



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МВД РОССИИ

**ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗА 6 МЕСЯЦЕВ 2024 ГОДА**

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

УДК 342.95
ББК 67.401

Авторский коллектив: к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, А.С. Айсанов, М.М. Исаев, П.С. Коблов, Е.А. Царегородцева, И.А. Смирнов, Е.Д. Никулин, С.Б. Наумов.

Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина и начальника организационно-аналитического управления Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации О.М. Порташникова.

Рецензенты:

Л.В. Шманёва, заместитель начальника (по заочному обучению) МосУ МВД России им. В.Я. Кикотя, доктор экономических наук, доцент.

Д.Ф. Флоря, заместитель начальника (по научной работе) ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент.

Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 6 месяцев 2024 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024, 36 с.

В обзоре приведены основные статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации за 6 месяцев 2024 года без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям. Используются данные Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) и Автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции (Журнал ДТП).

Информация сформирована на основе оперативных сведений по состоянию на 3 июля 2024 года.

© Авторский коллектив, 2024
© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ	4
2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП	8
ГОРОДА И НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.....	8
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ.....	10
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ	11
3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ	12
ВИДЫ НАРУШЕНИЙ ПДД.....	12
АВАРИЙНОСТЬ ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	13
ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП	14
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ	15
ВОДИТЕЛИ-ГРАЖДАНЕ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ.....	15
4. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ	17
5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ	20
6. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ.....	22
ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ.....	22
ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ.....	23
ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ	23
ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	23
7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ И СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ...	24
8. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ.....	28
9. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП.....	31
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	33



1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ

По итогам 6 месяцев 2024 года на территории Российской Федерации¹ зарегистрировано 56 369 (-0,9%) дорожно-транспортных происшествий², в которых погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 5 967 (+0,4%) и получили ранения 70 469 (-2%) человек (рис. 1.1.).

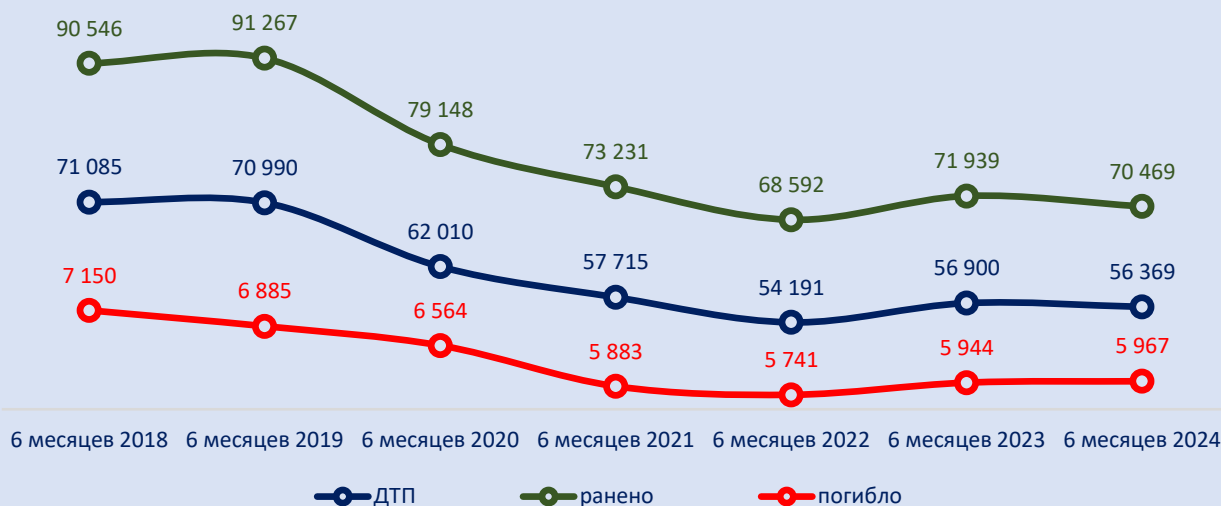


Рис. 1.1. Динамика основных показателей аварийности³

Снижение трех основных показателей аварийности относительно аналогичного периода прошедшего года⁴ зафиксировано в 22 субъектах Российской Федерации⁵. Число погибших снизилось в 39 регионах. Наибольшее снижение отмечено в республиках Ингушетия (-41,5%), Северная Осетия-Алания (-41,7%) и Мурманской области (-47,4%).

Однако уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое (5 009) ДТП привело к смертельному исходу.

Рост всех трех основных показателей аварийности относительно АППГ зафиксирован в 16 субъектах Российской Федерации: в республиках Марий Эл, Саха (Якутия), Алтайском, Краснодарском, Приморском краях, Белгородской, Калининградской, Пензенской, Псковской, Ростовской, Тамбовской, Томской, Ярославской областях, г. Москве, Ненецком и Ямало-Ненецком автономных округах.

В 39 регионах произошел рост числа погибших. Наибольший зафиксирован в республиках Адыгея (+87%), Марий Эл (+76,2%), Кабардино-Балкарской Республике (+87,1%) и Псковской области (+70,4%).

Наибольшей тяжестью последствий⁶ характеризовались ДТП в республиках Адыгея (17,3), Ингушетия (17,1), Чеченской Республике (25) и Забайкальском крае (17,8) и на федеральной территории «Сириус» (25).

Распределение показателей аварийности по месяцам показывает, что наименьшие значения фиксировались в феврале и марте, а наибольшие – в апреле, мае и июне, что соотносится с многолетними данными. Наиболее тяжелыми последствиями характеризовались происшествия, имевшие место в январе (8,2) (рис. 1.2.).

¹ Далее также – «РФ».

² Далее также – «ДТП».

³ Количество ДТП, число погибших и раненных в них людей.

⁴ Далее также – «АППГ», «анализируемый период».

⁵ Далее также – «субъекты» или «регионы».

⁶ Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное число погибших и раненых).



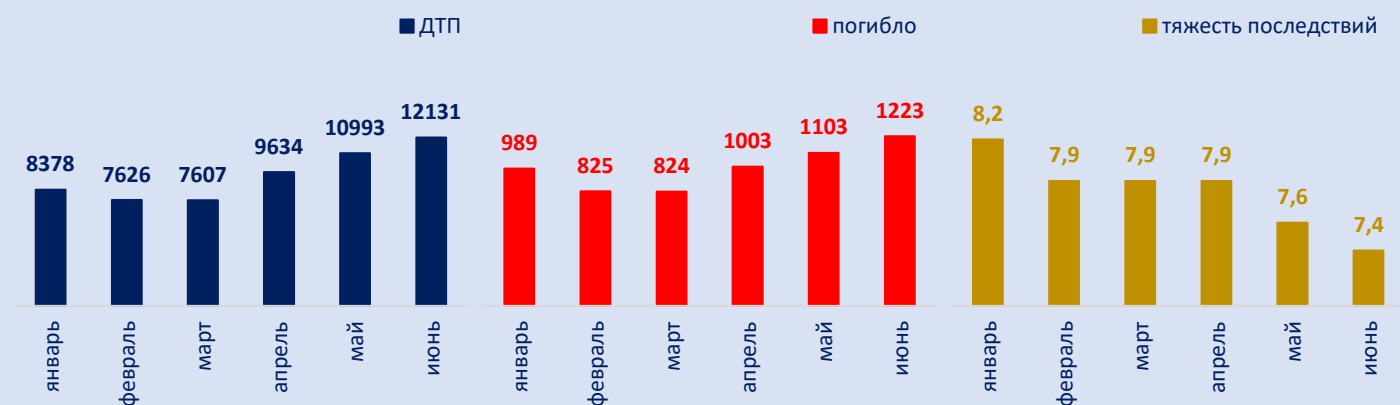


Рис. 1.2. Динамика показателей аварийности по месяцам

За анализируемый период наибольшее количество ДТП зарегистрировано в пятницу (8 583, или 15,2%) и субботу (8 337, или 14,8%), а наибольшее число погибших – в субботу (997, или 16,7%) и воскресенье (939, или 15,7%). Воскресенье характеризовалось наибольшим значением тяжести последствий ДТП (8,6) (табл. 1.1.).

Таблица 1.1.

	ДТП, кол-во	Удельный вес	Погибло, человек	Удельный вес	Ранено, человек	Удельный вес	Тяжесть последствий
Понедельник	8 001	14,2	836	14	9 783	13,9	7,9
Вторник	7 903	14	757	12,7	9 597	13,6	7,3
Среда	7 877	14	757	12,7	9 824	13,9	7,2
Четверг	8 020	14,2	787	13,2	9 995	14,2	7,3
Пятница	8 583	15,2	894	15	10 510	14,9	7,8
Суббота	8 337	14,8	997	16,7	10 725	15,2	8,5
Воскресенье	7 648	13,6	939	15,7	10 035	14,2	8,6

В темное время суток произошло 15 742 (-3,7%) ДТП, что составило более четверти (27,9%) от общего количества. Число погибших в таких ДТП снизилось на 2,5% и составило более трети (39%, или 2 329) от общего числа погибших. Тяжесть последствий ДТП в темное время суток составила 10,6, что практически в полтора раза выше в сравнении с аналогичным показателем для светлого времени суток (6,7).

Самым аварийно-опасным временем суток являлся период с 17:00 до 20:00. В это время произошло каждое пятое ДТП (20,4%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались происшествия, совершенные в период с 23:00 до 06:00 (в среднем 14 погибших на 100 пострадавших), происшествия с наименьшей тяжестью последствий произошли в период с 13:00 до 15:00 (в среднем 6 погибших на 100 пострадавших) (табл. 1.2.).



Таблица 1.2.

	ДТП, кол-во	Удельный вес	Погибло, человек	Удельный вес	Ранено, человек	Удельный вес	Тяжесть последствий
с 00:00 до 01:00	1 090	1,9	194	3,3	1 391	2	12,2
с 01:00 до 02:00	850	1,5	152	2,5	1 078	1,5	12,4
с 02:00 до 03:00	647	1,1	128	2,1	818	1,2	13,5
с 03:00 до 04:00	541	1	140	2,3	684	1	17,0
с 04:00 до 05:00	539	1	132	2,2	686	1	16,1
с 05:00 до 06:00	600	1,1	135	2,3	760	1,1	15,1
с 06:00 до 07:00	1 084	1,9	192	3,2	1 440	2	11,8
с 07:00 до 08:00	2 421	4,3	222	3,7	3 221	4,6	6,4
с 08:00 до 09:00	2 741	4,9	224	3,8	3 358	4,8	6,3
с 09:00 до 10:00	2 409	4,3	249	4,2	3 062	4,3	7,5
с 10:00 до 11:00	2 569	4,6	238	4	3 164	4,5	7,0
с 11:00 до 12:00	2 996	5,3	252	4,2	3 666	5,2	6,4
с 12:00 до 13:00	3 179	5,6	283	4,7	4 034	5,7	6,6
с 13:00 до 14:00	3 339	5,9	283	4,7	4 155	5,9	6,4
с 14:00 до 15:00	3 345	5,9	280	4,7	4 200	6	6,3
с 15:00 до 16:00	3 551	6,3	321	5,4	4 449	6,3	6,7
с 16:00 до 17:00	3 623	6,4	290	4,9	4 545	6,4	6,0
с 17:00 до 18:00	4 108	7,3	307	5,1	5 084	7,2	5,7
с 18:00 до 19:00	3 793	6,7	332	5,6	4 625	6,6	6,7
с 19:00 до 20:00	3 591	6,4	381	6,4	4 355	6,2	8,0
с 20:00 до 21:00	3 136	5,6	365	6,1	3 882	5,5	8,6
с 21:00 до 22:00	2 576	4,6	287	4,8	3 157	4,5	8,3
с 22:00 до 23:00	2 046	3,6	291	4,9	2 590	3,7	10,1
с 23:00 до 24:00	1 595	2,8	289	4,8	2 065	2,9	12,3

Как и ранее наиболее массовыми видами ДТП являлись столкновения транспортных средств¹ (45,3%), наезды на пешеходов (25,8%) и съезды с дороги (9,3%). Наибольшее число погибших отмечается в таких видах ДТП, как столкновение ТС (49,5%), наезд на пешехода (20,5%) и съезд с дороги (14,4%) (рис. 1.3.). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (11,5), наезд на стоящее транспортное средство (10) и наезд на препятствие (8,7).

Относительно аналогичного периода прошедшего года увеличилось количество опрокидываний ТС (+20,8%), наездов на животных (+14,9%), падений пассажиров (+14%), наездов на стоящие ТС (+7,2%). Число погибших увеличилось в таких видах ДТП, как наезд на стоящее ТС (+18,8%), наезд на животное (+9,7%), опрокидывание ТС (6,6%), наезд на велосипедиста (+3,3%), столкновение ТС (+0,6%), съезд с дороги (+0,1%).

¹ Далее также – «ТС».



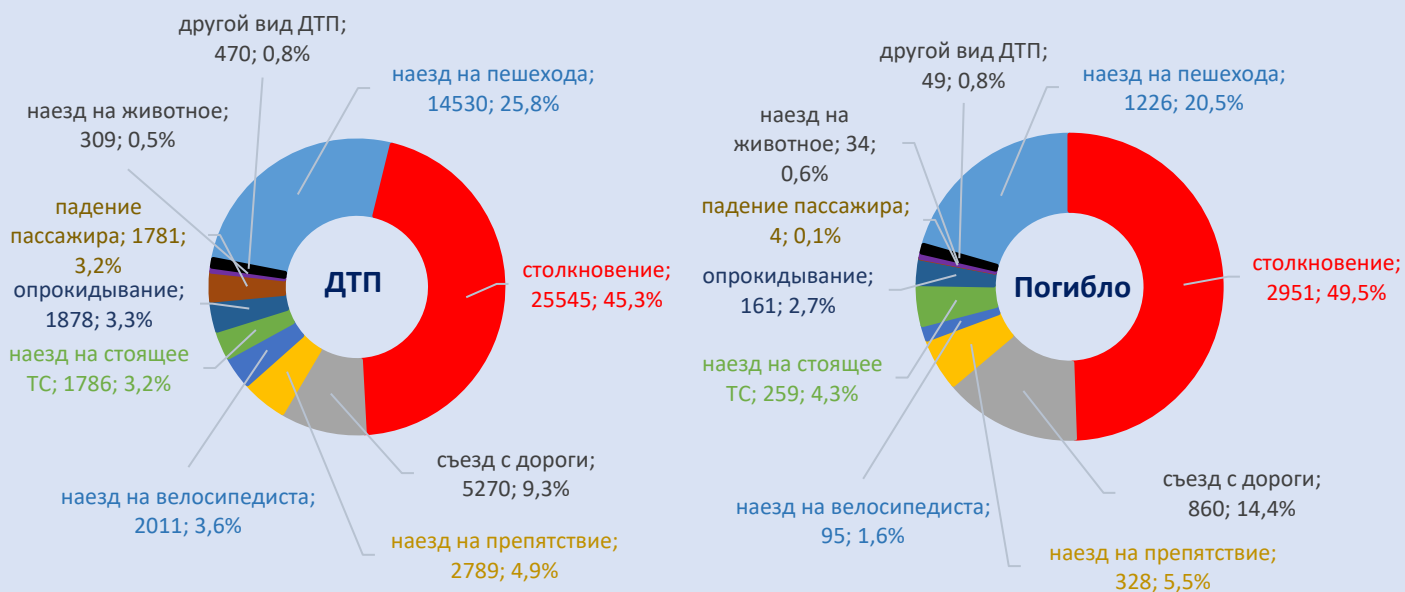


Рис. 1.3. Распределение ДТП и погибших в них по видам происшествий

За 6 месяцев 2024 года почти девять из десяти ДТП (88,5%) произошли из-за нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации¹ водителями ТС. Всего совершено 49 912 (-1%) таких ДТП, в которых погибли 5 175 (+0,8%) и ранены 64 263 (-2,5%) человека.

Каждое одиннадцатое (8,8%) ДТП связано с нарушением ПДД пешеходом. Всего произошло 4 951 (-5,4%) такое ДТП, в которых погибли 827 (-4,1%) и ранены 4 292 (-6%) человека.

В рассматриваемом периоде зарегистрировано 20 216 (-2,5%) ДТП, в местах совершения которых выявлены нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов², что составило более трети (35,9%) от общего числа зарегистрированных происшествий. В данных происшествиях погибли 2 080 (+8,7%) и ранены 25 168 (-3,9%) человек. Наиболее часто фиксировались отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части (удельный вес от всех ДТП с НДУ – 62,6%), недостатки зимнего содержания (23,9%), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (14,4%).

Доля ДТП, при которых зафиксированы технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация³, традиционно имеет невысокий уровень и составляет 3,9%. В анализируемом периоде зарегистрировано 2 172 (-9,9%) таких ДТП, в которых погибли 336 (-1,2%) и ранены 2 951 (-10,5%) человек. Такие происшествия характеризуются достаточно высоким показателем тяжести последствий (10,2). В 95 (+15,9%) ДТП техническая неисправность стала непосредственной причиной происшествия, в данных ДТП погибли 19 (+35,7%) и ранены 132 (+4,8%) человека.

¹ Далее также – «Правила дорожного движения» или «ПДД».

² Далее также – «неудовлетворительные дорожные условия» или «НДУ».

³ Далее также – «технические неисправности».



2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП

На автомобильные дороги (включая участки, проходящие по территории населенных пунктов) федерального значения¹ общего пользования приходится 13,7% (7 723) всех ДТП и треть (33%, или 1 968) погибших, регионального и межмуниципального значения² – почти пятая часть (18,9%, или 10 658) всех происшествий и более трети (36,7%, или 2 187) погибших, местного значения³ (включая улично-дорожную сеть городов и населенных пунктов) – две трети (67,3%, или 37 948) всех ДТП и 30,3% (1 806) погибших, частные дороги – по 0,1% от всех происшествий (40), погибших (6) и раненых (56) (рис. 2.1.).



Рис. 2.1. Распределение количества ДТП и числа погибших на дорогах общего пользования⁴

На ФАД количество ДТП уменьшилось на 4,2%, число погибших – на 1,6%, раненых – на 5,7%. На РиММАД количество ДТП уменьшилось на 2,5%, число погибших – на 1,5%, раненых – на 2,8%. На МАД при незначительном росте количества ДТП на 0,3% число погибших увеличилось на 5,4%, но в то же время число раненых снизилось на 0,8%.

На платных участках автомобильных дорог зарегистрировано 354 (+16,1%) ДТП, в которых погибли 56 (+1,8%) и ранены 494 (+20,5%) человека. Доля таких происшествий и погибших в них составляет 0,6 и 0,9% соответственно.

ГОРОДА И НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ

На территории городов и населенных пунктов⁵, как и ранее, регистрируется три четверти (78,2%) всех ДТП, примерно столько же раненых (75,2%), при этом доля погибших существенно ниже и составляет менее половины (48,2%). По сравнению с АППГ количество ДТП увеличилось на 0,9% (44 075), число погибших – на 10,6% (2 879), число раненых осталось на уровне аналогичного периода прошлого года (52 971). Значение коэффициента тяжести последствий ДТП в среднем составило 5 погибших на 100 пострадавших, т.е. смертельные травмы в городах получил не более, чем один из двадцати пострадавших участников происшествий (табл. 2.1.).

¹ Далее также – «ФАД» или «федеральная автомобильная дорога».

² Далее также – «региональная и межмуниципальная дорога» или «РиММАД».

³ Далее также – «местная дорога» или «МАД».

⁴ Удельный вес рассчитан от общего количества ДТП и общего числа погибших в них.

⁵ Далее также – «города и НП».



Таблица 2.1.

	ДТП, кол-во	± % к АППГ	Погибло, человек	± % к АППГ	Ранено, человек	± % к АППГ	Тяжесть последствий
В городах и НП	44 075	+0,9	2 879	+10,6	52 971	стаб.	5,2
Вне городов и НП	12 294	-7,0	3 088	-7,6	17 498	-7,6	15

Распределение числа погибших в городах и населенных пунктах различного статуса значительно отличается от распределения количества ДТП. Если наибольшее количество ДТП приходится на столицы субъектов Российской Федерации, то наибольшее число погибших – на сельские поселения, где количество ДТП почти в два с половиной раза меньше, чем в вышеуказанных крупных городах (рис. 2.2.).

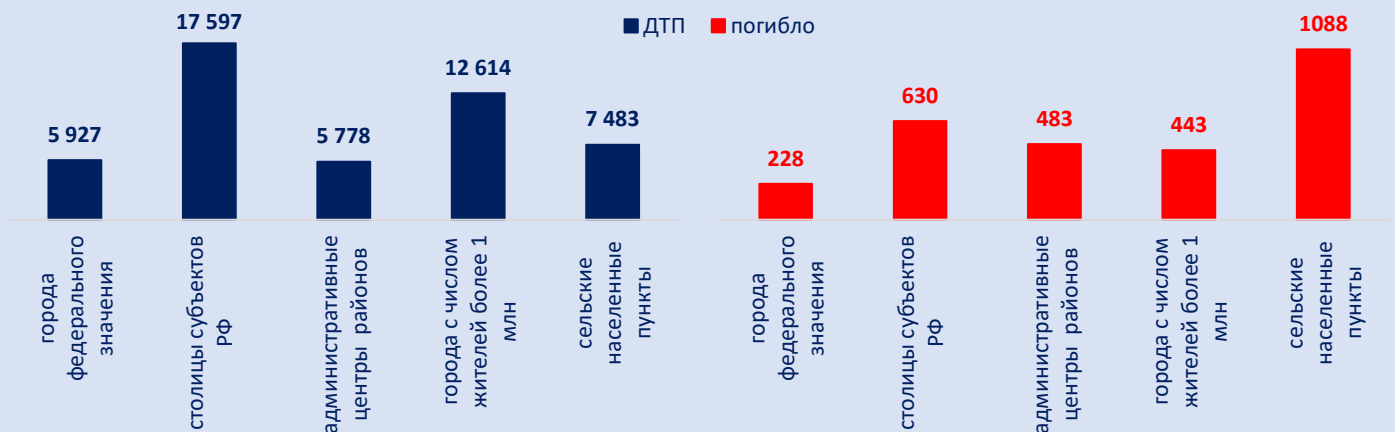


Рис. 2.2. Количество ДТП и число погибших в городах и населенных пунктах различного статуса

Отмечен рост основных показателей аварийности в городах федерального значения. Количество ДТП увеличилось на 3,6%, число погибших – на 13,4%, раненых – на 2%. Рост всех показателей также отмечен в столицах субъектов РФ, количество ДТП увеличилось на 0,9%, число погибших – на 8,2%, раненых – на 0,7%.

В городах федерального значения¹, столицах субъектов Российской Федерации и городах с численностью жителей более 1 млн тяжесть последствий в среднем составила 3, в административных центрах муниципальных районов – 6,5, в сельских населенных пунктах зафиксирован наибольший показатель – 10,6, т.е. погиб каждый десятый из пострадавших в ДТП (рис. 2.3.).

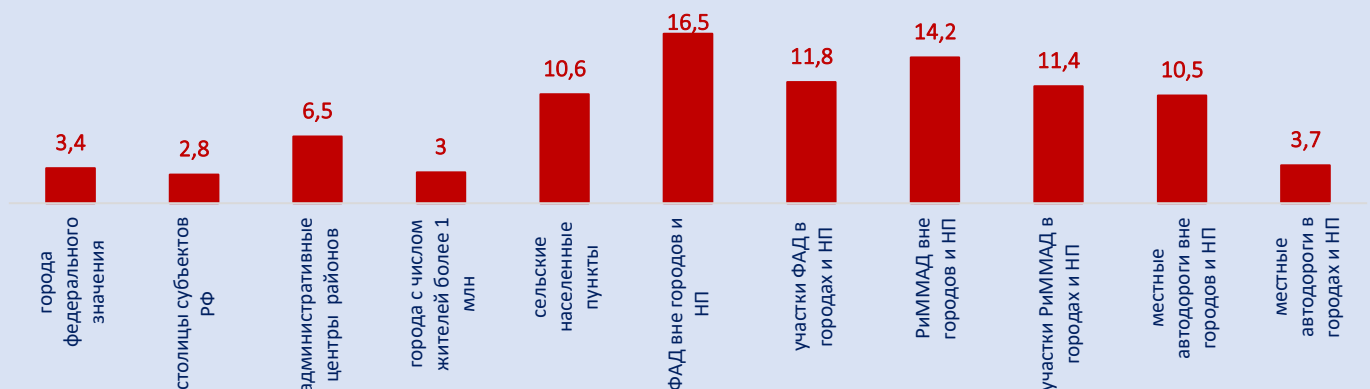


Рис. 2.3. Тяжесть последствий ДТП в зависимости от места совершения

¹ Далее также – «ГФЗ».



На участки федеральных дорог, проходящих через города и населенные пункты, приходится почти треть (30,2%, или 2 332) от всех ДТП на федеральных автомобильных дорогах, на них же приходится более пятой части от числа погибших (21,6%, или 425). Для региональных и межмуниципальных дорог этот показатель выше – 43,5% (4 637) и 35,5% (777) соответственно.

На участках федеральных дорог, проходящих через города и населенные пункты, наблюдается увеличение количества ДТП (+0,1%) и числа погибших (+18,4%). На участках региональных и межмуниципальных дорог, проходящих через города и населенные пункты, отмечен рост всех основных показателей аварийности, количество ДТП увеличилось на 5,6%, число погибших – на 13,1%, раненых – на 5,9%.

Тяжесть последствий на участках федеральных, региональных и межмуниципальных автодорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, более чем в два раза превышает среднее значение данного показателя для городов и населенных пунктов и составляет в среднем почти 12 погибших на 100 пострадавших (рис. 2.3.).

Аварийность на данных участках автодорог оказывает значительное влияние на показатели смертности в результате ДТП в городах и населенных пунктах. Если суммарное количество таких ДТП составляет почти шестую часть (15,8%, или 6 969) от общего количества ДТП в городах и населенных пунктах, то число погибших в ДТП на данных участках автодорог составляет практически половину (41,8%, или 1 202) от общего числа погибших в городах и населенных пунктах.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

Вне городов и населенных пунктов произошло около пятой части (21,8%, или 12 294) от общего количества ДТП, при этом на эти происшествия пришлось более половины (51,8%, или 3 088) погибших (рис. 2.4.). Тяжесть последствий ДТП вне городов и населенных пунктов (15), как и в прошлые годы, почти в три раза выше, чем в городах и населенных пунктах (5,2).



Рис. 2.4. Распределение количества ДТП и числа погибших на дорогах общего пользования

Половина (50%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получила смертельные травмы на ФАД вне городов и населенных пунктов. При этом доля количества ДТП от общего количества происшествий на автодорогах вне населенных пунктов на таких дорогах несколько меньше и составляет 43,9% (рис. 2.5.). Количество ДТП на данных дорогах уменьшилось на 5,9% (5 391), число погибших – на 6% (1 543), раненых – на 7,2% (7 793). Тяжесть последствий ДТП достаточно высока и составляет 16,5.

При оформлении каждого десятого (10,1%, или 546) ДТП на ФАД вне городов и населенных пунктов установлено наличие НДУ, тяжесть последствий достигла 21,9, то есть в таких ДТП погиб почти каждый пятый пострадавший.





Рис. 2.5. Распределение количества ДТП и числа погибших на дорогах общего пользования вне городов и населенных пунктов

На автодороги регионального и межмуниципального значения вне городов и населенных пунктов приходится 49% всех ДТП вне городов и населенных пунктов и 45,7% погибших, при этом количество ДТП сократилось на 8% (6 021), погибших – на 8,1% (1 410), раненых – на 8,1% (8 548). Показатель тяжести последствий для ДТП на региональных и межмуниципальных дорогах вне НП составил 14,2, а при наличии неудовлетворительных дорожных условий, которые были выявлены при оформлении почти трети (30,9%, или 1 860) происшествий, его значение составило 16,5. Максимальную тяжесть последствий на указанных дорогах (17,9) имели ДТП, произошедшие в темное время суток.

На автодорогах местного значения вне городов и населенных пунктов отмечено снижение всех основных показателей аварийности: количества ДТП – на 5,2% (858), числа погибших – на 17% (132), раненых – на 6,7% (1 120). Данные происшествия составили 7% от всех ДТП на автодорогах вне городов и населенных пунктов, погибшие – 4,3%, раненые – 6,4%.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

В рассматриваемом периоде наблюдался рост основных показателей аварийности на железнодорожных переездах. Так, количество ДТП увеличилось на 18,3% (71), число погибших – на 35,7% (38), раненых – на 2,9% (70).

Из всех происшествий на железнодорожных переездах с участием железнодорожного подвижного состава произошло чуть более половины (57,7%, или 41) ДТП, однако на них пришлось практически все погибшие (92,1%, или 35). Тяжесть последствий таких происшествий является практически максимальной среди всех условий совершения ДТП (46,7). В таких ДТП погиб почти каждый второй пострадавший.



3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ

Наибольшее количество ДТП (88,5%) совершается из-за нарушения Правил дорожного движения водителями ТС. За 6 месяцев 2024 года произошло 49 912 (-1%) ДТП, в которых погибли 5 175 (+0,8%) и ранены 64 263 (-2,5%) человека. Тяжесть последствий таких ДТП составила 7,5.

ВИДЫ НАРУШЕНИЙ ПДД

Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС за 6 месяцев текущего года, являлись несоответствие скорости конкретным условиям движения (10 931, или 21,9%), несоблюдение очередности проезда (9 520 ДТП, или 19,1% от их общего количества). Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие выезда на полосу встречного движения (1 655 погибших, или 32,2% от их общего числа), несоответствия скорости конкретным условиям движения (1 462, или 28,3%). Самой высокой тяжестью последствий характеризовались ДТП, которые произошли вследствие выезда на полосу встречного движения (16,9), нарушений правил обгона (16,3) и превышения установленной скорости движения (12,1) (рис. 3.1.).

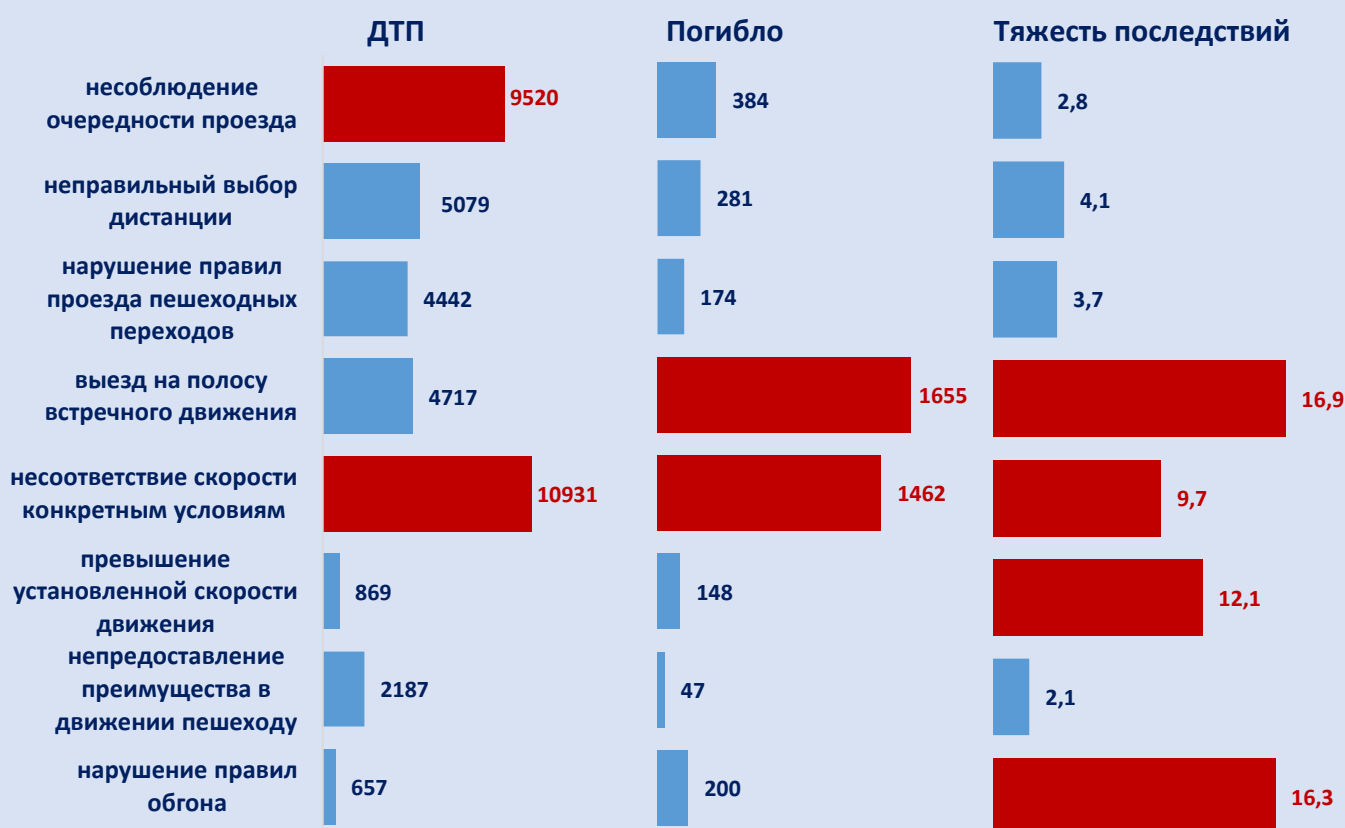


Рис. 3.1. Количество ДТП из-за основных видов нарушений ПДД водителями ТС, число погибших в них и тяжесть последствий ДТП

Отмечен рост погибших из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (+5,3%, 1 462), выезда на полосу встречного движения в местах, где это запрещено (+0,2%, 419), несоблюдения очередности проезда (+3,2%, 384), нарушения правил обгона (+17,7%, 200), нарушения правил проезда пешеходного перехода (+8,8%, 174), несоблюдения бокового интервала (+20%, 78), несоблюдения условий, разрешающих движение транспорта задним ходом (+27,8%, 69), нарушения требований сигналов светофора (+10,2%, 65), нарушения требований дорожных знаков (+35,3%, 46), нарушения правил проезда ж/д переездов (+8,3%, 26), нарушения требований линий разметки (+20%, 12), нарушения правил перевозки людей (+450%, 11), нарушения правил остановки и стоянки (+57,1%, 11).



АВАРИЙНОСТЬ ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Три четверти (76,8%, или 38 328) ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями, совершены водителями легковых автомобилей. В таких ДТП погибли 3 976 (76,8%) человек и 50 596 (78,7%) получили ранения. Количество ДТП уменьшилось на 5,1%, число погибших – на 3%, раненых – на 5,9% (рис. 3.2.). Тяжесть последствий составила 7,3.

Водителями грузовых автомобилей совершено 4 129 ДТП, что составило 8,3% от общего количества ДТП, в которых виновны водители ТС. В результате таких происшествий погибли 631 (12,2%) и ранены 4 981 (7,8%) человек. Количество ДТП сократилось на 0,6%, число раненых – на 3,7%, однако число погибших увеличилось на 3,4% (рис. 3.3.). Тяжесть последствий составила 11,2.

По вине водителей, управляющих автобусами, совершено 3,2% (1 608) ДТП, на которые пришлось 2% (105) погибших и 3,7% (2 398) раненых. Количество ДТП уменьшилось на 4,7%, число раненых – на 6,1%, однако число погибших увеличилось на 43,8% (рис. 3.4.). Тяжесть последствий составила 4,2.

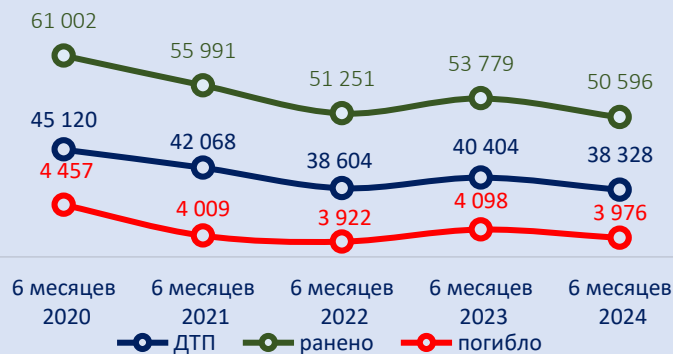


Рис. 3.2. Аварийность из-за нарушения ПДД водителями легковых ТС

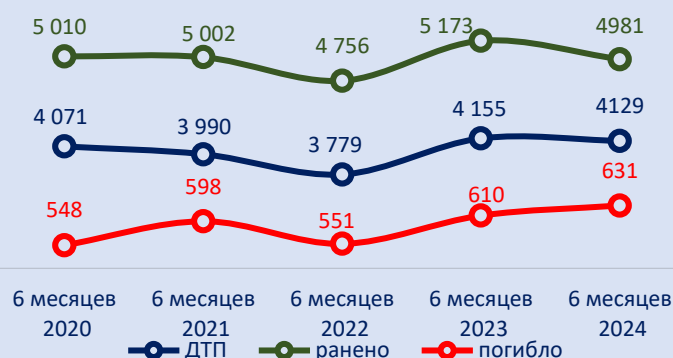


Рис. 3.3. Аварийность из-за нарушения ПДД водителями грузовых ТС

Водителями мотоциклов совершено 2 060 (4,1%) ДТП, в которых погибли 247 (4,8%) и ранены 2 161 (3,4%) человек. Количество ДТП увеличилось на 24%, число погибших – на 31,4%, раненых – на 24,6%. Значительный рост аварийности продолжается второй год подряд.

Более чем в половине ДТП (57,7%) водители мотоциклов не имели права управления¹. Количество таких ДТП увеличилось на 35,3% (1 189), число погибших в них – на 35,2% (146), раненых – на 34,4% (1 270).



Рис. 3.4. Аварийность из-за нарушения ПДД водителями автобусов

Из-за нарушения ПДД водителями тракторов и других самоходных механизмов совершено 103 ДТП, в них погибли 18 и ранены 105 человек. Количество ДТП и число раненых уменьшилось на 6,4 и 19,2% соответственно, число погибших увеличилось на 63,6%.

Увеличились показатели аварийности по вине водителей легковых такси, количество ДТП – на 1,9% (912), число погибших – на 3,3% (31), раненых – на 3% (1 089). Сократилось на 7,7% (203) количество ДТП по вине водителей транспортных средств, сдаваемых в краткосрочную аренду (каршеринга) а также число раненых – на 2,2% (265), однако увеличилось число погибших в таких ДТП – на 15,4% (15).

¹ Водители, которые не имеют права управления ТС (не получали водительское удостоверение, подтверждающее такое право), не имеют права на управление ТС конкретной категории, которым они управляли в момент ДТП.



ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП

Наибольшее количество ДТП (12 136, или 24,3%) совершено водителями возрастной группы от 30 до 40 лет. В происшествиях, совершенных данными водителями, также отмечено и наибольшее число погибших (1 292, или 25%) и раненых (15 713, или 24,5%). Наибольшей тяжестью последствий (9,9) характеризуются ДТП, совершенные водителями возрастной группы свыше 70 лет.

Рост показателей аварийности отмечен в возрастных группах до 21 года. При этом необходимо обратить внимание на значительный рост показателей аварийности ДТП, совершенных лицами, управляющими ТС и имеющими возраст менее 18 лет. Также отмечен значительный рост числа погибших (+38,9%) по вине водителей в возрасте свыше 70 лет (табл. 3.1.).

Таблица 3.1.

возрастная группа	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
до 10 лет	44	+100	2	-	49	+88,5	3,9
от 10 до 14 лет	366	+78,5	14	+75	430	+84,5	3,2
от 14 до 16 лет	660	+66,2	27	+107,7	818	+67,3	3,2
от 16 до 18 лет	720	+55,5	53	+60,6	879	+40	5,7
от 18 до 21 года	2 882	+4,8	272	+5	4 014	+3,8	6,3
от 21 до 25 лет	4 045	-2,3	390	+4	5 416	-3,3	6,7
от 25 до 30 лет	4 880	-7,3	522	-3,5	6 339	-11,3	7,6
от 30 до 40 лет	12 136	-8,6	1 292	-10,2	15 713	-10,3	7,6
от 40 до 50 лет	10 042	+0,2	1 108	+2	12 925	-0,7	7,9
от 50 до 60 лет	6 666	-1,7	691	-6,9	8 611	-2,4	7,4
от 60 до 70 лет	4 671	-1,6	564	+16,5	6 008	-1,9	8,6
свыше 70 лет	1 851	+4	257	+38,9	2 351	+4,8	9,9

Уменьшилось на 3,6% (3 226) количество ДТП, совершенных водителями, имеющими стаж управления ТС менее двух лет, однако на 11% (312) увеличилось число погибших в таких ДТП. Уменьшились все основные показатели аварийности по вине водителей, имеющих стаж управления ТС от 2 до 25 лет. Как и раньше, большинство ДТП (26,9%, или 13 442) совершено водителями со стажем управления свыше 30 лет, в них погибли 1 676 (32,4%) и получили ранения 16 921 (26,3%) человек.

Сохраняется тенденция распределения тяжести последствий ДТП в зависимости от стажа водителей, виновных в совершении ДТП. По мере увеличения стажа водителей растет значение тяжести последствий, совершенных ими ДТП. Так, для начинающих водителей (со стажем управления до двух лет) величина данного показателя составила 6,5, а для водителей со стажем свыше 30 лет – 9 (табл. 3.2.).

Таблица 3.2.

стаж управления	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
до 2-х лет	3 226	-3,6	312	+11	4 475	-4	6,5
от 2 до 5 лет	4 427	-8,2	417	-3,7	5 971	-9,7	6,5
от 5 до 10 лет	6 407	-12,9	621	-10,3	8 431	-14,4	6,9
от 10 до 15 лет	6 657	-6	644	-4,6	8 668	-7,5	6,9
от 15 до 20 лет	5 946	-3,4	536	-20,5	7 719	-3,4	6,5
от 20 до 25 лет	4 733	-11	512	-12,3	6 121	-10,7	7,7
от 25 до 30 лет	4 170	+9,9	486	+19,4	5 303	+6,9	8,4
свыше 30 лет	13 442	+11,8	1 676	+17,2	16 921	+9,2	9

В отчетном периоде произошел рост основных показателей аварийности по вине водителей, не имеющих права управления ТС. Количество ДТП увеличилось на 13,6% (4 575), число погибших – на 18,5% (659), раненых – на 11,2% (5 732).

Снизилось на 6,9% (664) количество ДТП по вине водителей, лишенных права управления ТС, а также число погибших в них – на 17,5% (123), раненых – на 15,8% (827).



АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ¹

В рассматриваемом периоде почти каждое десятое ДТП (8,9%) произошло с участием водителей в состоянии либо с признаками опьянения. При этом погибшие в данных происшествиях составили более шестой части (17,8%) от общего числа погибших на дорогах страны.

Всего произошло 5 012 (-16,3%) ДТП, в которых погибли 1 063 (-27,1%) человека и 6 608 (-16,1%) получили ранения различной степени тяжести. Показатель тяжести последствий достаточно высокий (13,9).

В 18 субъектах увеличилось число погибших в таких ДТП: в Кабардино-Балкарской (+100%, 3) и Карачаево-Черкесской (+166,7%, 8) республиках, Забайкальском (+7,3%, 44) и Красноярском (+6,1%, 35) краях, Амурской (+70%, 17), Белгородской (+7,7%, 14), Калининградской (+75%, 7), Магаданской (+50%, 3), Пензенской (+30,8%, 17), Рязанской (+88,9%, 17), Саратовской (+3,6%, 29), Сахалинской (+28,6%, 18), Томской (+25%, 5), Тюменской (+50%, 9), Ярославской (+8,3%, 26) областях, г. Москве (+62,5%, 26), Ханты-Мансийском (120%, 11) и Ямало-Ненецком (+400%, 5) автономных округах.

В девяти из десяти рассматриваемых ДТП (91,9%, или 4 607) виновными являлись именно водители с признаками опьянения. На эти ДТП приходится и большинство погибших (90,8%, или 965) и раненых (91,4%, или 6 044).

С участием водителей в состоянии опьянения произошло 3 991 (-19%) ДТП, что составило 79,6% от общего числа ДТП с участием водителей с признаками опьянения. Доля погибших несколько выше и составила 94% (999; -29,4%), доля раненых – 78,2% (5 165, -18,8%). В каждом пятом ДТП (20,5%, или 1 029) от общего числа происшествий, в которых участвовали водители с признаками опьянения, водители отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

В 364 (-18,9%) ДТП водители находились в состоянии наркотического опьянения, в таких происшествиях погибли 112 (+3,7%) и ранены 495 (-25,9%) человек.

В рассматриваемом периоде произошло 340 (-1,7%) ДТП, после совершения которых участвовавшие в них водители не выполнили требование ПДД о запрете употребления алкогольных напитков, наркотических или психотропных веществ. Число погибших в таких происшествиях уменьшилось на 11,5% (23), раненых – на 6,1% (398)

ВОДИТЕЛИ-ГРАЖДАНЕ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

В первом полугодии 2024 года зафиксирован значительный рост числа погибших (+23,4%, 243) из-за нарушения ПДД водителями-гражданами иностранных государств. При этом количество ДТП сократилось на 1,3% (2 467), число раненых – на 3,9% (3 201).

Данные происшествия составляют 4,9% от общего количества ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями ТС, погибшие – 4,7%, раненые – 5%. Тяжесть последствий ДТП по вине водителей-граждан иностранных государств (7,1) ниже значения тяжести последствий ДТП для всех виновных водителей (7,5).

Наибольший удельный вес ДТП по вине водителей-граждан иностранных государств в общем количестве ДТП по вине водителей, произошедших на территории конкретного региона, отмечен в Хабаровском крае (11%), Магаданской (13,4%), Московской (11,9%) и Мурманской (8,7%) областях, г. Москве (18,2%), г. Санкт-Петербурге (14,7%).

Иностранные водители были виновны почти в двух третях (65,7%) от всех ДТП с их участием. Наибольшее значение коэффициента виновности² отмечается среди водителей-граждан Республики Узбекистан (67,1%), Республики Армения (65,7%), Республики Таджикистан (64,1%), Киргизской Республики (63,4%) (табл. 3.3.).

¹ Водители, которые управляли ТС в состоянии опьянения или имели признаки опьянения, но отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

² Доля ДТП, в совершении которых виновны водители, от общего числа ДТП с их участием.



Таблица 3.3.

**Аварийность из-за нарушения ПДД водителями-иностранными гражданами
(наибольшие показатели)**

	ДТП, кол-во	Погибло, человек	Ранено, человек	Тяжесть последствий	Коэффициент виновности (%)
Республика Узбекистан	628	68	823	7,6	67,1
Киргизская Республика	597	34	726	4,5	63,4
Республика Таджикистан	484	37	650	5,4	64,1
Республика Армения	142	19	189	9,1	65,7
Азербайджанская Республика	135	8	177	4,3	59,2
Республика Беларусь	133	24	161	13	52,2
Республика Казахстан	90	22	153	12,6	56,3

Сократилось на 18,6% (79) количество ДТП с участием водителей-граждан иностранных государств, имеющих признаки опьянения, и число раненых в таких ДТП – на 27,5% (111), при этом зафиксирован значительный рост числа погибших (+53,3%, 23).



4. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ

В первом полугодии 2024 года относительно АППГ снизилось на 1% (14 517) количество наездов на пешеходов, на 4,6% (1 220) число погибших и на 0,9% (13 763) раненых пешеходов (рис. 4.1.). Наезды на пешеходов имеют одно из самых высоких значений показателя тяжести последствий (8,1).

Как и ранее, пешеходы, погибшие при наездах на них ТС, составляют более пятой части (20,4%) от общего числа погибших в ДТП.

Почти три четверти (71,2%, или 10 341) наездов на пешеходов произошли из-за нарушений, допущенных водителями, однако на данные происшествия приходится менее половины погибших (45,7%, или 558) пешеходов (по сравнению с АППГ число погибших снизилось на 4,1%). По неосторожности самих пешеходов совершена только треть (33,5%, или 4 861) наездов на них, однако доля числа погибших в этих ДТП составила две трети (66,3%, или 809). Тяжесть последствий наездов, произошедших по неосторожности самих пешеходов (16,4), практически в три раза выше, чем при наездах по вине водителей (5,2).

Увеличение количества наездов на пешеходов зафиксировано в 36 регионах. Наибольший рост количества наездов зафиксирован в Камчатском крае (+23,7%), Астраханской (+23,7%), Ивановской (+30%), Костромской (+26,2%), Псковской (+24,5%), Тверской (+23,3%) и Тульской (+33,6%) областях.

Рост числа погибших пешеходов отмечен в 31 регионе, наибольший – в Кабардино-Балкарской Республике (+100%, 12 погибших), республиках Калмыкия (+100%, 6), Карелия (+150%, 5), Саха (Якутия) (+133,3%, 7), Камчатском (+100%, 2) и Пермском (+69,2%, 22) краях, Архангельской (+80%, 9), Костромской (+66,7%, 5), Псковской (+50%, 6), Тверской (+800%, 9) и Томской (+57,1%, 11) областях.

В 16 субъектах отмечен рост всех основных показателей аварийности данного вида (табл. 4.1.).



Рис. 4.1. Основные показатели аварийности из-за наездов на пешеходов

Таблица 4.1.

	ДТП, кол-во	+ АППГ, %	Погибло, человек	+ АППГ, %	Ранено, человек	+ АППГ, %	Тяжесть последствий
Кабардино-Балкарская Республика	51	+2	12	+100	46	+2,2	20,7
Республика Калмыкия	49	+4,3	6	+100	46	+4,5	11,5
Республика Карелия	55	+1,9	5	+150	55	+3,8	8,3
Республика Крым	157	+19,8	27	+3,8	130	+17,1	17,2
Чувашская Республика - Чувашия	115	+3,6	14	+16,7	106	+3,9	11,7
Камчатский край	47	+23,7	2	+100	47	+20,5	4,1
Астраханская область	162	+23,7	8	+33,3	163	+22,6	4,7
Иркутская область	279	+13,9	31	+19,2	252	+10	11
Калининградская область	151	+4,1	11	+37,5	148	+7,2	6,9
Костромская область	82	+26,2	5	+66,7	82	+32,3	5,7
Нижегородская область	494	+6,5	26	+13	482	+6,2	5,1
Псковская область	66	+24,5	6	+50	63	+18,9	8,7
Тверская область	127	+23,3	9	+800	128	+21,9	6,6
Тульская область	195	+33,6	16	+45,5	182	+30	8,1
Челябинская область	437	+7,4	38	+26,7	408	+3,8	8,5
г. Москва	1349	+16,9	58	+3,6	1313	+16,2	4,2



Распределение показателей аварийности при наездах на пешеходов по месяцам показывает, что минимальные значения количества ДТП и числа погибших в них фиксируются в феврале. По данным за предыдущие годы рост показателей достигал пиковых значений в октябре-ноябре, в связи с чем можно предположить, что данная тенденция сохранится и в текущем году (рис. 4.2.).

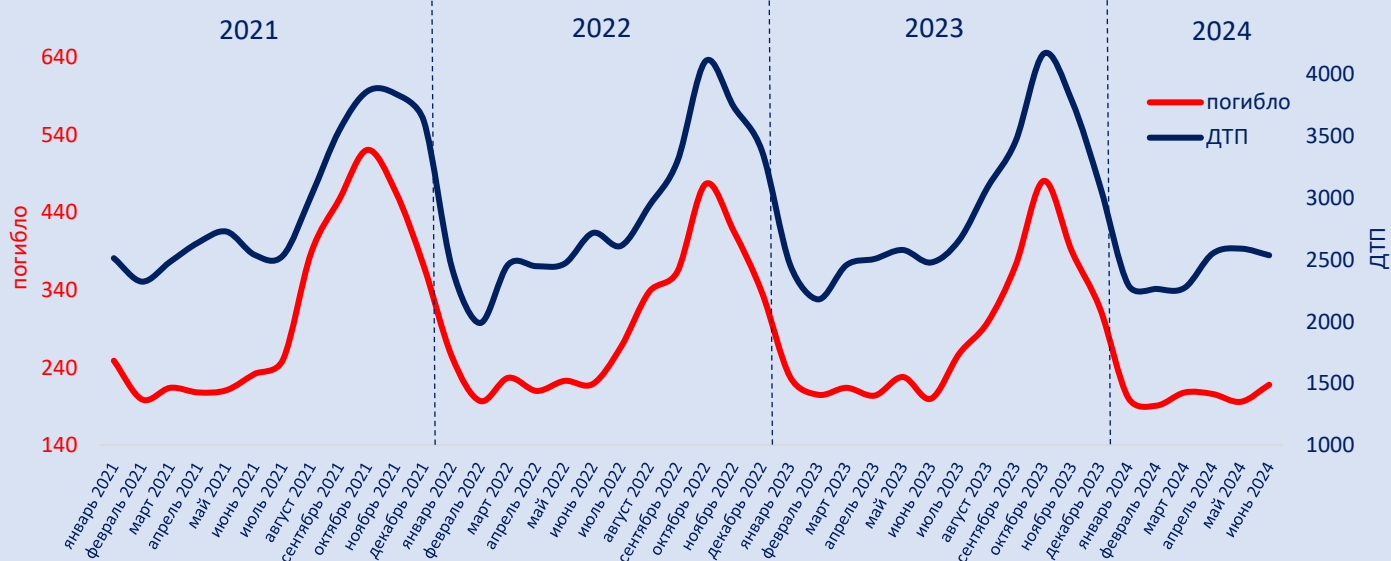


Рис. 4.2. Динамика количества наездов на пешеходов и числа погибших в них по месяцам

Количество наездов на пешеходов с понедельника по пятницу примерно равно. В выходные дни количество ДТП заметно снижается. При этом число погибших пешеходов заметно преобладает в пятницу и субботу. Наибольшее значение показателя тяжести последствий характерно для выходных дней (суббота – 9,8, воскресенье – 10,4) (рис. 4.3., 4.4.).

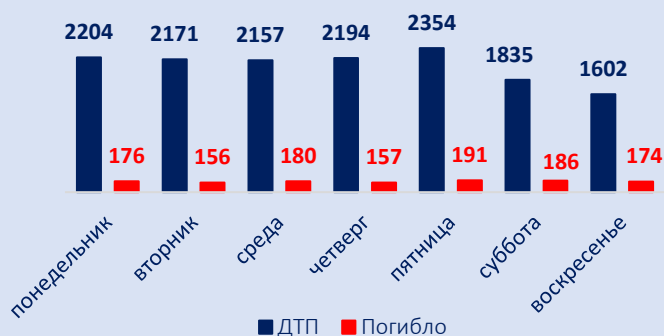


Рис. 4.3. Распределение наездов на пешеходов и погибших в них по дням недели

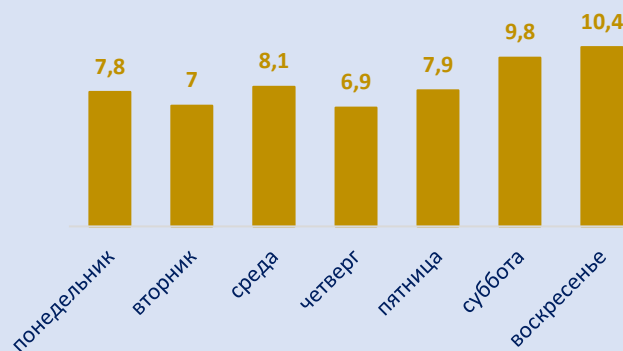


Рис. 4.4. Распределение тяжести последствий по дням недели

В темное время суток произошла треть (30,5%, или 4 423) от общего количества наездов на пешеходов, при этом погибшие в них пешеходы составили почти две трети (61,1%, или 746) от их общего числа. Тяжесть последствий при наездах на пешеходов в темное время суток практически в два раза выше, чем в светлое, и составила 16 погибших на 100 пострадавших.



Подавляющее большинство (95,2%, или 13 817) наездов на пешеходов совершено на улично-дорожной сети городов и населенных пунктов, в результате которых погибли 891 (73%) и ранены 13 365 (97,1%) пешеходов. Вне городов и населенных пунктов произошло 4,8% (700) наездов на пешеходов, однако удельный вес погибших составляет 27% (329) от общего числа погибших пешеходов. Тяжесть последствий наездов вне НП (45,3) в 7 раз выше, чем при наездах в НП (6,3), смертельные травмы вне НП получил практически каждый второй пострадавший пешеход.

Наибольшее количество ДТП (59,9%, или 8 697), связанных с наездом на пешеходов, произошло вне границ пешеходных переходов. Погибшие в данных ДТП пешеходы составляют более трех четвертей (79,2%, или 966) от общего числа погибших при наездах, однако их число снизилось на 6,3% (рис. 4.5.).

Из всех наездов на пешеходных переходах на нерегулируемых совершено 68% (3 958, -2,2%), на которые пришлось 58,3% (148, -0,7%) от всех погибших пешеходов на пешеходных переходах. На регулируемые пешеходные переходы пришлось треть (32%, или 1 862) наездов на пешеходов, доля погибших выше – 41,7% (106). Количество наездов на регулируемых пешеходных переходах уменьшилось на 3,8%, при этом число погибших в них пешеходов увеличилось на 7,1%, число раненых уменьшилось на 3,3% (рис. 4.6.).

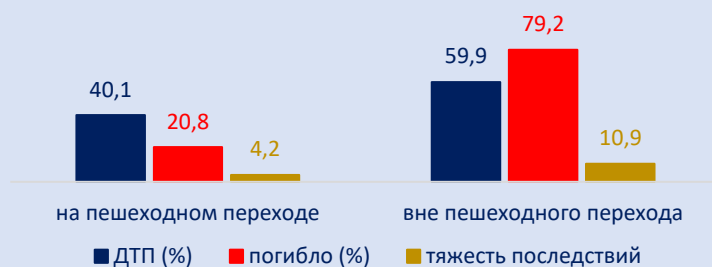


Рис. 4.5. Удельный вес ДТП и погибших и показатель тяжести последствий в зависимости от места наезда на пешеходов



Рис. 4.6. Удельный вес ДТП и погибших и показатель тяжести последствий в зависимости от вида пешеходного перехода



5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПассажиРОВ

В первом полугодии 2024 года отмечается снижение основных показателей аварийности с участием пассажиров ТС. Количество ДТП уменьшилось на 3,4% (19 574), число погибших пассажиров – на 4,7% (1 642), раненых – на 4,3% (25 448).

Две трети пассажиров погибли при столкновениях (66,4%, или 1 090), при съездах с дороги – 17,4% (285), наездах на препятствие – 6,4% (105), наездах на стоящее ТС – 5,1% (84), опрокидываниях – 2,8% (46). Во всех других видах ДТП в сумме погибли 32 (1,9%) пассажира (рис. 5.1.).

По сравнению с АППГ с 8,4 до 7,7% уменьшилась доля ДТП с пострадавшими пассажирами, не пристегнутыми ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имела. Количество таких ДТП составило 1 515 (-10,5%). Доля погибших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имела, от общего числа погибших пассажиров составляет 19,9%, при этом число таких пассажиров уменьшилось на 15,1% (326). Данные происшествия для непристегнутых пассажиров характеризуются высоким значением тяжести последствий (16,5). Она более чем в 3 раза выше показателя ДТП, в которых пострадавшие пассажиры были пристегнуты (5,1).

Четверть и более от общего числа пострадавших¹ в ДТП пассажиров не была пристегнута ремнем безопасности (при условии, что конструктивно такая возможность имела) в республиках Тыва (42,2%) и Хакасия (28%), Забайкальском крае (30%), Ненецком (25%) и Чукотском (25%) автономных округах (рис. 5.2.).

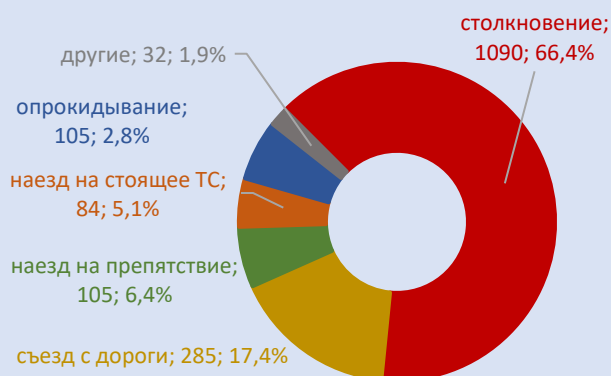


Рис. 5.1. Распределение числа погибших пассажиров по видам ДТП

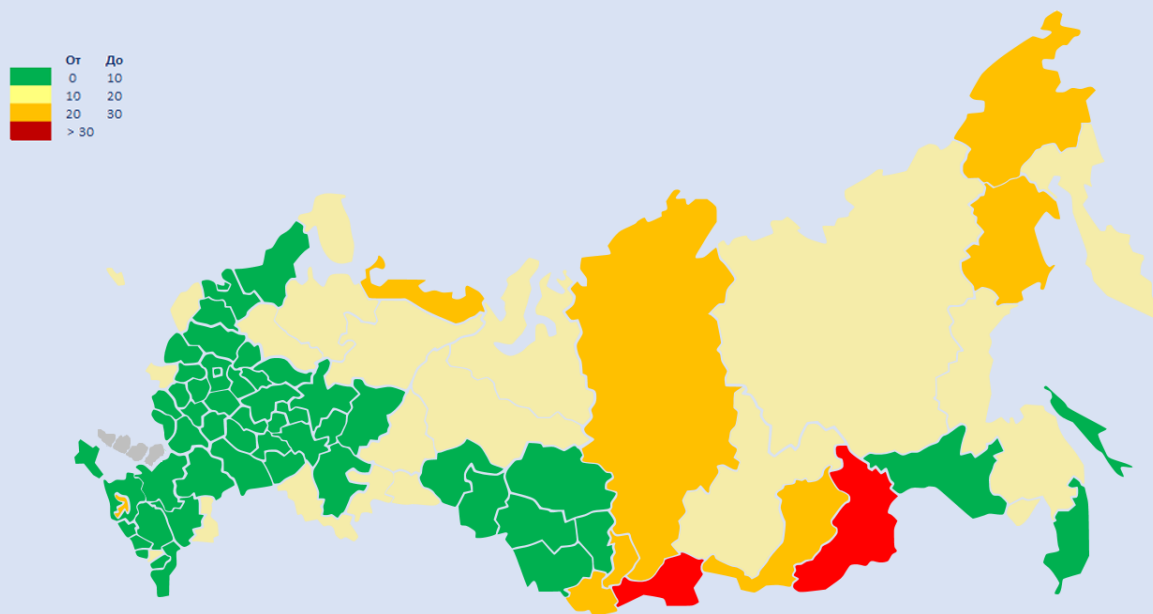


Рис. 5.2. Доля пострадавших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при наличии такой возможности, от общего числа пострадавших пассажиров по субъектам Российской Федерации

¹ Суммарное число погибших и раненых.



В 17 субъектах зафиксировано увеличение всех основных показателей аварийности в случаях, когда установлено, что в момент ДТП пострадавшие пассажиры не были пристегнуты (табл. 5.1.).

Таблица 5.1.

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Адыгея (Адыгея)	8	+700	7	+100	7	+250	50
Республика Алтай	10	+11,1	3	+50	13	+8,3	18,8
Удмуртская Республика	16	+60	2	+100	17	+54,6	10,5
Республика Саха (Якутия)	29	+16	3	+50	34	+30,8	8,1
Республика Татарстан (Татарстан)	20	+53,9	6	+50	26	+62,5	18,8
Алтайский край	25	+19,1	10	+25	23	+35,3	30,3
Хабаровский край	35	+6,1	14	+133,3	38	+8,6	26,9
Владимирская область	17	+21,4	7	+16,7	14	+7,7	33,3
Московская область	37	+54,2	8	+14,3	38	+65,2	17,4
Оренбургская область	21	+5	9	+80	30	+66,7	23,1
Псковская область	18	+38,5	6	+500	23	+76,9	20,7
Ростовская область	22	+29,4	9	+28,6	22	+15,8	29
Рязанская область	5	+25	3	+100	6	+50	33,3
Смоленская область	6	+100	3	+200	6	+200	33,3
Тамбовская область	20	+42,9	6	+50	20	+42,9	23,1
Челябинская область	56	+19,2	14	+75	64	+23,1	17,9
Чукотский автономный округ	1	+100	1	+100	1	+100	50



6. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

За 6 месяцев 2024 года произошло 9 930 (+7,9%) ДТП с участием несовершеннолетних лиц (до 18 лет), в которых погибли 337 (+2,4%) и получили ранения 11 039 (+8,2%) человек.

Отмечается также рост количества ДТП с пострадавшими детьми в возрасте до 16¹ лет на 6,6% (7 964) и числа раненых в них детей на 6,9% (8 696), при этом отмечено снижение числа погибших детей на 6,3% (239).

В 15 регионах страны и на федеральной территории «Сириус» не зарегистрировано ни одного погибшего в ДТП ребенка. В то же время значительное увеличение числа погибших детей произошло в республиках Адыгея (+100%, 2 погибших), Алтай (+100%, 2), Бурятия (+100%, 2), Башкортостан (+133,3%, 7), Карелия (+100%, 2), Астраханской (+100%, 4), Воронежской (+100%, 6), Ивановской (+100%, 2), Московской (+112,5%, 17), Оренбургской (+160%, 13), Тюменской (+200%, 3) областях.

В ряде регионов в АППГ не было погибших детей, а за период 6 месяцев 2024 года зарегистрированы смертельные случаи в республиках Тыва (1) и Саха (Якутия) (1), Хабаровском крае (1), Владимирской (2), Калининградской (2), Липецкой (3), Магаданской (1), Новгородской (1), Псковской (2), Рязанской (2), Сахалинской (1), Смоленской (1), Тульской (3) областях и г. Севастополь (2).

Подавляющее большинство (82,4%, или 6 561) ДТП с участием детей по-прежнему происходит по причине нарушения ПДД водителями. В этих происшествиях погиб 221 (92,5%) и ранены 7 282 (83,7%) ребенка. При этом количество таких ДТП увеличилось на 8,6%, число раненых – на 8,7%, однако число погибших в них детей уменьшилось на 4,7%.

Распределение показателей аварийности в структуре детского дорожно-транспортного травматизма показывает, что наиболее часто в течение 6 месяцев 2024 года пострадавшие дети участвовали в ДТП в качестве пассажиров транспортных средств и пешеходов.

Следует отметить, что наибольшая доля погибших детей приходится на детей-пассажиров (63,2%), а наименьшая – на детей-велосипедистов (5%) (рис. 6.1.).



Рис. 6.1. Соотношение удельного веса ДТП и погибших детей по категориям участников дорожного движения

ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ

За 6 месяцев 2024 года на 2,5% (3 171) увеличилось количество ДТП с участием детей-пассажиров, число раненых в таких ДТП детей – на 1,8% (3 691), при этом число погибших детей сократилось на 13,7% (151). Показатель тяжести последствий таких ДТП составил 3,9.

В шестой части (16,2%, или 514) ДТП с участием детей-пассажиров установлено нарушение водителем требований, предъявляемых Правилами дорожного движения к перевозке детей. Число погибших в данных происшествиях детей составило почти треть (29,1%, или 44) от общего числа погибших детей-пассажиров, число раненых – 17,7% (653). При этом в отчетном периоде количество таких ДТП уменьшилось на 2,3%, число погибших детей – на 33,3%, а раненых выросло на 3,2%.

Рост всех трех основных показателей аварийности в случаях, когда водитель нарушил требования, предъявляемые к перевозке детей, зафиксированы в 7 регионах: Приморском крае, Московской, Оренбургской, Псковской, Рязанской, Тамбовской и Челябинской областях.

¹ В дальнейшем при анализе детского дорожно-транспортного травматизма будут рассматриваться лица в возрасте до 16 лет, что обусловлено устоявшейся практикой понимания данной категории применительно к учету показателей состояния аварийности в области безопасности дорожного движения.



ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ

По итогам 6 месяцев 2024 года отмечен рост всех основных показателей аварийности с участием детей-пешеходов. Так, количество ДТП увеличилось на 3,6% (3 206), число погибших в них детей – на 2,1% (48), число раненых детей – на 4% (3 254). Тяжесть последствий таких ДТП составила 1,5.

Более чем в трети (34,8%, или 1 116) ДТП дети-пешеходы стали участниками происшествий по собственной неосторожности. На эти ДТП также приходится почти треть (29,2%, или 14) погибших и более трети (34,5%, или 1 122) раненых детей-пешеходов.

На пешеходных переходах зафиксирована почти половина (41,3%, или 1 323) наездов на детей и смертельных случаев (43,8%, или 21). При этом количество таких ДТП увеличилось на 0,5%, а число погибших детей – на 31,3%.

Снизилось на 36,8% (24) количество ДТП с участием детей-пешеходов на пешеходных переходах, расположенных на участках улицы или дороги, проходящих вдоль территории школьной организации или иного детского учреждения. В данных ДТП ранено 25 (-37,5%) детей и не зарегистрировано ни одного погибшего. Большинство таких ДТП (21) приходится на нерегулируемые пешеходные переходы, расположенные на участках улицы или дороги, проходящих вдоль территории школьной организации или иного детского учреждения.

В рассматриваемом периоде отмечается рост на 0,2% (505) ДТП с участием детей-пешеходов в темное время суток и раненых в них детей – на 0,6% (508), однако число погибших уменьшилось на 11,8% (15). По-прежнему представляется серьезной проблемой пренебрежение к необходимости использования детьми-пешеходами световозвращающих элементов, у 11 из 15 (73,4%) погибших и 78,4% (398) раненых в темное время суток детей-пешеходов отсутствовали световозвращающие элементы. Всего было зафиксировано 399 (-1,7%) ДТП.

ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

Зафиксировано снижение основных показателей аварийности с участием детей-велосипедистов. Так, количество ДТП уменьшилось на 2,8% (699), число погибших в них детей – на 7,7% (12), число раненых – на 2,9% (691). Показатель тяжести последствий ДТП с участием детей-велосипедистов составил 1,7.

Более чем в половине (54,6%, или 382) ДТП дети стали участниками происшествий по собственной неосторожности. На эти происшествия приходится также почти половина (41,7%, или 5) погибших и более половины раненых (54,7%, или 378) детей-велосипедистов.

ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

За 6 месяцев 2024 года отмечается значительный рост основных показателей аварийности с участием детей-водителей механических транспортных средств. Количество ДТП увеличилось на 58,7% (1 054), число погибших детей – на 55,6% (28), раненых – на 59,9% (1 038). Однако тяжесть последствий в таких ДТП уменьшилась до 2,6.

Почти три четверти (72,6%, или 765) ДТП произошло из-за собственной неосторожности детей водителей. На эти происшествия приходится 78,6% (22) погибших и 71,8% (745) раненых детей-водителей механических транспортных средств.

В большинстве ДТП с участием детей-водителей механических транспортных средств они управляли мототранспортом. Всего в течение 6 месяцев 2024 года произошло 795 (+51,1%) таких ДТП, в которых 20 (+25%) детей погибли и 787 (+53,4%) получили ранения.

Стоит отдельно обратить внимание, что зарегистрировано 282 ДТП, в которых дети-водители управляли так называемыми «питбайками», являющимися спортивным инвентарем, не предназначенным для участия в дорожном движении и не подлежащим государственной регистрации, в данных ДТП погибли 7, получили ранения 278 несовершеннолетних.



7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ И СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

За первое полугодие 2024 года зарегистрировано 2 069 (-4,8%) ДТП с пострадавшими велосипедистами, в которых погибли 98 (+6,5%) и получили ранения 1 978 (-5,4%) велосипедистов (рис. 7.1.). Доля таких происшествий среди всех ДТП составила 3,7%, что ниже, чем в первом полугодии 2023 года (3,8%). Тяжесть последствий данных ДТП составила 4,7.

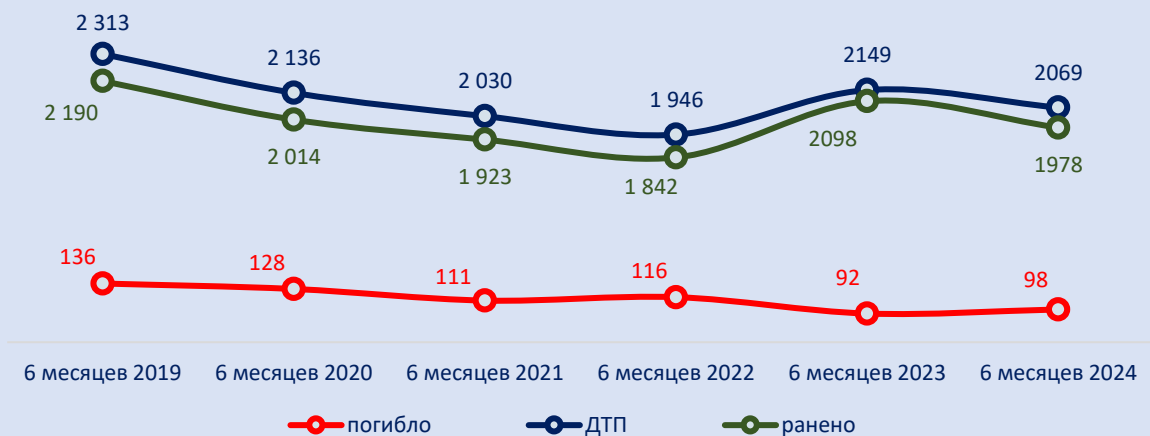


Рис. 7.1. Показатели аварийности с пострадавшими велосипедистами

Рост всех основных показателей аварийности с пострадавшими велосипедистами произошел в республиках Бурятия, Карелия, Марий Эл, Саха (Якутия), Чувашской республике - Чувашии, Ставропольском крае, Амурской, Владимирской, Калининградской, Московской, Орловской, Ростовской, Рязанской, Смоленской областях и г. Москве.

Наибольшее число погибших велосипедистов зарегистрировано в Республике Башкортостан (4), Краснодарском (7), Ставропольском (4) краях, Московской (6), Новгородской (4), Ростовской (4), Свердловской областях (4) и г. Москве (4).

Аварийность с участием велосипедистов носит сезонный характер. Наибольшие значения основных показателей аварийности с пострадавшими велосипедистами характерны для теплого периода года, в связи с чем рост аварийности начинается в апреле (рис. 7.2.).

За первые 6 месяцев 2024 года произошло 432 ДТП с велосипедистами, управлявшими велосипедами с электродвигателем, в результате которых погибли 13 и получили ранения 426 человек, в том числе 11 детей.

Наибольшее количество таких происшествий произошло в г. Москве (225) и г. Санкт-Петербурге (38).

Более чем в половине (52,3%, 226) ДТП велосипедисты, передвигавшиеся на электровелосипедах, являлись работниками сервисов доставки, в данных происшествиях погибли 4 и ранены 226 человек.



Рис. 7.2. Динамика аварийности с пострадавшими велосипедистами по месяцам



СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ¹

За 6 месяцев 2024 года зарегистрировано 1 891 (+81,3%) ДТП с участием СИМ, в которых погиб 21 (+75%) человек, в том числе 3 несовершеннолетних в возрасте до 16 лет. Ранения получили 1 972 (+82,3%) человека, в числе которых 354 ребенка в возрасте до 16 лет² (рис. 7.3.).



Рис. 7.3. Динамика основных показателей аварийности с участием СИМ

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано в Краснодарском (67), Красноярском (118) краях, Нижегородской (127), Свердловской (60), Тюменской (81) областях, г. Москве (658) и г. Санкт-Петербурге (86). Смертельные случаи в таких происшествиях имели место в Республике Адыгея (1), Камчатском (1), Краснодарском (1), Красноярском (1) краях, Белгородской (2), Вологодской (1), Иркутской (1), Калужской (1), Ленинградской (1), Московской (1), Самарской (1), и Смоленской (1) областях, г. Москве (7) и г. Севастополе (1) (рис. 7.4.).

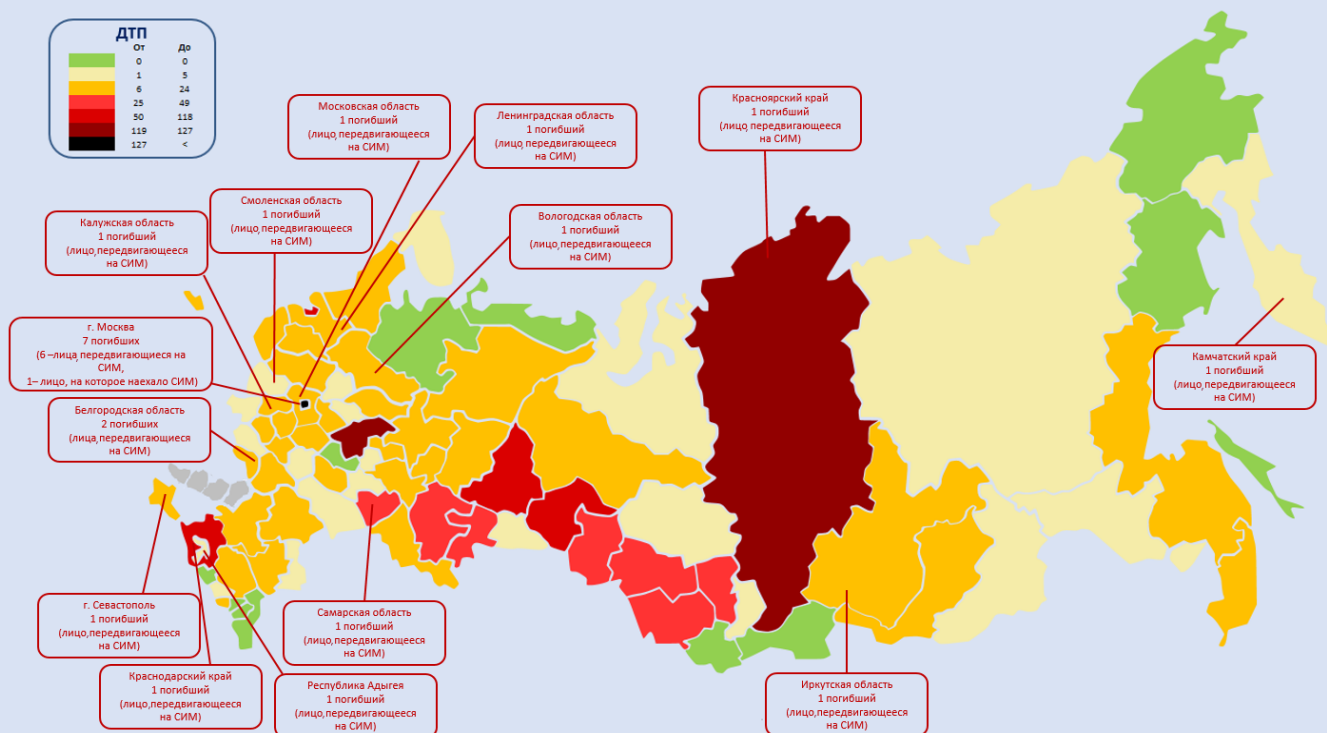


Рис. 7.4. Распределение ДТП с участием СИМ и погибших в них

¹ Далее также – «СИМ».

² Оперативные данные на основе первичной статистической информации о ДТП.



Из всех погибших в ДТП с участием СИМ 20 являлись лицами, передвигавшимися на СИМ, один погибший являлся пешеходом, на которого совершило наезд СИМ. Наезд на пешехода совершен на тротуаре после пересечения СИМ проезжей части по пешеходному переходу. Еще в одном ДТП погибший передвигался на моноколесе по дороге с 6 полосами движения, на которой разрешено движение со скоростью до 80 км/ч.

В 7 случаях погибший, передвигавшийся на СИМ, не справился с управлением и допустил опрокидывание. В 14 ДТП произошел наезд ТС на СИМ, из них в 3 случаях наезд совершен при передвижении СИМ по пешеходному переходу (лицо, передвигающееся на СИМ, не спешилось), при этом в одном случае движение осуществлялось на запрещающий сигнал светофора.

В 14 ДТП с погибшими участвующие СИМ являлись личными, в 7 происшествиях – прокатными и принадлежали сервисам краткосрочной аренды, в том числе в случае, когда совершен наезд на пешехода, который впоследствии погиб.

Аварийность с участием СИМ носит сезонный характер. Наибольшие значения основных показателей аварийности характерны для теплого периода года. Рост аварийности начинается в апреле, ввиду того, что с этого периода начинается активное использование СИМ (рис. 7.5.).

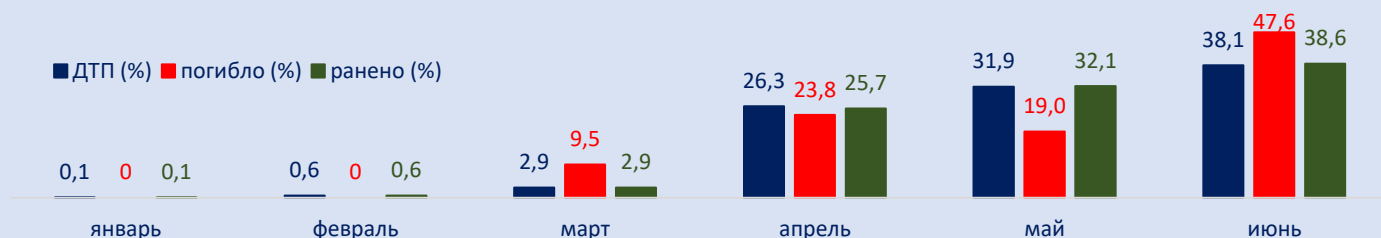


Рис. 7.5. Распределение показателей аварийности с участием СИМ по месяцам

В большинстве (64,1%, или 1 212) ДТП участвующие СИМ имели электродвигатель мощностью до 0,25 кВт, в данных происшествиях погибли 7 (33,3%) и ранены 1 247 (63,2%) человек. С участием СИМ, имеющих электродвигатель мощностью от 0,25 до 4 кВт, произошло каждое третье (35,8%, или 677) ДТП, на которые приходится две трети (66,7%, или 14) погибших и треть (36,7%, или 723) раненых. В двух ДТП участвовали СИМ мощностью более 4 кВт, в которых 2 человека получили ранение (рис. 7.6.).

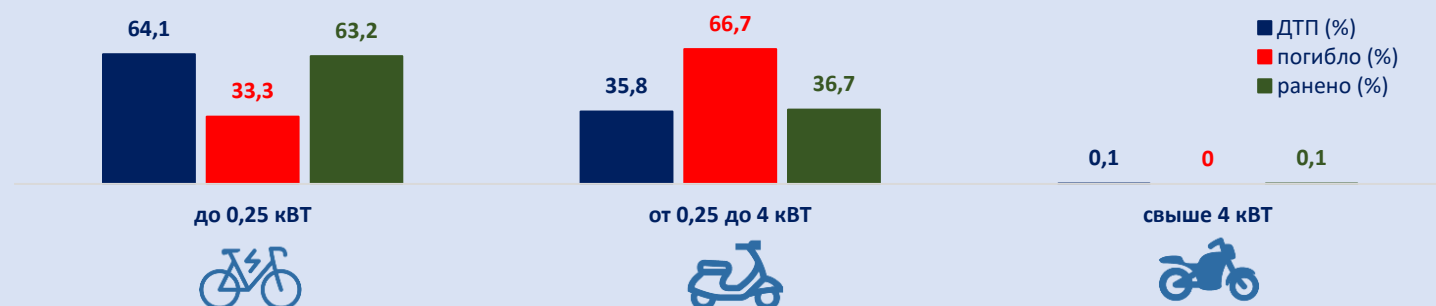


Рис. 7.6. Распределение показателей аварийности в зависимости от мощности электродвигателя

В местах пересечения проезжих частей (выезды с прилегающих территорий и перекрестки) зарегистрировано 25,2% ДТП с участием СИМ. На пешеходных переходах произошло 17,2% таких ДТП. На тротуарах, пешеходных дорожках и пешеходных зонах зафиксировано 40% происшествий (рис. 7.7.).





Рис. 7.7. Удельный вес ДТП с участием СИМ в зависимости от объекта улично-дорожной сети, на котором зарегистрировано происшествие

В 605 (32%) ДТП участвовали СИМ, принадлежавшие физическим лицам, в 1 286 (68%) происшествиях СИМ принадлежали хозяйствующим субъектам, которые являлись сервисами краткосрочной аренды.

В 58 ДТП лицо, управляющее СИМ, находилось в состоянии опьянения или имело его признаки, но отказалось от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В данных происшествиях погибли 2 человека и 57 получили ранение. Такие происшествия составили 3,1% от общего количества ДТП с участием СИМ, погибшие – 9,5%, раненые – 2,9% от общего числа погибших и раненых соответственно. Данные лица являлись виновными в совершении 87,7% (50) ДТП из всех происшествий с их участием.

За первое полугодие 2024 года сотрудниками Госавтоинспекции также зарегистрировано 122 ДТП с пострадавшими, не включенного в официальную статистическую информацию, в которых участвовали СИМ. В этих происшествиях получили ранение 125 человек, погибших не зарегистрировано.



8. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ

По итогам первого полугодия 2024 года в официальную статистическую информацию внесены сведения о 62 (-7,5%) ДТП с особо тяжкими последствиями¹. В них погибли 160 (-14,9%) человек и получили ранения 710 (+25,7%).

Доля количества таких ДТП в общем массиве составляет 0,1%, при этом доля числа раненых и погибших существенно выше и составляет 1 и 2,7% соответственно.

Увеличение количества таких ДТП наблюдалось январе, феврале и апреле, а рост числа погибших – в январе и апреле (с максимальным превышением прошлогоднего уровня в полтора раза в январе).

В ряде регионов влияние ДТП с ОТП на общее состояние смертности в ДТП существенно выше. Так, в Рязанской области погибшие в ДТП с ОТП составили почти пятую часть (19,8%) от всех погибших в ДТП. Высокие значения отмечены в Амурской (11,5%), Новгородской (11,8%), Омской (15,9%), Саратовской (12,6%) и Ярославской (11%) областях.

В наибольшей степени ухудшилась ситуация с такими происшествиями в Краснодарском крае, Рязанской и Ярославской областях, где за АППГ ДТП с ОТП не фиксировалось, а в текущем году совершено по 3 таких ДТП, где погибли 11, 17 и 9 человек соответственно. В Омской области произошло 2 (+100%) ДТП с ОТП, в которых погибли 10 (+66,7%) и ранены 10 (за АППГ не зарегистрировано), в Саратовской области – 3 ДТП с ОТП (+50%), погибли 14 (+180%), ранены 9 (-43,8%).

В среднем по стране тяжесть последствий таких ДТП составляет 7 погибших на 100 пострадавших. Более половины из пострадавших участников получили смертельные травмы в ДТП с ОТП в Республике Башкортостан (5 погибших, 2 раненых в 1 ДТП), Республике Татарстан (5 погибших в 1 ДТП), Ленинградской области (5 погибших, 1 раненый в 1 ДТП), Липецкой области (5 погибших, 1 раненый в 1 ДТП), Новосибирской области (5 погибших в 1 ДТП), Оренбургской области (5 погибших, 4 раненых в 1 ДТП), Пензенской области (8 погибших, 1 раненый в 1 ДТП), Саратовской области (14 погибших, 9 раненых в 3 ДТП) и г. Санкт-Петербурге (7 погибших, 2 раненых в 1 ДТП).

Наибольшее число погибших (8) в одном ДТП зарегистрировано в Пензенской области 11 января 2024 года в 02:10 на 504 км ФАД М-5 «Урал».

Зарегистрировано 18 происшествий, в каждом из которых погибли 5 и более человек, что на треть меньше, чем за АППГ (-35,7%), в них суммарно погибли 112 (-31,7%) и ранены 43 (+13,2%) человека, т.е. смертельные травмы получили почти три четверти пострадавших. Коэффициент тяжести последствий составил 72,3, что менее, чем за аналогичный период прошлого года (81,2).

Ниже приведен ряд наиболее характерных примеров с использованием материалов, имеющихся в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции. Они свидетельствуют, что причинами ДТП с ОТП становятся не только нарушение, допущенное основным виновником, но и комплексное сочетание различных прямых и сопутствующих нарушений, а также объективных и субъективных факторов, которые возникают вследствие действия или бездействия третьих лиц. Существует и фактор особенностей личности водителей, повышенная склонность к откровенному системному игнорированию норм и правил, в том числе действующих в области безопасности дорожного движения.

¹ В каждом из которых погибли 5 и более либо пострадало (суммарно погибло и ранено) 10 и более человек. Далее также – «ДТП с ОТП».



ХАРАКТЕРНЫЕ ПРИМЕРЫ

РЕСПУБЛИКА БАШКОРТОСТАН

19 апреля 2024 г. в 06:22 на 1 км автодороги Уфа-Оренбург водитель 1985 г.р., управляя автомобилем КАМАЗ, при осуществлении поворота налево нарушил правила перестроения и спровоцировал столкновение с движущимся в попутном направлении автомобилем ВАЗ без госномеров (снят с регистрационного учета 23.11.2023 в связи с продажей), с шинами, предназначенными для эксплуатации в зимний период, под управлением водителя 2002 г.р., работника АО «Башспирт», находящегося в состоянии алкогольного опьянения, не имеющего права управления, без полиса ОСАГО. В салоне ВАЗ находились 6 взрослых пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности. В результате ДТП погибли водитель ВАЗ и 4 пассажира данного ТС, еще 2 пассажира получили ранения. Впоследствии установлено, что водитель ВАЗ в 2024 году к административной ответственности за нарушение ПДД привлекался 4 раза. На месте ДТП выявлены износ и разрушение горизонтальной дорожной разметки.



ЧУВАШСКАЯ РЕСПУБЛИКА – ЧУВАШИЯ

3 января 2024 г. в 23:00 на 151 км автодороги Чебоксары-Сурское водитель 1962 г.р., управляя автобусом NEOPLAN, находясь на рабочем месте почти сутки (предрейсовый медосмотр прошел в 03:30 3 января 2024 г. в г. Тольятти), двигаясь со стороны Нижнего Новгорода обратно в г. Тольятти, перевозя в рамках заказной пассажирской перевозки 40 рабочих, на Т-образном нерегулируемом перекрестке не учтя метеорологические и дорожные условия, совершил съезд с проезжей части в кювет с последующим опрокидыванием. В результате погибли 2 человека и 29 были ранены. На месте ДТП выявлены недостатки содержания и обустройства – наличие зимней скользкости и отсутствие направляющих устройств. В салоне автобуса ремни безопасности находились в неисправном состоянии.



КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ

28 апреля 2024 г. в 22:23 на 17 км автодороги Армавир-Курганинск в темное время суток, на участке с ограниченной видимостью в плане и продольном профиле водитель 1993 г.р. (за последние 2 года к административной ответственности за нарушения ПДД привлекался 31 раз, в 2020 г. за отказ от прохождения медосвидетельствования лишился права управления на 18 месяцев, в 2022 г. привлекался к уголовной ответственности по ст. 264.1 ч.1 с лишением права управления на 6 месяцев), управляя VOLKSWAGEN Tiguan, вновь находясь в состоянии алкогольного опьянения,



совершил выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, на участке, где это запрещено дорожной разметкой, и допустил столкновение с TOYOTA Hiace.

В результате на месте погибли 5 человек (оба водителя, один пассажир VOLKSWAGEN и два пассажира TOYOTA), один пассажир госпитализирован в ЦРБ. На месте ДТП выявлено отсутствие дорожных знаков в необходимых местах.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

18 мая 2024 г. в 14:55 двигаясь от д. Глоблицы в сторону г. Сосновый Бор водитель 2003 г.р. (за истекший период 2024 г. привлекавшийся к административной ответственности за нарушения ПДД 21 раз), управляя автомобилем MITSUBISHI Lancer, завершая опережение по обочине впереди движущихся транспортных средств и возвращаясь в полосу движения, совершил столкновение с автомобилем KIA Rio, после чего, потеряв управление, совершил выезд на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, где совершил столкновение с двигавшемся во встречном направлении автомобилем VOLKSWAGEN Polo. В результате столкновения оба автомобиля осуществили съезд в кювет, а VOLKSWAGEN – с последующим наездом на дерево. В результате ДТП водитель автомашины VOLKSWAGEN и 4 его пассажира скончались на месте происшествия.



ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

16 марта 2024 г. в 12:45 на 565 км ФАД Р-402 Тюмень-Ялуторовск-Ишим-Омск в процессе движения грузового транспортного средства ДАФ, принадлежащего ООО, зарегистрированному в Алтайском крае, осуществлявшего междугороднюю заказную грузовую перевозку, произошел разрыв переднего левого колеса. Вследствие этого грузовой автомобиль выехал на полосу встречного движения и совершил столкновение с двигавшимся во встречном направлении грузовым автомобилем SITRAR с полуприцепом, после чего произошло столкновение полуприцепа с двигавшимся в попутном направлении с несоблюдением дистанции автомобилем TOYOTA. В результате столкновений произошло возгорание автомобилей. В результате погибли 8 человек (3 водителя и 5 пассажиров TOYOTA), еще 2 человека ранены. В последствии установлено, что у грузового автомобиля ДАФ был неисправен тахограф, а проверка показала, что диагностическая карта автомобиля отсутствует.

На фотоснимках отчетливо видны снежные отложения на краях проезжей части и обочинах, затрудняющие возможность совершить маневр уклонения от встречного столкновения.



9. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

По итогам 6 месяцев 2024 года на места ДТП с пострадавшими более чем в двух третях случаев (68,1%) осуществлялись выезды бригад скорой медицинской помощи¹, что на 2,7% больше относительно АППГ. Тяжесть последствий ДТП, на которые осуществлялся выезд бригад СМП, в 3,5 раза выше (9,6) аналогичного показателя ДТП, на которые бригады СМП не прибывали (2,7) (рис. 9.1.).

В 2023 году в 99,5% случаев бригадам СМП удалось прибыть на места ДТП в течение первого часа с момента происшествия. Однако и в течение первого часа с момента ДТП процент выживаемости пострадавших различается в зависимости от времени прибытия СМП. В случае прибытия бригады СМП в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия отмечается наименьшая тяжесть последствий пострадавших (8,7). При этом доля случаев прибытия СМП в указанный промежуток времени составляет 85,8%. В случае прибытия бригад СМП на место ДТП позднее, чем через 20 минут, тяжесть последствий увеличивается в полтора раза и более (рис. 9.2).



Рис. 9.1. Доли ДТП, на местах которых осуществлялся выезд бригад СМП



Рис. 9.2. Распределение доли прибытия бригад СМП по времени

В ряде регионов наблюдается высокая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут, более чем 95% отмечено в Кабардино-Балкарской Республике (98,8%), республиках Марий Эл (96,3%) и Северная Осетия – Алания (97,2%), Камчатском крае (100%), Курской области (96,2%), г. Москве (96,4%), Ненецком автономном округе (100%) и на федеральной территории «Сириус» (100%).

Относительно низкая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут зафиксирована в республиках Ингушетия (30%), Карелия (74,9%), Забайкальском (71,1%) и Красноярском (74,2%) краях, Ленинградской (66,9%), Новгородской (73,5%), Саратовской (74,3%), Сахалинской (70,9%) и Тверской (71%) областях, а также в Еврейской автономной области (65,5%).

Чаще всего люди погибали в ДТП на местах происшествий в связи с получением травм, не совместимых с жизнью. На местах происшествий до прибытия СМП погибли 3 885 (+0,3%) человек, или 65,1% от всех погибших. После прибытия СМП, но до транспортировки, скончались 240 (-10,1%) человек, или 4%, при транспортировке в медицинские организации – 260 (-3,7%) человек, или 3,5%. В медицинских организациях скончались 1 636 (+2,8%) человек, или 27,4% от всех погибших в ДТП (рис. 9.3.).

¹ Далее – «СМП».





Рис. 9.3. Доля числа погибших в зависимости от периода наступления смерти (%)

В границах населенных пунктов СМП прибывала в течение 20 минут в 91,3% случаев. На места ДТП, произошедших вне границ населенных пунктов, СМП прибывала в течение 20 минут только в 69,8% случаев (рис. 9.4.). Наибольшая тяжесть последствий (17,6) отмечена в случаях, когда СМП прибывала на места ДТП, произошедших вне НП, более чем через 20 минут (рис. 9.5.).

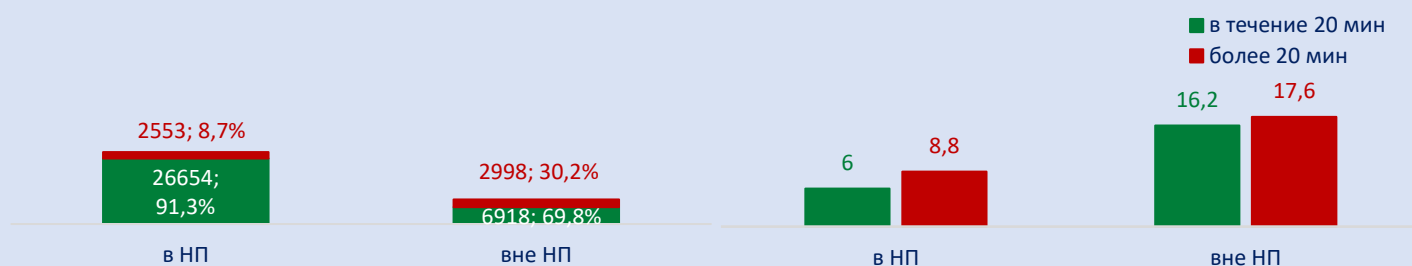


Рис. 9.4. Время прибытия СМП на места ДТП в населенном пункте и вне его границ

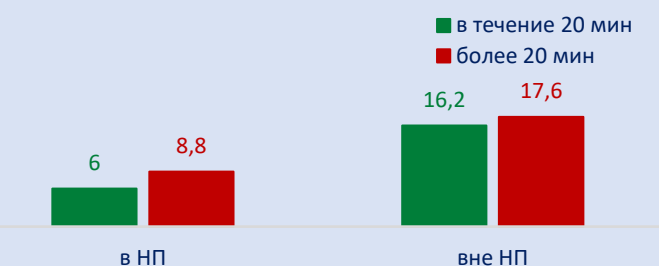


Рис. 9.5. Тяжесть последствий в различных местах в зависимости от времени прибытия СМП



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По итогам 6 месяцев 2024 года на территории Российской Федерации зарегистрировано 56 369 (-0,9%) дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 5 967 (+0,4%) и получили ранения 70 469 (-2%) человек.

Снижение трех основных показателей аварийности относительно аналогичного периода прошедшего года зафиксировано в 22 субъектах Российской Федерации. Число погибших снизилось в 39 регионах.

Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен в 16 субъектах РФ. В 39 регионах произошел рост числа погибших.

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано в пятницу (15,2%) и субботу (14,8%), а наибольшее число погибших – в субботу (16,7%) и воскресенье (15,7%). Выходные дни характеризовались наибольшим значением тяжести последствий ДТП.

Каждое пятое ДТП (20,4%) произошло в период с 17:00 до 20:00. Наибольшей тяжестью последствий характеризовались происшествия, совершенные в период с 00:00 до 06:00 (в среднем 14 погибших на 100 пострадавших), происшествия с наименьшей тяжестью последствий произошли в период с 13:00 до 15:00 (в среднем 6 погибших на 100 пострадавших).

В темное время суток произошло 27,9% от общего количества ДТП. На такие ДТП пришлось более трети (39%) от общего числа погибших. Тяжесть последствий ДТП в темное время суток (10,6) практически в полтора раза выше, чем в светлое время суток (6,7).

Как и в предыдущие годы, наиболее массовыми видами ДТП являлись столкновения транспортных средств (45,3%), наезды на пешехода (25,8%) и съезд с дороги (9,3%). Наибольшее число погибших отмечается в таких видах ДТП, как столкновение ТС (49,5%), наезд на пешехода (20,5%) и съезд с дороги (14,4%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (11,5), наезд на стоящее транспортное средство (10) и наезд на препятствие (8,7).

На территории городов и населенных пунктов, как и ранее, регистрируется три четверти (78,2%) всех ДТП, примерно столько же раненых (75,2%), при этом доля погибших существенно ниже и составляет 48,2%. Количество ДТП в городах и населенных пунктах увеличилось на 0,9%, число погибших – на 10,6%.

Отмечен рост основных показателей аварийности в городах федерального значения. Количество ДТП увеличилось на 3,6%, число погибших – на 13,4%, раненых – на 2%. Рост всех показателей также отмечен в столицах субъектов РФ, количество ДТП увеличилось на 0,9%, число погибших – на 8,2%, число раненых – на 0,7%.

На участки федеральных дорог, проходящих через города и населенные пункты, приходится почти треть (30,2%) от всех ДТП на федеральных автомобильных дорогах, на них же приходится более пятой части от всех погибших (21,6%). Для региональных и межмуниципальных дорог этот показатель выше – 43,5 и 35,5% соответственно. Тяжесть последствий на участках федеральных, региональных и межмуниципальных автодорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, более чем в два раза превышает среднее значение данного показателя для городов и населенных пунктов и составляет в среднем почти 12 погибших на 100 пострадавших.

На автодороги регионального и межмуниципального значения вне городов и населенных пунктов приходится 49% всех ДТП вне городов и населенных пунктов и 45,7% погибших, при этом на этих дорогах количество ДТП сократилось на 8%, погибших – на 8,1%, раненых – на 8,1%.

В рассматриваемом периоде наблюдается рост всех основных показателей аварийности на железнодорожных переездах. Количество ДТП увеличилось на 18,3% (71), число погибших – на 35,7% (38), раненых – на 2,9% (70).



Как и в предыдущие годы, наибольшее количество ДТП (88,5%) совершается из-за нарушения Правил дорожного движения водителями ТС. За 6 месяцев 2024 года произошло 49 912 (-1%) ДТП, в которых погибли 5 175 (+0,8%) человек и ранены 64 263 (-2,5%) человека. Тяжесть последствий таких ДТП составила 7,5.

Основными видами нарушений ПДД, допущенными водителями ТС, являлись несоблюдение очередности проезда (19,1%), несоответствие скорости конкретным условиям движения (21,9%). Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие выезда на полосу встречного движения (32,2%), несоответствия скорости конкретным условиям движения (28,3%). Самой высокой тяжестью последствий характеризовались ДТП из-за выезда на полосу встречного движения (16,9), нарушений правил обгона (16,3) и превышения установленной скорости движения (12,1).

Количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями легковых автомобилей уменьшилось на 5,1%, число погибших – на 3%, раненых – на 5,9%.

Количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями грузовых автомобилей сократилось на 0,6%, число раненых – на 3,7%, однако число погибших увеличилось на 3,4%.

Количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями автобусов уменьшилось на 4,7%, число раненых – на 6,1%, однако число погибших увеличилось на 43,8%.

Количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями мотоциклов увеличилось на 24%, число погибших – на 31,4%, раненых – на 24,6%. Значительный рост аварийности продолжается второй год подряд.

Увеличились показатели аварийности по вине водителей легковых такси, количество ДТП – на 1,9%, число погибших – на 3,3%, раненых – на 3%.

Сократилось на 7,7% количество ДТП по вине водителей транспортных средств, сдаваемых в краткосрочную аренду (каршеринга), а также число раненых – на 2,2%, однако увеличилось число погибших в таких ДТП на 15,4%.

Необходимо обратить внимание на значительный рост показателей аварийности ДТП, совершенных лицами, управляющими ТС и имеющими возраст менее 18 лет.

Уменьшилось на 3,6% количество ДТП, совершенных водителями, имеющими стаж управления ТС менее двух лет, однако на 11% увеличилось число погибших в таких ДТП.

Зафиксирован рост основных показателей аварийности по вине водителей, не имеющих права управления ТС. Количество ДТП увеличилось на 13,6%, число погибших – на 18,5%, раненых – на 11,2%.

Снизилось на 6,9% количество ДТП по вине водителей, лишенных права управления ТС, а также число погибших в них – на 17,5%, раненых – на 15,8%.

За рассматриваемый период практически каждое десятое ДТП (8,9%) произошло с участием водителей с признаками опьянения. В данных происшествиях погибли 17,8% (почти каждый шестой) от общего числа погибших на дорогах страны. Однако отмечено снижение всех основных показателей аварийности. Количество ДТП сократилось на 16,3%, число погибших – на 27,1%, раненых – на 16,1%.

Зафиксирован значительный рост числа погибших (+23,4%) из-за нарушения ПДД водителями-гражданами иностранных государств. При этом количество ДТП сократилось на 1,3% (2 467), число раненых – на 3,9% (3 201).

Отмечено снижение всех основных показателей аварийности в результате наездов на пешеходов. Количество таких происшествий снизилось на 1%, число погибших в них пешеходов – на 4,6%, раненых – на 0,9%.

Распределение показателей аварийности при наездах на пешеходов по месяцам показывает, что минимальные значения количества ДТП и числа погибших в них фиксируются в феврале. По данным за предыдущие годы рост показателей достигал пиковых значений в октябре-ноябре, в связи с чем можно предположить, что данная тенденция сохранится и в текущем году.



Отмечается снижение основных показателей аварийности с участием пассажиров. Количество ДТП сократилось на 3,4%, число погибших пассажиров – на 4,7%, раненых – на 4,3%.

Уменьшилась доля ДТП с пострадавшими пассажирами, не пристегнутыми ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имела. Количество таких ДТП снизилось на 10,5%, число погибших – на 15,1%.

Количество ДТП с пострадавшими детьми в возрасте до 16 лет возросло на 6,6%, число раненых детей – на 6,9%, при этом число погибших детей снизилось на 6,3%.

Увеличилось на 2,5% количество ДТП с участием детей-пассажиров и число раненых в таких ДТП детей – на 1,8%, при этом число погибших детей снизилось на 13,7%.

Уменьшилось на 2,3% количество ДТП, при оформлении которых было установлено нарушение водителем требований, предъявляемых Правилами дорожного движения к перевозке детей, число погибших в них детей – на 33,3%, при этом отмечен рост числа раненых в таких ДТП детей на 3,2%.

Отмечен рост всех основных показателей аварийности с участием детей-пешеходов. Количество ДТП увеличилось на 3,6%, число погибших в них детей – на 2,1% число раненых детей – на 4%.

Зафиксировано снижение основных показателей аварийности с участием детей-велосипедистов. Количество ДТП уменьшилось на 2,8%, число погибших в них детей – на 7,7%, число раненых – на 2,9%.

Зафиксирован значительный рост основных показателей аварийности с участием детей-водителей механических транспортных средств. Количество ДТП увеличилось на 58,7%, число погибших детей – на 55,6%, раненых – на 59,9%.

Снизилось количество ДТП с пострадавшими велосипедистами на 4,8% и число раненых велосипедистов – на 5,4%, однако число погибших велосипедистов увеличилось на 6,5%.

Зарегистрировано 1 891 (+81,3%) ДТП с участием СИМ, в которых погиб 21 (+75%) и получили ранение 1 972 (+82,3%) человека.

По итогам первого полугодия 2024 года в официальную статистическую информацию внесены сведения о 62 (-7,5%) ДТП с особо тяжкими последствиями. В них погибли 160 (-14,9%) человек и получили ранения 710 (+25,7%).

Доля случаев прибытия бригад СМП в течение 20 минут с момента возникновения происшествия составила 85,8%. В этих случаях отмечается наименьшая тяжесть последствий (8,7). В случае прибытия бригад СМП на место ДТП позднее, чем через 20 минут, тяжесть последствий увеличивается в полтора раза и более.



План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России»
на 2024 г. поз. 20.

Авторский коллектив:
к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, А.С. Айсанов,
М.М. Исаев, П.С. Коблов, Е.А. Царегородцева, И.А. Смирнов, Е.Д. Никулин, С.Б. Наумов.

Под общей редакцией
Д.В. Митрошина и О.М. Порташникова

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 6 МЕСЯЦЕВ 2024 ГОДА

Информационно-аналитический обзор

Редактор Е.В. Марцого
Компьютерная верстка П.В. Ляхов

ФКУ «НЦ БДД МВД России»
121293, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел. (499) 148-09-39
Официальный сайт: <http://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 31.07.2024
Формат 60x84/8
Тираж 10 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59.



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ