

С 2004 года на территории региона наблюдается положительная тенденция по снижению аварийности с участием детей. В 2021 году достигнуты самые низкие показатели по количеству дорожно-транспортных происшествий¹ за последние 18 лет, по сравнению с 2020 снижение составило 21,8 %.



За 2022 год на территории Красноярского края по сравнению с аналогичным периодом прошлого года² отмечается рост аварийности с участием несовершеннолетних до 16 лет на 24,7%. Допущено 308 ДТП (АППГ +61 ДТП), в которых 332 ребенка получили различные травмы (АППГ +72, +27,7%), 9 детей погибли (АППГ +5, +125%).

По количеству ДТП с участием детей до 16 лет Красноярский край на фоне других субъектов Российской Федерации занимает 16 место (на первом месте г. Москва - 744 ДТП, на втором Краснодарский край - 741 ДТП, на третьем Нижегородская область - 524 ДТП), а по погибшим на 12 месте (на первом месте Краснодарский край - 30 детей, второе место занимает Республика Дагестан - 27 детей, на третьем месте Московская область - 24 ребенка).

Среди субъектов Сибирского Федерального округа Красноярский край по количеству ДТП и по количеству раненых детей занимает 3-е место (на первом месте Алтайский край - 350 ДТП, 400 ранены; на втором Новосибирская область - 315 ДТП, 342 ранены), а по количеству погибших на 3 месте (на первом месте с показателем в 15 погибших - Кемеровская область; на втором месте с показателем в 12 погибших - Алтайский край).

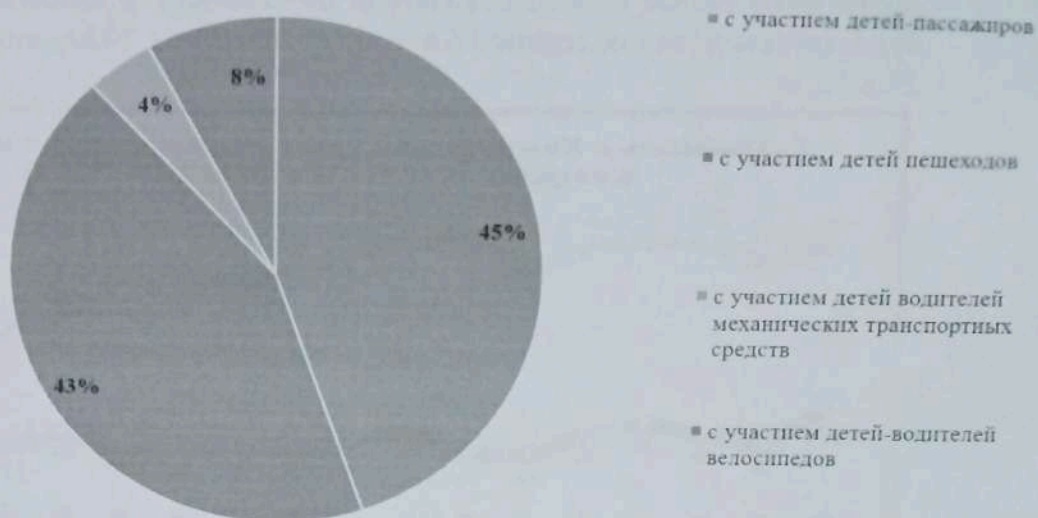
В крае наблюдается рост ДТП с участием несовершеннолетних до 18 лет. С данной категорией произошло 374 ДТП (АППГ +49, +15,1%), 14 детей погибли (АППГ +9, +180%), 413 детей получили травмы различной степени тяжести (АППГ +61, +17,3%).

ДТП распределились по следующим категориям:

¹ Далее - «ДТП»

² Далее - «АППГ»

Распределение ДТП по категориям



С детьми-пассажирами зарегистрировано 139 ДТП (к АППГ +34 ДТП, +32,4%), в них погибли 5 детей (к АППГ +4, +400%) получили травмы 163 ребенка (к АППГ +48, +41,7 %). В 48 ДТП дети перевозились без детских удерживающих устройств и ремней безопасности (к АППГ +5 ДТП, +11,6%), один ребенок погиб (уровень АППГ) и 62 ранены (к АППГ +14, +29,2%), в каждом третьем ДТП дети перевозятся без использования пассивных систем безопасности. Количество наездов на пеших участников дорожного движения возросло на 12,4% (136 ДТП, к АППГ +15 ДТП), число раненых в них детей возросло на 10,7% (135 детей, к АППГ +13 раненых), три ребенка погибли (к АППГ +2, +200 %). С участием велосипедистов было зарегистрировано 23 ДТП (+9ДТП; +64,3%), погибших нет. С участием детей - водителей механических транспортных средств было зарегистрировано 11 ДТП (уровень АППГ), один ребенок погиб (-1; -50%).

ДТП по категориям из года в год распределяются примерно одинаково. Чаще всего дети попадают в происшествия в качестве пешеходов и пассажиров, реже водителями механических транспортных средств и велосипедов. Однако, по каждой категории имеется своя проблематика получения травм и методы профилактики по недопущению подобных происшествий.

Возрастные критерии детей можно разделить по пяти усредненным позициям:

- с рождения до 3 лет (дети на полном попечении родителей);
- от 4 до 6 лет (период посещения дошкольной образовательной организации, дети перевозятся в качестве пассажиров и сопровождаются при пешем движении);
- от 7 до 10 лет (младший школьный возраст, начиная с 1 класса дети могут самостоятельно передвигаться по дорогам общего пользования, если в утренние время родители еще могут привести детей в образовательную организацию, то после занятий не всегда могут их забрать. Со второго класса

добавляется новая проблема, когда в большинстве «полных» школ дети учатся со второй смены. Родители не в состоянии их сопровождать по маршруту «Дом-Школа-Дом»);

- 11-13 лет (средний школьный возраст, сопряженный с пубертатным периодом и увеличением радиуса самостоятельного передвижения);

- 14-15 лет (старший школьный возраст, максимальный период самостоятельного нахождения без сопровождения взрослых).

Пик аварийности пришелся на возраст 7-10 лет и 11-13 лет. Больше всего погибших пришлось на возраст 7-10 лет и 14-15 лет, а если учитывать категории детей, то 5 из 9 были пассажирами и 3 пешеходами (2 из них виноваты в ДТП).

Со снятием эпидемиологических ограничений время происшествий сместилось в сторону 16-18 часов (каждое третье ДТП) и каждое 4 ДТП происходило с 13 до 15 и с 19 до 21 часов.

Если рассматривать смертельные происшествия с участием детей-пассажиров, то в 90% случаев несовершеннолетние находились в транспортном средстве вместе с родителями или иными законными представителями. В большинстве ДТП причиной происшествия стали грубые нарушения ПДД (выезд на полосу встречного движения, нарушение правил обгона) водителями, которые перевозили детей. В ДТП с участием детей-пассажиров до 12 лет напрашивается вывод, что, зачастую, водители, используя детскую удерживающую систему, не используют ремень безопасности для фиксации самого устройства в автомобиле или применяют его с нарушением инструкции. В противном случае оно не обеспечит безопасность ребенка в случае ДТП.

Анализируя ДТП с участием детей-пешеходов, пик ДТП приходится на категорию детей 7-10 лет, что обусловлено ошибочным мнением родителей о том, что ребенок может оценить возможные опасности на дороге.

Анализируя ключевые показатели аварийности с участием несовершеннолетних до 16 лет стоит отметить ряд проблемных тенденций, а именно это рост количества ДТП произошедших по собственной неосторожности детей. Общее количество детей, пострадавших в ДТП по собственной неосторожности, составляет 82 (+18 ДТП, +28,1%), травмы получил 80 (+18, +29%) детей, 2 погибли (уровень АППГ). В 58 случаях (+9, +18,4%) ДТП происходили именно с участием пешеходов, с участием велосипедистов было зарегистрировано 19 ДТП (+13; +216,7%) и водителей механических ТС 5 ДТП (-4, -44,4%).

По возрасту нарушения распределились следующим образом:

- с рождения до 3 лет дети – 2 ДТП, оба пешехода, которые совершили переход через проезжую часть в неустановленном месте и неожиданный выход из-за стоящего ТС;

- от 4 до 6 лет – 6 ДТП, 5 пешеходов и 1 велосипедист, которые совершили:

- 3 неожиданных выхода из-за сооружений и ТС;

- 2 неподчинение сигналам регулирования;

- одно невыполнение требований обеспечения безопасности при начале движения;

• **от 7 до 10 лет – 31 ДТП**, 24 пешехода и 7 велосипедистов, которые совершили:

- 9 переходов через проезжую часть вне пешеходного перехода;
- 6 неожиданных выхода из-за сооружений и ТС;
- 5 иных нарушений ПДД;
- 3 нарушения правил расположения ТС на проезжей части;
- 3 неподчинения сигналам регулирования;
- 3 пересечения велосипедистом проезжей части по пешеходному

переходу:

- одна игра на проезжей части;
- одно ожидание маршрутного ТС на проезжей части;

• **от 11 до 13 лет – 27 ДТП**, 19 пешеходов, 7 велосипедистов и один водитель мотоцикла, которые совершили:

- 12 переходов через проезжую часть вне пешеходного перехода;
- 7 неподчинений сигналам регулирования;
- 4 нарушения правил расположения ТС на проезжей части;
- один неожиданный выход из-за сооружений и ТС;
- одно иное нарушение ПДД;
- одно пересечение велосипедистом проезжей части по пешеходному

переходу:

- одно нахождение на проезжей части без цели её перехода;

• **от 14 до 15 лет – 19 ДТП**, 8 пешеходов, 4 велосипедиста и 7 с водителями механических транспортных средств, которые совершили:

- 8 нарушения правил расположения ТС на проезжей части;
- 4 иных нарушения ПДД;
- 2 перехода через проезжую часть вне пешеходного перехода;
- 2 несоответствия скорости конкретным условиям движения;
- одно неподчинение сигналам регулирования;
- одно пересечение велосипедистом проезжей части по пешеходному

переходу:

- одна ходьба вдоль проезжей части при наличии тротуара.

Анализ аварийности с участием водителей, прошедших обучение в образовательных организациях и имеющих стаж управления транспортными средствами менее 2-лет, свидетельствует о росте основных показателей аварийности по их вине на территории Красноярского края. За 6 месяца 2023 года зарегистрировано 72 (61) таких ДТП (+15,28 %, АППГ + 9), в которых 10 (4) (+60%, АППГ- 6) человек погибло и травмировано 91 (85) + 6,6 %, АППГ- 6).

Нарушения правил дорожного движения которые привели к дорожно-транспортному происшествию с участием начинающих водителей распределились следующим образом:

- 21 несоблюдение очередности проезда;

- 15 не соответствие скорости конкретным условиям движения;
- 10 нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части;
- 9 не правильный выбор дистанции;
- 5 нарушение правил проезда пешеходного перехода;
- 4 выезд на полосу встречного движения;
- 3 несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом;
- 1 нарушение правил обгона;
- 1 нарушение правил перестроения;
- 1 нарушение требований дорожных знаков;
- 1 непредоставление преимущества в движении пешеходу;
- 1 невыполнение требований обеспечения безопасности при начале движения.