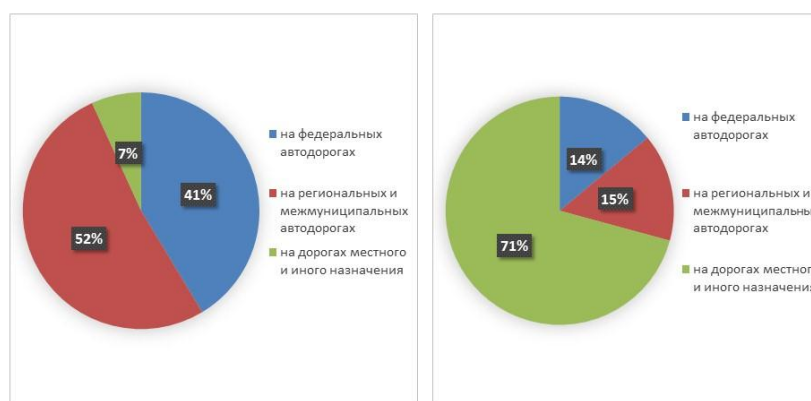
(График 6)

Одной из основных причин столкновений стало несоблюдение очередности проезда перекрестка. В 863 (+2,7%) ДТП погиб 21 (+31,3%) ребенок и 1017 (+4,5%) детей получили травмы. *Значительное увеличение количества таких ДТП зафиксировано в Костромской (+600%, 7 ДТП), Курганской (+450%, 11) и Астраханской (+233,3%, 10) областях, Карачаево-Черкесской Республике (+200%, 6), Кировской (+133,3%, 7) и Курской (+128,6%, 16) областях, Краснодарском крае (+63%, 44) и городе Санкт-Петербурге (+51,7%, 44).*

График 6. ДТП с участием детей-пассажиров по категориям дорог
(федеральные, региональные и межмуниципальные, местного и иного назначения
(с учётом, дорог в городах и частных дорог))

ДТП из-за выезда на полосу встречного движения

ДТП из-за несоблюдения очередности проезда



Вместе с тем, наибольшее число детей (140, -4,8%), почти треть от всех погибших детей-пассажиров, погибает при столкновениях в результате выезда на полосу встречного движения (683 (-2,8%) ДТП, 795 (-4,1%) ранены). *Значительное увеличение числа детей, погибших в таких ДТП, отмечено в Пермском крае (+350%, 9) и Пензенской области (+200%, 3), Московской (+150%, 5) области и Республике Крым (+133,3%, 7), на 100% – в республиках Башкортостан (6) и Дагестан (6), Кемеровской (5), Курской (5), Омской (4) и Тульской (4) областях, Ставропольском крае (4).*

Количество ДТП, связанных со столкновениями транспортных средств, в городах и населенных пунктах (4422, 68,5%) на 37% больше, чем на автодорогах вне населенных пунктов (2034, 31,5%). При этом при увеличении показателей аварийности в городах и населенных пунктах (4422 (+6,8%), 82 (+7,9%), 5063 (+8,5%)) отмечено снижение количества ДТП и числа раненых на автодорогах вне населенных пунктов (2034 (-7,7%), 237 (+1,3%), 2421 (-7,4%)).

Значительное увеличение количества столкновений транспортных средств в городах и населенных пунктах зафиксировано в Камчатском крае (+116,7%, 13), Костромской (+78,6%, 25) области, Республике Северная Осетия – Алания (+75%, 28), Курганской (+71,4%, 36) области, Республике Дагестан (+65,4%, 43), Тверской (+43,2%, 63) области, Республиках Крым (+43,6%, 79) и Адыгея (+42,9%, 10), Рязанской (+42,3%, 63) области и Карачаево-Черкесской (+37,5%, 22) Республике.

При этом количество ДТП в городах и НП значительно возросло из-за несоблюдения очередности проезда перекрестков в Курганской (+450%, 11), Костромской (+300%, 4), Ярославской (+175%, 11), Псковской (+166,7%, 8), Курской (+150%, 10) и Астраханской (+133,3%, 7) областях, Республике Дагестан (+133,3%, 7), Пензенской (+100%, 12) и Рязанской (+80%, 9) областях, Краснодарском крае (+69,6%, 39) и городе Санкт-Петербурге (+51,7%, 44).

Значительное увеличение количества столкновений транспортных средств на автодорогах вне населенных пунктов отмечено в республиках Ингушетия (+233,3%, 10) и Марий Эл (+114,3, 15), Калужской (+66,7%, 30) и Сахалинской (+60%, 8) областях, республиках Хакасия (+57,1%, 11) и Татарстан (+35,7%, 76), Ленинградской (+27,4%, 93) области.

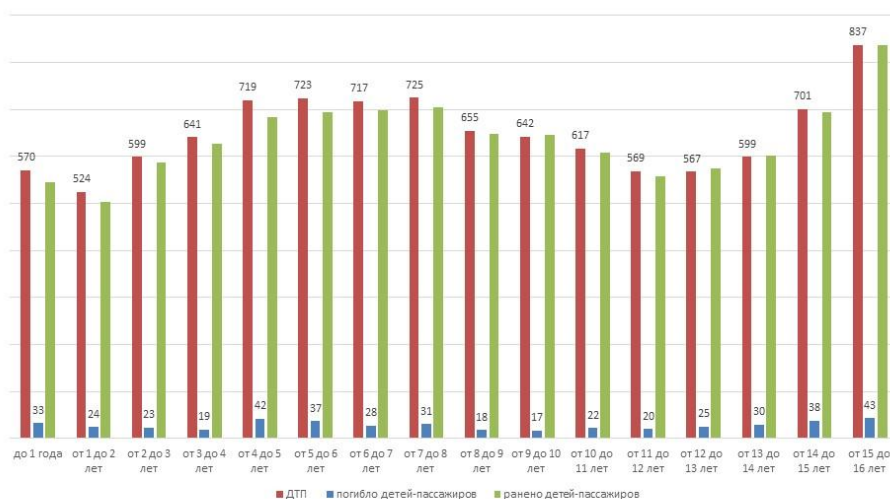
При этом количество ДТП на автодорогах вне НП в ряде регионов значительно возросло из-за:

- выезда на полосу, предназначенную для встречного движения – в Псковской (+400%, 5) и Орловской (+300%, 4) областях, Республике Ингушетия (+200%, 3), Пензенской (+160%, 13) области, Республике Башкортостан (+133,3 %, 21) и Пермском (+116,7%, 13) крае;

- несоответствия скорости конкретным условиям – в Пермском (+500%, 12) и Красноярском (+500%, 6) краях, Курганской (+500%, 6), Воронежской (+175%, 11), Волгоградской (+133,3%, 7) и Кемеровской (+200%, 9) областях.

Более половины (69,8%) погибших детей-пассажиров составили дети в возрасте до 12 лет (314).

График 7. Численность погибших и раненых детей-пассажиров (по возрасту)



Вместе с тем, например, из 33 погибших детей-пассажиров в возрасте до 1 года – находились в автолюльках – 43,7%, на руках у взрослых – 31,4%, в съемных люльках от колясок – 6,4%, в 18,5% случаев – без автокресел. В возрасте до 7 лет погибли 237 детей, с 8 до 12 лет – 102 ребенка, а с 13 до 16 лет – 111 детей.

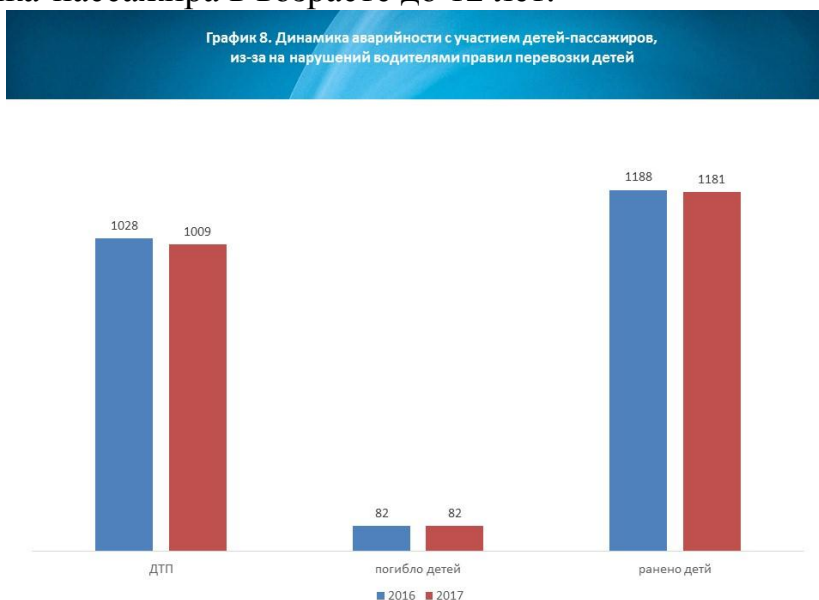
Наибольшее количество ДТП с участием детей-пассажиров (9,5%), а также число погибших и раненых в них зафиксировано с возрастной категорией 15-16 лет (837 (+1,3%) ДТП, 43 (-23,2%) погибли и 836 (+0,7%) ранены).

Максимальный рост числа погибших детей (+147,1%) зафиксирован с возрастной категорией 4-5 лет (719 (+6,2%) ДТП, 42 (+147,1%) погиб и 683 (+2,6%) ранены).

Данные статистики указывают, что 84,9% ДТП произошли с участием детей-пассажиров в возрасте до 12 лет, которые были пристегнуты ремнями безопасности или находились в детских удерживающих устройствах (далее – ДУУ). Наиболее часто допускают нарушения правил перевозки детей официально не работающие лица (т.к. сотрудниками ДПС информация вносится в административные материалы со слов граждан).

Проводимая информационно-пропагандистская работа (мероприятия по пропаганде использования ДУУ), а также отработки группами нарядов ДПС нарушений применения этих устройств (свыше 27,8 тысяч мероприятий) принесли положительные результаты. Несмотря на общий рост количества ДТП с детьми-пассажирами, отмечено более активное применение водителями ДУУ при перевозке детей в возрасте до 12 лет, что привело к снижению количества ДТП (-1,8%, 1009), когда водители нарушили правила перевозки детей и тем самым к сокращению числа раненых детей (-0,6%, 1181) (число погибших детей осталось на уровне прошлого года (82)). Пренебрежение водителями к использованию ДУУ и ремней безопасности зафиксировано при оформлении каждого 7-го (15,1%) ДТП, в каждом 4-м случае смерти и каждом 6-м случае ранения ребенка-пассажира в возрасте до 12 лет.

График 8. Динамика аварийности с участием детей-пассажиров, из-за на нарушений водителями правил перевозки детей



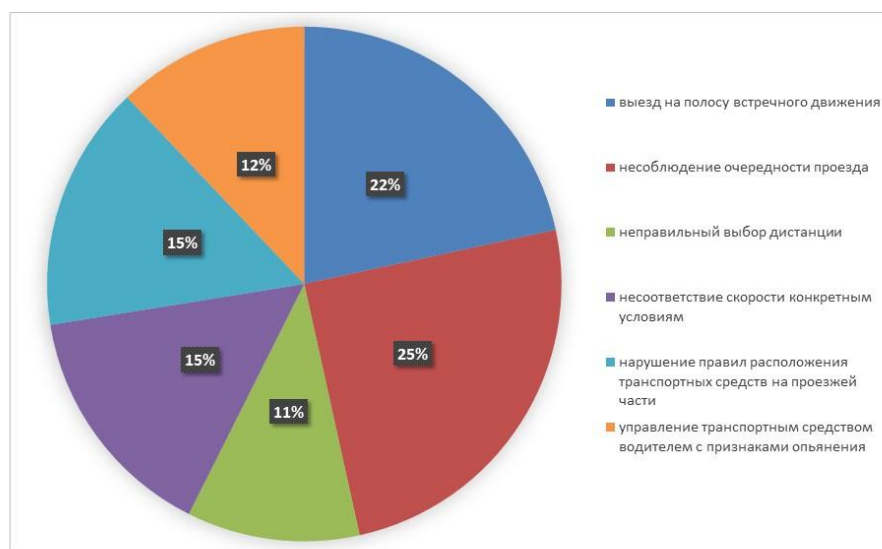
86% (7613) детей-пассажиров находились в салонах легковых автомобилей. Доля несовершеннолетних пассажиров грузовых автомобилей составила 1% (85) от всех пострадавших детей-пассажиров, автобусов – 7,8% (694), мототранспорта – 4,6% (409). Наибольшая тяжесть последствий 6,6 отмечена в ДТП с участием детей-пассажиров мототранспорта.

Больше четверти (26,6%) от всех ДТП с участием легковых автомобилей составляют происшествия с участием детей-пассажиров, перевозимых в отечественных автомобилях ВАЗ. 34,4% погибших и 26,1% раненых детей являлись пассажирами автомобилей ВАЗ (2358 (-1,8%) ДТП, 155 (+1,3%) погибли и 2663 (-1,4%) ранены). *Значительное увеличение количества таких ДТП зафиксировано в Псковской (+110%, 21) области, Кабардино-Балкарской Республике (+81,8%, 20), Новосибирской (+76,9%, 23), Калужской (+68,8%, 27), Тюменской (+68%, 42) и Челябинской (+47,1%, 75) областях, Забайкальском (+60%, 8), Алтайском (+55,6%, 42) и Пермском (+30,4%, 73) краях.*

Кроме того, 44,1% (3897 (-0,2%)) от всех ДТП с участием детей-пассажиров связаны с нарушениями ПДД водителями легковых автомобилей, в салонах которых находились эти пострадавшие дети. (294 (-0,7%) погибли, число раненых детей возросло на 0,8% (4544)).

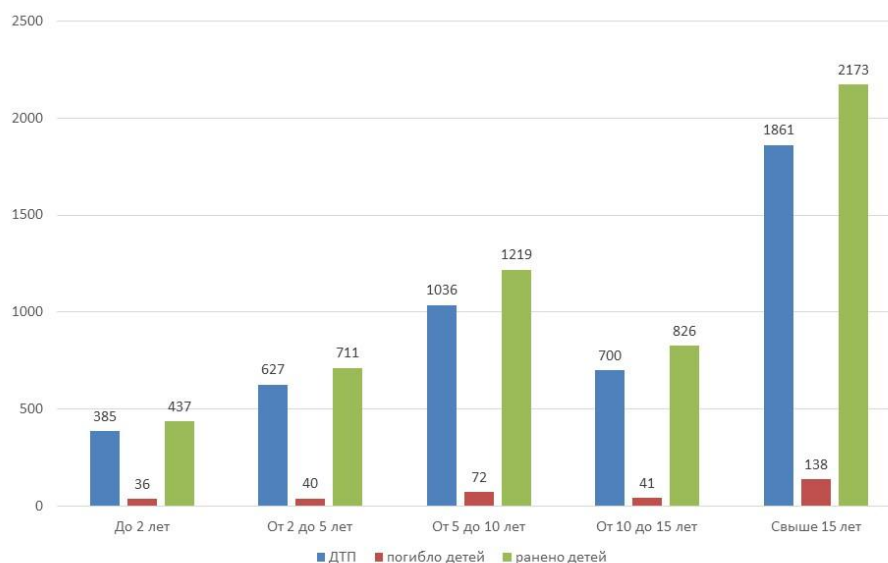
Среди основных нарушений ПДД водителями транспортных средств, способствовавших совершению таких ДТП: 691 (-0,6%) ДТП – выезд на полосу встречного движения, 796 (+2,4%) ДТП – несоблюдение очередности проезда, 347 (+1,2%) ДТП – неправильный выбор дистанции, 481 (-5,9%) ДТП – несоответствие скорости конкретным условиям, 494 (+0,6%) ДТП – нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части, 386 (+3,2%) ДТП – управление транспортными средствами водителями с признаками опьянения (находились в состоянии опьянения (323, +4,2%) либо отказались от медицинского освидетельствования (63, -1,6%)).

График 9. Основные нарушения ПДД водителями транспортных средств (в салоне которых находились дети), способствовавшие совершению ДТП с детьми-пассажирами



Необходимо отметить, что по вине водителей с большим стажем управления (15 лет и более) совершено 37,6% (1737, +9,7% из 4625) ДТП. Аналогичная ситуация и в ДТП с участием детей-пешеходов, где по вине водителей со стажем управления свыше 15 лет совершено 39,8% (2112, +12,6% из 5301) ДТП.

График 10. ДТП с участием детей-пассажиров по вине водителей, в автомобилях которых находились дети (с учетом водительского стажа)



Почти две трети – 64,4% ДТП совершено на территориях городов и населенных пунктов (5705 (+6,5%) ДТП, 130 (+1,6%) погибли, 6490 (+8,5%) ранены). И, соответственно, 35,6 % ДТП приходится на автодороги вне городов и населенных пунктов (3147 (-7,7%) ДТП, 320 (+2,2%) погибли, 3716 (-7,3%) ранены).

График 11. Распределение аварийности с участием детей-пассажиров в населенных пунктах и вне населенных пунктов



При этом число погибших детей вне населенных пунктов (320) на 42% больше, чем в населенных пунктах (130), а также выше тяжесть последствий таких ДТП (тяжесть последствий ДТП с детьми-пассажирами в городах и населенных пунктах (2) и вне населенных пунктов (7,9)).

Недостатки в содержании улично-дорожной сети способствовали совершению более трети (39%) происшествий с участием детей-пассажиров

(3452 (-6,2%) ДТП, 163 (0) погибли и 4020 (-4,6%) ранены). Отсутствие и плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части дороги зафиксированы при оформлении пятой части (21,3%, 1885) ДТП, отсутствие дорожных знаков в необходимых местах – практически в каждом 11-м (8,8%, 776) ДТП, отсутствие освещения, недостаточное или неисправное освещение – в 2,2% (197) ДТП.

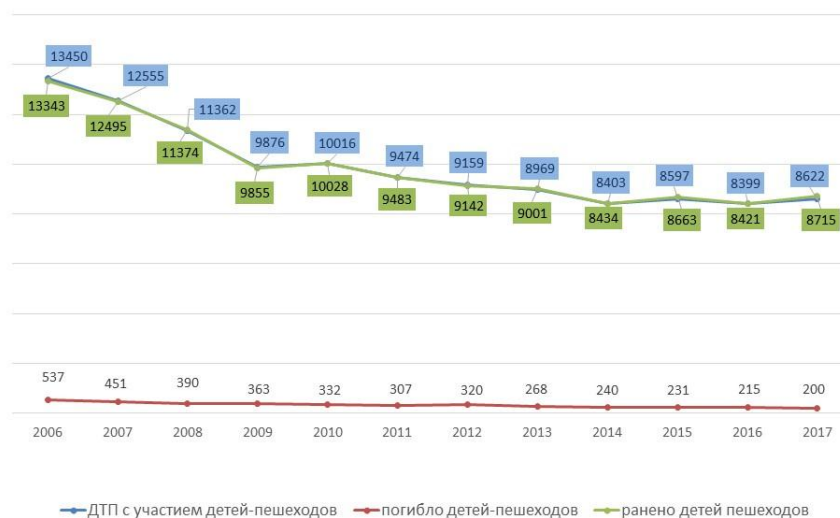
Устойчивый рост количества ДТП с участием детей-пассажиров начинался с 12 часов и продолжался вплоть до 21 часа – (63,6 %) ДТП, с максимальными значениями аварийности в период с 15 по 18 часов – 22,8% (2014 (+4,3%) ДТП, 85 (-12,4%) погибли и 2358 (+7,7%) ранены).

Больше всего ДТП с участием детей-пассажиров происходили в выходные дни – воскресенье и субботу (38,5% от всех ДТП), в них погибли 196 детей (43,6% от всех погибших детей-пассажиров) и 3974 ребенка получили ранения (39,2% от всех раненых детей-пассажиров). Вместе с этим одновременный рост количества ДТП, а также числа погибших и раненых детей-пассажиров прослеживается в понедельник (1180 (+6,4%) ДТП, 64 (+45,2%) погибли и 1352 (+7,5%) ранены).

Самыми аварийными месяцами стали август (1155 (+1,5%) ДТП, 63 (0%) погибли и 1350 (+1,4%) ранены) и июль (1098 (+3,1%) ДТП, 74 (+23,3%) погибли и 1262 (+2,6%) ранены), что в большей степени связано с перевозкой детей от мест отдыха к местам проживания.

Сложной остается обстановка с аварийностью, связанной с наездами на детей-пешеходов. В 2017 г. произошло 8622 ДТП с их участием. Число погибших детей сократилось на 7% (200), но увеличилось на 2,7% количество таких ДТП и на 3,5% (8715) число раненых несовершеннолетних. В среднем в стране ежедневно происходит практически 24 наезда на детей.

График 12. Динамика аварийности с участием детей-пешеходов



В 19 субъектах Российской Федерации зафиксировано одновременное увеличение всех основных показателей аварийности с участием детей-

пешеходов (республиках Алтай, Башкортостан, Бурятия, Дагестан, Карелия, Коми, Саха (Якутия) и Тыва, Кабардино-Балкарской и Карачаево-Черкесской республиках, Краснодарском крае, Брянской, Иркутской, Курской, Ростовской, Оренбургской и Пензенской областях, городах Москве и Санкт-Петербурге).

Наибольший рост количества ДТП с участием детей-пешеходов выявлен в Ярославской (+49,1%, 79) области, Республике Алтай (+42,9%, 20), Ивановской (+36,7%, 82) области, Республике Дагестан (+35,9%, 106) и Чувашской Республике (+34%, 71), Ненецком АО (+33,3%, 4) и Белгородской (+31,4%, 67) области.

Количество ДТП на уровне прошлого года зарегистрировано в 2 регионах – Вологодской (89) и Мурманской (54) областях.

Увеличение числа погибших детей-пешеходов на 100% отмечено в 9 регионах – республиках Алтай (1), Карелия (2), Коми (2) и Хакасия (1), Кабардино-Балкарской Республике (4), Амурской (1), Астраханской (1) и Рязанской (2) областях, Ханты-Мансийском АО (1).

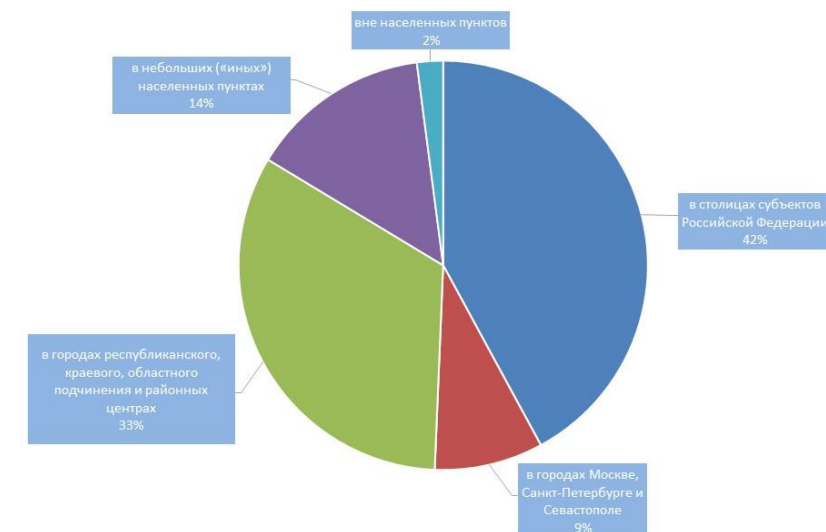
Максимальный рост числа погибших детей-пешеходов зафиксирован в Кемеровской (7, +600%) области, Республике Бурятия (5, +400%) и Карачаево-Черкесской Республике (4, +300%), Курской (4, +300%), Курганской (3, +200%), Оренбургской (3, +200%), Тюменской (3, +200%), Пензенской (5, +150%) и Ростовской (5, +150%) областях.

Количество ДТП с детьми-пешеходами вне населённых пунктов незначительно (2%), при этом оно снизилось почти на четверть (-25%, 178). (При этом количество ДТП увеличилось в Тюменской (+400%, 3), Тульской (+200%, 3), Ярославской (+200%, 3) и Белгородской (+150%, 5) областях, Хабаровском крае (+300%, 3).)

65% детей-пешеходов, пострадавших в ДТП в темное время суток, не имели световозвращающих элементов, размещенных на одежде, обуви или школьном рюкзаке. При этом при ДТП вне населенных пунктов в темное время суток было зафиксировано отсутствие световозвращателей у 94,5% детей-пешеходов.

98% (8444, +3,4%) наездов на детей совершены в городах и населенных пунктах, из них: 42% происшествий – в столицах субъектов Российской Федерации, 8,7% (каждое 11-е) в городах Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе, 33,7% (каждое 3-е) в городах республиканского, краевого, областного подчинения и районных центрах и 14,6% (каждое 7-е) в небольших («иных») населенных пунктах. Во всех типах населенных пунктов отмечен рост количества ДТП (+2,6%, +4,5%, +3,5% и 5,2%, соответственно). При этом в городах федерального значения отмечено увеличение по трем показателям аварийности (740 (+4,5%) ДТП, 9 (+12,5%) погибли и 753(+6,7%) ранены).

График 13. Распределение ДТП с участием детей-пешеходов по категориям населенных пунктов



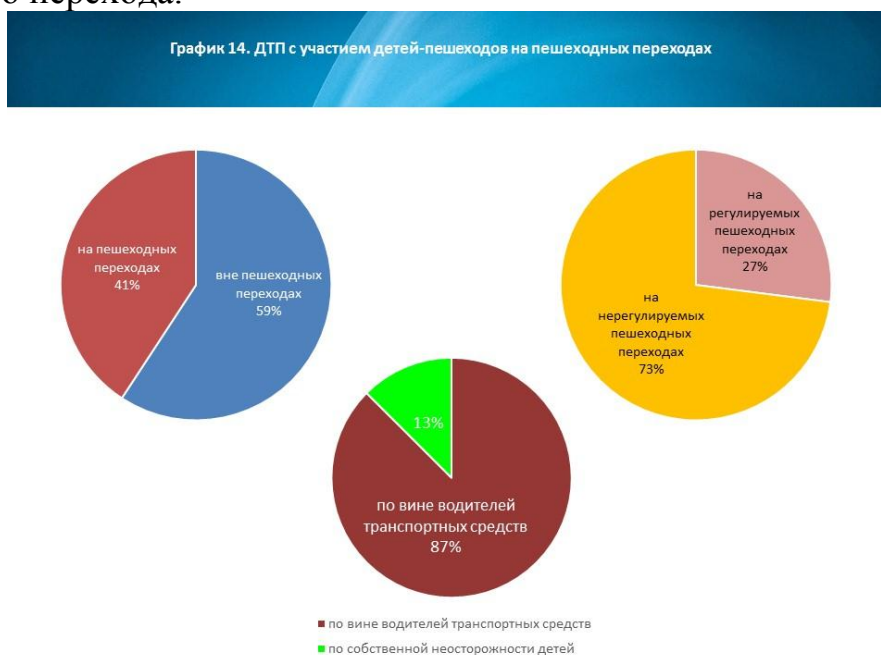
Количество ДТП в городах и населенных пунктах значительно увеличилось в Республике Дагестан (+45,6%, 99), Ярославской (+42,6%, 76) области, Республике Алтай (+42,9%, 20), Ивановской области (+42,1%, 81), Республике Саха (Якутия) (+35%, 81) и Чувашской Республике (+31,4%, 67), Курской области (+28,3%, 77), Республике Калмыкия (+27,8%, 23), Брянской (+27,5%, 51) и Калининградской (+27,1%, 108) областях.

При рассмотрении ДТП с детьми-пешеходами по категориям улиц, очевидно, что около половины (40,6%, 3426) наездов на детей в городах и населенных пунктах совершены на улицах и дорогах местного значения в жилой застройке (в большинстве случаев, находящихся вне маршрутов патрулирования нарядов ДПС). Причем при незначительном снижении числа раненых детей, количество ДТП увеличилось, и число погибших значительно возросло (3426 (+0,2%) ДТП, 65 (+32,7%) погибли и 3461 (-0,3%) ранен). Количество таких ДТП значительно возросло в Чеченской Республике (+150%, 10), Ярославской области (+144,4%, 44), Ненецком АО (+100%, 4), Республиках Калмыкия (+66,7%, 10) и Бурятия (+53,8%, 20), Кабардино-Балкарской Республике (+47,1%, 25), Мурманской (+47,1%, 25) и Саратовской (+44,6%, 94) областях, Республике Коми (+44,1%, 49), городе Севастополе (+43,5%, 33), Липецкой (+36,8%, 52), Тверской (+33,3%, 28) и Кировской (+32,4%, 49) областях, Карачаево-Черкесской Республике (+30,8%, 17).

При рассмотрении ДТП с детьми-пешеходами по объектам улично-дорожной сети – на «внутридворовых территориях» при снижении количества ДТП и числа раненых детей, число погибших значительно возросло (1048 (-4,6%) ДТП, 11 (+37,5%) погибли и 1044 (-4,9%) ранены.) Количество таких ДТП значительно возросло в Республике Северная Осетия – Алания (+500%, 6), Архангельской области (+300%, 16), Республиках Тыва (+250%, 7) и Дагестан (+166,7%, 8), Калужской (+100%, 8), Воронежской (+88,9%, 17), Ивановской (+85,7%, 13) и Ярославской (+66,7%, 10) областях.

Взрослые и дети не всегда придают должное значение соблюдению безопасности при движении во дворах и жилых зонах, а также около домовладений в небольших населенных пунктах. Отсутствие детских площадок и мест для парковок транспортных средств является причиной того, что проезжая часть превращается в места для стоянки автомобилей и игр детей.

Следует отметить, что более трети ДТП с участием детей-пешеходов (40,9%) происходит на пешеходных переходах (3524, +10,5%). Доля погибших детей-пешеходов на пешеходных переходах (28,5%) значительно ниже, чем доля ДТП на пешеходных переходах (40,9%). Следовательно риск получить смертельные травмы при наезде значительно выше при переходе дороги вне пешеходного перехода.



Основная часть (73%) наездов на несовершеннолетних, по-прежнему, происходит на нерегулируемых пешеходных переходах (увеличилась на 11,6% (2574)).

Более четверти (27%) ДТП с детьми на пешеходных переходах произошло на регулируемых пешеходных переходах – 950 (+7,6%), из них: 26% ДТП связаны с собственной неосторожностью детей – из-за невыполнения ими требований сигналов светофора (247 (+6,9%)).

Отмечено увеличение количества ДТП на пешеходных переходах:

- на нерегулируемых пешеходных переходах в Кабардино-Балкарской Республике (+500%, 6), республиках Марий Эл (+250%, 14), Ингушетия (+100%, 2), Саха (Якутия) (+85,7%, 13) и Крым (+73,7%, 33), Волгоградской (+67,7%, 30) и Московской (+67,7%, 109) областях, Камчатском крае (+57,1%, 11), Ленинградской (+56,5%, 36) области и Республике Карелия (+50%, 12);

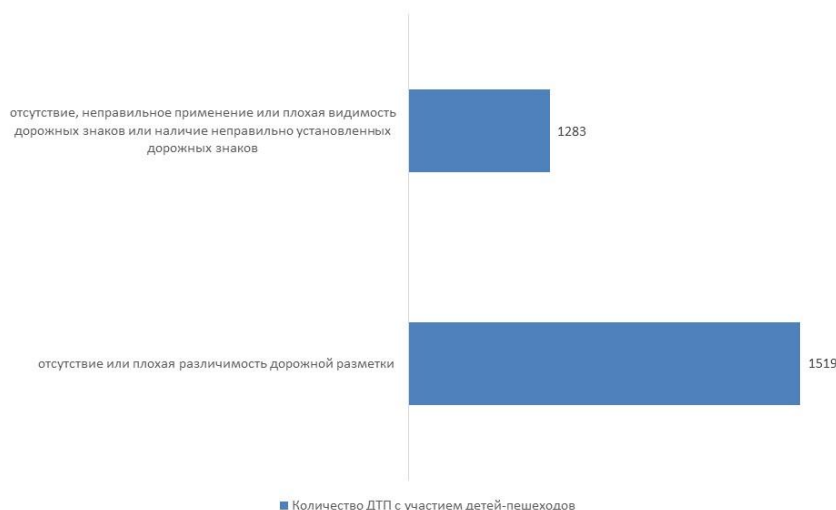
- на регулируемых пешеходных переходах в Пензенской (+150%, 10) и Тульской (+133,3%, 7) областях, Ставропольском (+116,7%, 13) крае, Липецкой (+100%, 12) и Псковской (+100%, 10) областях, Республиках Дагестан (+100%, 6) и Коми (+67,7%, 10), Саратовской (+64,3%, 23) области.

87,5% (3082) происшествий, в результате которых пострадали дети на пешеходных переходах, связаны с нарушениями ПДД водителями, из них: 2797 (90,8%) ДТП непосредственно с нарушениями правил проезда пешеходных переходов (непредоставление преимущества в движении пешеходам), в 189 (6,2%) ДТП зафиксировано несоблюдение водителями требований сигналов светофора.

Одним из факторов, влияющих на количество наездов на пешеходных переходах, является либо отсутствие (61 субъект), либо недостаточное количество (15 регионов) приборов (по 1-2) для фотовидеофиксации невыполнения требований ПДД о предоставлении преимущества пешеходам. Аналогичное положение с приборами для фиксации проезда регулируемых пешеходных переходов на запрещающий сигнал светофора. В целом в России количество комплексов фотовидеофиксации, фиксирующих непредоставление преимущества пешеходам, составляет всего 120 или 0,1% от общего количества комплексов.

Кроме того, в 70,1% (2470) случаев совершению ДТП с участием детей на пешеходных переходах способствовали недостатки в содержании улично-дорожной сети: в основном, отсутствие или плохая различимость дорожной разметки – 43,1% (1519) ДТП, а также отсутствие, неправильное применение или плохая видимость дорожных знаков или наличие неправильно установленных дорожных знаков – 36,4% (1283) ДТП.

График 15. Основные недостатки в содержании улично-дорожной сети, которые способствовали совершению ДТП с участием детей-пешеходов на пешеходных переходах



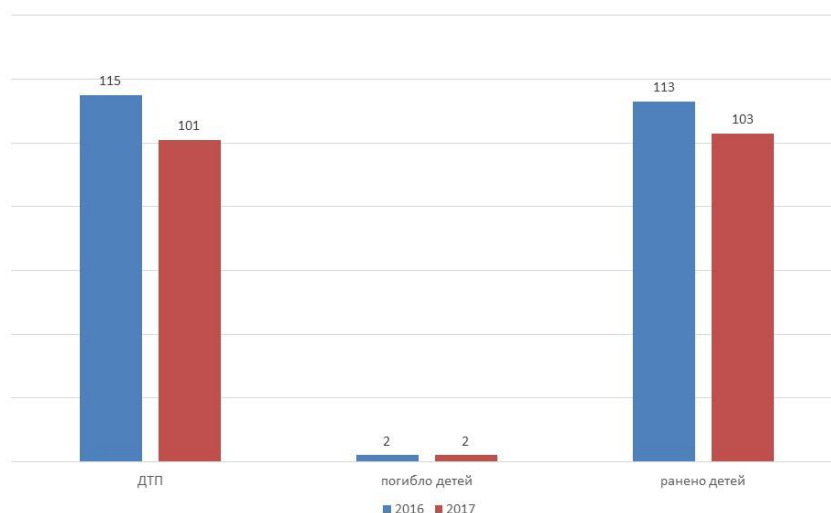
Изменения в ГОСТ относительно требований к пешеходным переходам вблизи образовательных организаций, проведенная работа по их приведению в соответствие требованиям позволили минимизировать количество наездов на детей на данных пешеходных переходах. Обустройство искусственных неровностей, пешеходных ограждений, светофоров Т7, дорожных знаков 5.19.1

и 5.19.2¹ на флуорисцентной основе над проезжей частью показало свою эффективность.



Только 2,9% ДТП от всех происшествий с участием детей-пешеходов на пешеходных переходах произошло на регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходах, расположенных на участках улиц или дорог, проходящих вдоль территорий образовательных организаций (22 (-21,4%) ДТП и 79 (-9,2%) ДТП, соответственно). В 101 таком происшествии 2 ребенка погибли и 103 ранены. Отмечено снижение как количества ДТП, так и числа раненых в них детей, число погибших стабильно.

График 17. Аварийность с участием детей-пешеходов на пешеходных переходах, расположенных на участках улиц или дорог, проходящих вдоль территорий образовательных организаций



С нарушениями, допущенными самими детьми, как на пешеходных переходах, так и вне их, связано 39,8% (3431) наездов на детей-пешеходов, а также 44,5% (89) смертельных случаев и 39% (3403) ранений в результате таких

¹ «Пешеходный переход».

ДТП. Отмечено снижение количества таких ДТП на 1%, числа погибших на 15,2% и числа раненых на 0,4%. (Также снизилось на 0,2% количество ДТП, произошедших по собственной неосторожности детей (от всех ДТП с участием детей), однако числовое значение количества происшествий (4931, 25,2%), по-прежнему, достаточно значительное).

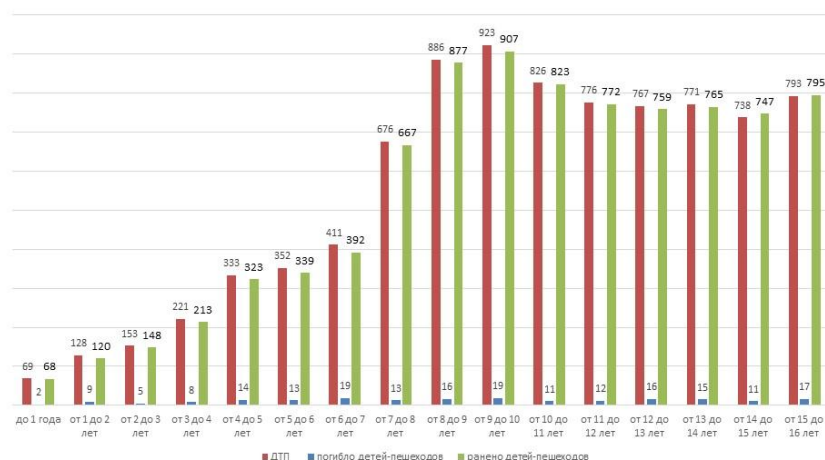


62,1% происшествий, в результате которых погибли или получили ранения дети-пешеходы, произошли из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств.

Анализ материалов по ДТП с детьми-пешеходами, размещенных в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции (далее – АИУС), показал, что в большинстве случаев причиной происшествий стала невнимательность водителей при проезде пешеходных переходов, а также в части случаев пересечение детьми проезжей части дороги бегом, выход из-за стоящих (припаркованных) транспортных средств или остановившихся перед пешеходным переходом на другой полосе проезжей части дороги (в т.ч. маршрутными транспортными средствами), переход дороги на запрещающий сигнал светофора. (Отмечено значительное увеличение количества ДТП, произошедших по собственной неосторожности детей на регулируемых пешеходных переходах в городах и населенных пунктах в Псковской (+400%, 5), Свердловской (+400%, 5), Вологодской (+300%, 4), Костромской (+300%, 4), Пензенской (+300%, 4), Тульской (+300%, 4) и Самарской (+166,7%, 8) областях, Краснодарском (+133%, 7) и Алтайском (+100%, 4) краях, Волгоградской (+100%, 4) и Ленинградской (+100%, 4) областях.

Наибольшее количество ДТП с участием детей-пешеходов (923, +12,7%) и раненых в них детей (907 (+12,7%)) зарегистрировано с детьми в возрасте 9-10 лет. Вместе с этим максимальное число погибших детей – в возрасте 6-7 лет (19, +26,7%) и 9-10 лет (19, +5,6%).

График 19. Численность погибших и раненых детей-пешеходов (по возрасту)



Участниками каждого пятого происшествия (19,3%, 1667) стали дети в возрасте до 7 лет. В 6,5% ДТП дети находились на дорогах без сопровождения взрослых. Отмечено как снижение количества таких ДТП (109, -16,8%), так и раненых в них детей (103, - 16,9%), число погибших стабильно (7, 0%). Практически все они произошли в городах и населенных пунктах.

Участниками ДТП юные пешеходы стали, в большинстве случаев (более 50%) находясь на прогулке, в 10% ДТП – при движении из дома в образовательную организацию и обратно.

Анализ распределения ДТП с детьми-пешеходами по времени совершения отчётливо свидетельствует о том, что как и в прошлом году минимальное количество ДТП с детьми-пешеходами (48, 0,6%) произошло в период с 0 часов до 7 часов. С 9 до 12 часов (691, 8%) и с 21 до 00 часов (387, 4,5%) отмечены небольшие показатели. Самым опасным является время с 12 до 21 часа (6666, 77,3% от всех ДТП с детьми-пешеходами) со стабильно максимальными значениями в период с 15 до 18 часов (2541, 29,5%). Причём данное время наиболее аварийно-опасное как в рабочие, так и в выходные дни.

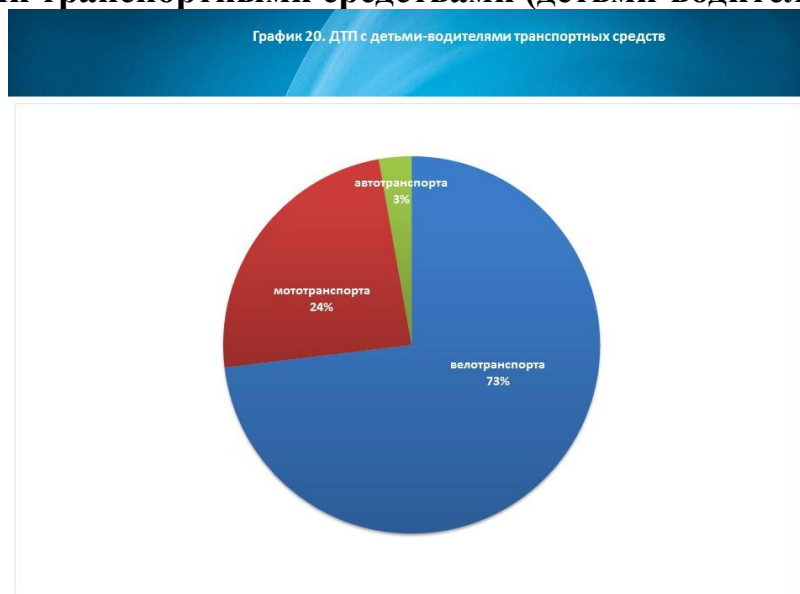
Максимальное количество наездов на несовершеннолетних пешеходов (16,5%) происходило в пятницу – 1422 (-3,7%) и (16,4%) во вторник – 1414 (+13,4%), минимальное 9,6% – в воскресенье – 827 (-2,6%). При этом наибольшее число погибших детей 46 (+53,3%) отмечено в субботу, а минимальное 20 (-39,4%) в четверг.

Наибольшие показатели количества ДТП зафиксированы с мая по октябрь в период с 18 до 21 часа, т.е. во время, в основном не связанное с посещением общеобразовательных организаций.

Наибольшее количество ДТП произошло в октябре (909, 10,6%), сентябре (863, 10,1%) и мае (831, 9,7%) с 12 до 15 часов. Можно предположить, что в большей степени это связано со снижением концентрации внимания (усталостью) у детей при движении из общеобразовательной организации обратно домой после учебных занятий в период окончания и начала учебного

года. Причем в большинстве случаев ДТП произошли на небезопасных маршрутах движения «дом-школа-дом», а при отклонении детей от этих маршрутов.

Не следует упускать из внимания, что седьмая часть происшествий (10,8%, 2107) с пострадавшими детьми – это ДТП с несовершеннолетними, управлявшими транспортными средствами (детьми-водителями).



Почти три четверти (73,1%) таких ДТП произошло с детьми-велосипедистами, в 24,1% случаев участниками ДТП стали дети-водители мототранспорта, а в 2,8 % случаев – автотранспорта.

С участием юных водителей велотранспорта зарегистрировано 1540 (-2,7%) ДТП, в которых 32 (+6,7%) ребенка погибли и 1514 (-3,2%) детей получили ранения.

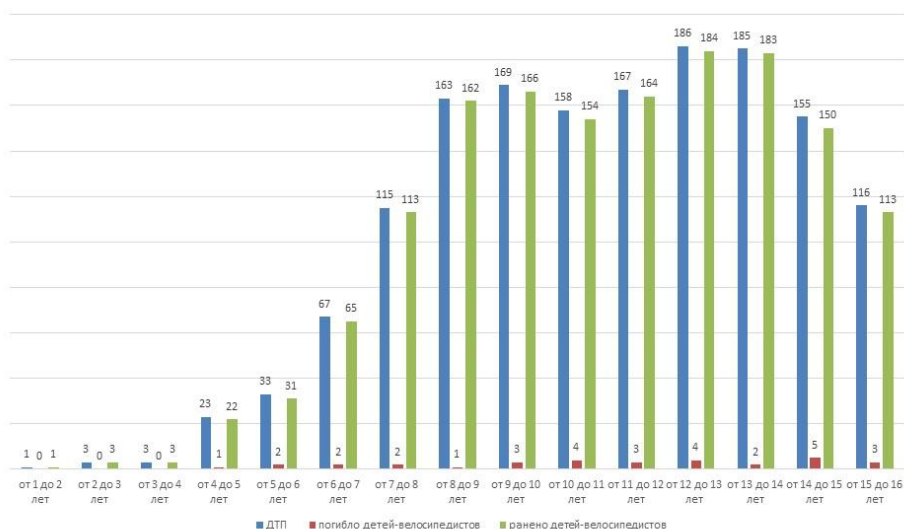
В 5 субъектах Российской Федерации зафиксировано одновременное увеличение всех основных показателей аварийности с участием детей-велосипедистов (*Республике Татарстан, Приморском крае, Липецкой, Тамбовской и Тюменской областях*).

Наибольший рост количества ДТП выявлен в республиках Калмыкия (+400%, 5) и Тыва (4, +100%), Сахалинской (+100%, 10), Саратовской (+92,3%, 25), Тамбовской (+90,9%, 21) и Тюменской (+85,7%, 52) областях, Республике Саха (Якутия) (+75%, 7), Калининградской (+64,3%, 23) и Липецкой (+50%, 18) областях.

Количество происшествий на уровне прошлого года отмечено в 4 регионах – Республике Северная Осетия–Алания (5), Кемеровской (13), Томской (12) и Ульяновской (12) областях.

Наиболее часто участниками ДТП становились дети в возрасте от 8 до 15 лет. Максимальное количество происшествий, а также число погибших и раненых в них детей, произошло с юными велосипедистами в возрасте 12-13 лет (186 (-8,8%) ДТП, 4 (+300%) погибли и 184 (-9,4% ранены), а также с детьми в возрасте 13-14 лет (185 (-1,6%) ДТП, 2 (-66,7%) погибли и 183 (0%) ранены).

График 21. Численность погибших и раненых детей-велосипедистов (по возрасту)



В отличие от положения с детьми-пешеходами почти две трети (62,9%, 969) ДТП с детьми-велосипедистами связаны с нарушениями, допущенными со стороны детей, причем отмечено увеличение на 1,2% количества ДТП и на 1,5% числа раненых в них детей.

Устойчивый рост количества ДТП с участием детей-велосипедистов начинается с 13 часов и продолжается вплоть до 21 часа – 81,4% (1253) ДТП, с максимальными значениями аварийности в период с 16 до 20 часов – 50,3% (774 ДТП).

Больше всего ДТП с участием детей-велосипедистов происходили в будние дни (30,8% от всех ДТП) – в пятницу и во вторник, а также в эти дни отмечено наибольшее количество погибших и раненых детей. (Пятница – 238 (-4,8%) ДТП, 8 (+60%) погибли и 230 (-6,5%) ранены; вторник – 236 (+4%) ДТП, 6 (+200%) погибли и 230 (+0,9%) ранены). Выявлены одинаковые тенденции при сравнении показателей аварийности по дням недели в населенных пунктах и вне населенных пунктов.

Самыми аварийными месяцами стали август (333 (+6,1%) ДТП, 6 (-14,3%) погибли и 329 (+5,4%) ранены) и июнь (327 (+3,5%) ДТП, 8 (+60%) погибли и 320 (+2,2%) ранены). В большей степени это связано с возможностью управления детьми транспортными средствами в теплое время года.

Отмечено увеличение количества ДТП с участием детей-водителей механических транспортных средств, а также числа погибших и раненых в них детей (567 (+5,4%) ДТП, 26 (+36,8%) погибли и 542 (+4%) ранены).

Значительную часть ДТП с участием юных водителей (24,1%) составляют происшествия с водителями мототранспорта. Зарегистрировано 508 (+3,9%) таких ДТП, в которых 22 (+83,3%) ребенка погибли и 487 (+1,9%) получили ранения (тяжесть последствий составила 4,3). Среди юных водителей мототранспорта участниками ДТП в 51,8% случаев стали дети, управлявшие мопедами и приравненными к ним транспортными средствами.

Подавляющее большинство ДТП с участием несовершеннолетних водителей мототранспорта (83,3%) совершено в городах и населенных пунктах. Возросло количество таких ДТП на 5,5% (423) и число погибших детей – более чем в два раза (+112,5%, 17), число раненых на 3% (407).

При этом почти половина (44,9%) таких ДТП пришлось на населенные пункты сельского типа (190, +8,6%), а также две трети погибших детей (12, +500%). На фоне этого на автодорогах вне городов и населенных пунктов зарегистрировано только 16,7% (85, -7,6%) из рассматриваемых происшествий.

Отмечено снижение количества ДТП и раненых в них детей при управлении несовершеннолетними мопедами и приравненными к ним транспортными средствами (в 262 (-9%) ДТП, 11 (+83,3%) погибли и 251 (-11%) ранены).

Сведения, представленные в многопараметрической информационно-аналитической системе не позволяют в полной мере раскрыть все причины и условия, которые способствовали совершению ДТП с участием детей.

Для этого необходимо использовать материалы, размещенные в АИУС, которые детально раскрывают структуру ДТП и могут стать основой для проведения качественного, развернутого анализа ДТП с участием детей.

Вместе с тем мониторинг материалов, а также заключений проверок по фактам ДТП (далее – Заключение) с участием несовершеннолетних (*Методические рекомендации по организации проведения подразделениями Госавтоинспекции проверок по фактам дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли, получили ранения или травмы несовершеннолетние (указание ГУОБДД МВД России от 03.03.2016 № 13/3-у-1556)*) показал, что не все регионы используют имеющийся потенциал АИУС.

Проверки по фактам ДТП с участием детей проводятся уже несколько лет. Тем не менее, и сейчас имеются отдельные недоработки.

Характерным недостатком в размещении информации по ДТП с участием несовершеннолетних является отсутствие (или размещение в минимальном объеме) в Карточке учета ДТП в графе «Краткое описание» «особых сведений» о пострадавших несовершеннолетних. (*Данные сведения представлены в пункте 6 рапорта по факту ДТП в Приложении №2 Методических рекомендаций*).

Не всегда корректны документы, содержащиеся в папке:

«Документы по факту ДТП»:

- рапорта (спецсообщения) по факту ДТП с участием несовершеннолетних иногда отсутствуют, размещаются в формате word или в виде краткого рапорта или рапорта КУСП;

- нередко визы о назначении руководителями проведения проверок на этих рапортах некорректные, например, «Согласен», «Разместить в АИУС» и др;

- кроме того, если в течение 30 суток не размещены Заключение, то рапорта о продлении срока проведения Проверки, как правило, отсутствуют.

«Принятые меры»:

- взаимодействие с органами образования подтверждается лишь информационными письмами в органы управления образованием и

образовательные организации и ответами из них; необходимая информация, а именно: рапорта, справки, путевки, характеристики на несовершеннолетних, информации о проведенных профилактических мероприятиях, акты обследований, Паспорта дорожной безопасности образовательных организаций, Схемы безопасных маршрутов движения детей (в т.ч. индивидуальных маршрутов) и иные – не всегда прикрепляются;

- нередко взаимодействие со средствами массовой информации указывается в описательной части Заключений или в рапортах, при этом не подтверждается размещением соответствующих материалов, направленных в СМИ, эфирными справками из теле- и радиокompаний, копиями статей, вышедших в печатных изданиях, скриншотами с Интернет сайтов.

Необходимо отметить, что периодически размещаются документы, где в файле в формате word ставится отсканированная в другом документе подпись руководителя. Или, когда на документ наклеивается подпись руководителя, вырезанная из другого документа, и снимается ксерокопия.

Качество Заключений кардинально изменилось за последние годы. Однако, нельзя однозначно сказать, что в этом направлении все хорошо.

Не всегда, даже в одном регионе, Заключения оформляются по единому образцу и содержат полноценную информацию, раскрывающую причины и условия, способствовавшие совершению ДТП.

По-прежнему, иногда Заключения подменяются заключениями «не всегда качественных» служебных проверок по деятельности экипажей ДПС на маршрутах патрулирования.

Периодически встречаются Заключения, представляющие собой спецсообщения, в которые добавляются «особые сведения» о несовершеннолетних, или информация об образовательной организации, об оценке деятельности подразделений ДПС или пропаганды безопасности дорожного движения и резолютивная часть.

При этом, в таких Заключениях информация, полученная в ходе проведения проверок по выяснению причин и условий, способствовавших совершению ДТП с участием детей, не описана, а соответствующие выводы отсутствуют. Вместо них указывается пункт нарушения ПДД одним из участников ДТП. Конкретные мероприятия по профилактике безопасности дорожного движения по направлениям деятельности служб Госавтоинспекции в таких Заключениях, как правило, тоже не предусмотрены (или прописаны «формально»).

Необходимо отметить, что в настоящее время большинство Заключений проверок «объемные» (6-11 листов), резолютивная часть оформляется по образцу Методических рекомендаций, прописываются поручения, указываются исполнители и сроки исполнения поручений.

Однако, при формулировании выводов не учитываются дорожные условия и индивидуальные качества пострадавшего ребенка (в т.ч.: *возрастные и психофизиологические особенности, например, недостаточность знаний об источниках опасности и мобильности передвижения транспортных средств,*

стремление подражать взрослым участникам дорожного движения, неправильность оценки дорожной ситуации, отсутствие знаний о средствах пассивной безопасности, доступность управления транспортным средством, наличие/отсутствие навыков управления транспортным средством и др.).

Не во всех регионах уделяется должное внимание размещению подтверждающих материалов о реализации мероприятий, предусмотренных в резолютивной части Заключений. Это происходит, в большинстве случаев, из-за того, что мероприятия прописаны формально (усилить, активизировать, осветить и т.д.), либо мероприятия не исполняются или не осуществляется контроль за размещением такой информации.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод – отсутствие особых сведений о пострадавших детях, т.е. собранная не в полном объеме первичная информация, не способствует качественному проведению проверки по факту ДТП. Формально проведенные проверки, не позволяют провести качественный анализ причин и условий совершения ДТП с участием несовершеннолетних и, соответственно, выработать комплекс профилактических мер для недопущения подобных ДТП в будущем.