

**Анализ
эффективности обеспечения в 2024 году безопасности дорожного
движения, в том числе в разрезе реализации региональной составляющей
федерального проекта «Безопасность дорожного движения» и прогноз
развития аварийности в 2025 году**

По итогам 2024 года на территории Нижегородской области зарегистрировано 4619 (-1%, 4667) дорожно-транспортных происшествий, в которых 342 (-0,6%, 344) человек погибли и 5812 (-2,4%, 5953) получили ранения.

Динамика гибели людей оценивается позитивно по отношению к общероссийскому показателю¹, но отстает от показателя по Приволжскому федеральному округу².

Достигнутые результаты позволили выполнить прогнозный показатель транспортного риска, определенный федеральным проектом «Безопасность дорожного движения» (по прогнозу допускалась гибель не более 343 человек).

Вместе с тем, рост всех основных показателей аварийности отмечен на территории 9 муниципальных образований а именно: Богородского, Спасского, Вознесенского, Большемурашкинского, Сокольского, Навашинского, Уренского, Шарангского и Шатковского районов.

При этом, на территории Навашинского района рост числа ДТП отмечается четыре года подряд, в Вознесенском и Шатковском районах - два года подряд. Кроме того, три года подряд регистрируется рост числа погибших на территории Спасского района, на территории Кстовского, Борского и Выксунского районов рост погибших отмечается два года подряд.

В целом наиболее пристального внимания с учетом числа погибших требуют г.Н.Новгород, Кстовский, Борский, Навашинский, Богородский, Выксунский, Лысковский и Семеновский районы.

Основными видами ДТП на территории региона являются: столкновение (45,1% от всех ДТП, удельный вес погибших - 49,7%) и наезд на пешехода (25% от всех ДТП, удельный вес погибших - 24,6%).

Подавляющее большинство ДТП приходится на города и иные населенные пункты (76,4%, 3510, -0,7), вместе с тем наиболее высоким числом погибших характеризуются загородные участки автодорог (63,2%, 216, -1,8%).

В 2024 году рост числа погибших был характерен для загородных участков автодорог местного значения (+12,8%; 44).

Стоит отметить, что каждому четвертому (22,8%, 248 из 1086) «загородному» ДТП сопутствовали недостатки эксплуатационного состояния улично-дорожной сети. В указанных автоавариях 86 человек погибли (39,8% от всех погибших) и каждый пятый получил ранения (21,3%).

На региональных автомобильных дорогах каждому пятому ДТП

¹ В целом по России число погибших увеличилось на 1,9%

² По ПФО число погибших сократилось на 2,5%

сопутствовали недостатки эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (18,9%, 98 из 516), а на автомобильных дорогах местного значения каждому третьему ДТП (28,9%, 72 из 249).

Наиболее часто фиксировались такие недостатки как отсутствие, либо плохая различимость дорожной разметки (45,3%, 77 из 170), на долю которых приходится каждый третий погибший (36,2%, 21 из 58), недостатки зимнего содержания (21,2%, 36 из 170) и неудовлетворительное содержание обочин (15,8%, 27 из 170).

В целом, число ДТП которым сопутствовали недостатки в содержании автодорог увеличилось на 14,5%, а число погибших в них людей – на 44,2% (163).

О рисках роста числа ДТП которым могут сопутствовать недостатки в содержании автодорог Управление Госавтоинспекции еще в марте 2024 года информировало Правительство Нижегородской области³. Однако предложенные Госавтоинспекцией меры остались не реализованными. Так, министерству транспорта предлагалось проработать вопрос сокращения срока нанесения дорожной разметки⁴. Данное поручение было проигнорировано, при этом собственниками дорог даже установленные сроки⁵ нанесения горизонтальной разметки были существенно превышены. Как следствие, в период с апреля по июль зарегистрирован рост числа ДТП и погибших в них людей, когда отсутствовала разметка на 17,6% и 17,2% соответственно, а их удельный вес от годовых показателей составил 55,9% и 54% соответственно.

Рассматривая нарушения правил дорожного движения следует отметить, что по прежнему на территории региона наибольшим удельным весом погибших характеризуются ДТП, совершенные по причине выезда на полосу встречного движения (152 погибших), при этом треть смертельных исходов (56 погибших) совершаются на участки автодорог, где такой маневр запрещен ПДД.

Наиболее часто выезду на полосу встречного движения предшествовало превышение скорости или ее выбор без учета дорожных или погодных условий (в подобных ДТП погибли 147 и 26 человек соответственно).

Ситуацию с несоблюдением скоростного режима усугубил перевод значительной части комплексов фотовидеофиксации⁶ с 1 сентября 2024 года в режим имитаторов, в связи с тем, что ГКУ НО «Центр развития транспортных систем» не в полной мере выполнены требования Федерального закона № 257-ФЗ применительно к местам размещения комплексов. О складывающемся

³ Исх.№24/2041 от 22.03.2024

⁴ не позднее окончания второго квартала 2024 года

⁵ не позднее 31 июля 2024 года

⁶ 254 средств фиксации, что составляет почти половину всей группировки, функционирующей на территории региона. По состоянию на 28.02.2025 года возобновлена обработка информации и вынесение постановлений по делам об административных правонарушениях с 88 передвижного (73,9%) и 77 стационарных комплексов (15,9%).

положении руководство региона неоднократно информировалось⁷.

Следует отметить, что поправки в Федеральное законодательство были приняты 29 мая 2023 года, однако, до вступления их в законную силу с 1 сентября 2024 года действенных мер принято не было.

Высокую тяжесть последствий от ДТП следует отнести и к игнорированию водителями и пассажирами ремней безопасности, в 2024 году в условиях пренебрежения ими погибли 110 человек (водители +22,4%, с 49 до 60, пассажиры +31,6%, с 38 до 50), что составляет 52,4% от всех погибших водителей и пассажиров автомобилей (210 человек).

Несмотря на то, что число наездов на пешеходов сократилось на 3,5% (с 1188 до 1146), они по прежнему составляют почти четверть от всех ДТП в регионе. В таких происшествиях погибли 84 человека, или 24,6% от всех погибших, при этом на 10,2% (с 59 до 65) возросло число пешеходов погибших по собственной неосторожности.

Наибольшее число наездов совершается вне пешеходных переходов (57,2%), на эти же места приходится 70,5% погибших пешеходов (62 из 88), в то же время 23,8% (20 из 84) случаев гибели пешеходов в 2024 году произошли на пешеходных переходах, из них основная часть (75%, или 15) пришлись на нерегулируемые переходы и связаны с нарушением водителями правил их проезда пешеходных переходов.

Несмотря на то, что по вине самих пешеходов количество ДТП сократилось на 8,9% (с 429 до 391), число погибших пешеходов возросло на 10,2% (с 59 до 65) и наблюдается на территории 34% (в 18) муниципалитетов⁸.

Основная масса наездов на пешеходов происходила в светлое время суток (61,8%, 712), однако наиболее тяжкие последствия наблюдались в темное время суток (при 440 ДТП, -12,9%) количество погибших в них составило 73,8% от всех погибших пешеходов (62 из 84), при этом в 95,7% (421) происшествий пешеходы находились без световозвращающих элементов, что привело к гибели 60 из них, что составляет почти 100% (60 из 62) от всех пешеходов погибших в темное время суток.

Одной из причин высокого уровня смертности пешеходов в темное время суток служат недостатки содержания улично-дорожной сети в части отсутствия освещения в предусмотренных для этого местах или недостаточным уровнем освещенности. Число погибших при данных недостатках увеличилось на 60% (с 15 до 24) и 62% (с 8 до 13) соответственно.

Рассматривая наиболее социально опасные нарушения ПДД следует

⁷ исх. №1/1406 от 27.06.2024, №24/4745 от 13.08.2024, №24/5007 от 28.08.2024, №24/5865 от 15.10.2024, №24/6038 от 23.10.2024, №24/6362 от 12.11.2024, кроме того, 14.11.2024 по данному вопросу проведено рабочее совещание у заместителя Губернатора Нижегородской области Морозове С.Э., а также рассмотрен 21.11.2024 на расширенном заседании комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Нижегородской области

⁸ г.о.г. Бор (с 2 до 5), Городецком (с 1 до 5), Кстовском (с 4 до 10), г.о.г. Шахунья (с 2 до 4), Володарском, Краснобаковском, Лысковском и Ковернинском (с 1 до 2, в каждом), Ардатовском, Гагинском, Воротынском, Дальнеконстантиновском, Дивеевском, Вознесенском, Сергачском, Уренском, Тонкинском и Шарангском (с 17 до 18, в каждом) районах.

отметить, что несмотря на то, что количество ДТП с участием водителей управлявших транспортом с признаками опьянения осталось на уровне 2023 года (405), число погибших и раненых возросло на 5,9% и 2,2% соответственно (с 85 до 90 и с 553 до 565 человек).

Рост числа «нетрезвых» ДТП зарегистрирован 55% (в 28 муниципалитетов⁹. При этом, на территории Выксунского района рост числа подобных ДТП отмечается три года подряд, в Балахнинском, Дальнеконстантиновском, Краснобаковском, Вачском и Уренском районах - два года подряд.

Критическая ситуация в 2024 году складывалась с аварийностью по вине водителей мототранспорта. Число таких ДТП возросло на 19,3% (с 487 до 581), погибших в них граждан на 33,3% (с 30 до 40), раненых на 20,7% (с 541 до 653).

Число автоаварий с участием мототранспорта возросло 26 районах, а наибольшее их количество с одновременным ростом отмечалось в г.Н.Новгороде, г.о.г. Дзержинске, Павловском, Борском, Кстовском, Балахнинском и Богородском районах.

Наиболее часто происшествия с мотоциклистами происходили из-за нарушений скоростного режима, нарушения правил расположения транспортного средства на проезжей части, неправильного выбора дистанции, несоблюдения очередности проезда и выезда на полосу встречного движения.

На состояние безопасности дорожного движения оказывал влияние и существенный рост аварийности с участием средств индивидуальной мобильности. Число таких ДТП увеличилось на 45%, а количество пострадавших в них - на 49%. При этом, более четверти (26,6%) происшествий были связаны с наездами на пешеходов. Количество таких ДТП увеличилось на 92,8% (с 42 до 81, 1 человек погиб и 81 получил ранения). Указанные цифры свидетельствуют о недостаточной готовности городской инфраструктуры к широкому применению средств индивидуальной мобильности.

Особо необходимо отметить, что 84,8% ДТП (265) по вине водителей СИМ произошли на территории областного центра. Сложившееся положение наглядно иллюстрирует пассивность органов местного самоуправления по созданию безопасных условий для движения СИМ.

Несмотря на то, что в рамках неоднократных совещаний под председательством заместителя министра транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Лунева С.В.¹⁰ управлением Госавтоинспекции были даны конкретные рекомендации по моделям развития городской инфраструктуры, однако до настоящего времени они, администрацией

⁹ г.Н.Новгороде, г.о.г.Дзержинск, г.Сарове, Балахнинском, Богородском, Выксунском, Городецком, Чкаловском, Кстовском, Павловском, Воротынском, Спасском, Дальнеконстантиновском, Вознесенском, Большемурашкинском, Сокольском, Краснобаковском, Варнавинском, Лукояновском, Вачском, Перевозском, Пильнинском, Починковском, Краснооктябрьском, Уренском, Тонкинском, Шарангском и Тоншаевском районах.

¹⁰ Протоколы совещаний от 17.04.2024, 27.06.2024, 11.10.2024

г.Н.Новгорода не исполнены. В частности, так и не решены вопросы перемещения СИМ, в случае создания помех и препятствия в передвижении пешеходов, вопрос применения мер административной ответственности, предусмотренной частью 2 статьи 3.8 Кодекса Нижегородской области об административных правонарушениях, в случае установления фактов парковок СИМ на детских, спортивных, хозяйственных площадках, газонах озелененных территориях, пешеходных дорожках в случае создания помех и препятствия в передвижении пешеходов, вопрос установки дорожных знаков «Движение на средствах индивидуальной мобильности запрещено» на мостах, путепроводах и других местах, характеризующихся высоким уровнем конфликтности транспортных и пешеходных потоков.

Оценивая состояние детского дорожно-транспортного травматизма необходимо отметить рост на 3,8% (с 527 до 547) числа ДТП с детьми¹¹, в т.ч. по их собственной неосторожности на 13,1% (со 168 до 190), который наблюдался на территории 22 муниципалитетов¹².

В 2024 году на 6,2% (с 211 до 224) возросло количество ДТП с детьми-пассажирами, допущена гибель 4 детей, из которых 1 (25%) перевозился с нарушениями требований ПДД, а из 267 детей получивших ранения - с нарушениями перевозился каждый шестой ребенок (15,7%, или 42).

Сократилось на 2% (с 202 до 198) число ДТП с детьми-пешеходами, при этом в 44,4% случаев наезды на детей произошли на пешеходных переходах (-16,2%, со 105 до 88).

Количество наездов на детей в темное время суток снизилось на 32,4% (с 53 до 25), при этом практически во всех случаях (96,7%, 24) дети не имели световозвращающих элементов, что свидетельствует о негативном развитии ситуации, так как в 2023 году в 88,7% случаях наездов на детей они не имели световозвращающих элементов.

Особую тревогу вызывает рост на 13,9% (с 79 до 90) числа ДТП с участием детей-водителей механических транспортных средств, при этом 86% подобных происшествий имели место по вине самих несовершеннолетних (77, +26,2%, 61). В основном подростки совершают ДТП по собственной неосторожности управляя мототранспортом (уд. вес 60,3%, 53), из которых в половине случаев (49,1%, 26) мопедами и приравненными к ним транспортными средствами.

Управление Госавтоинспекции считает целесообразным изучить опыт Пермского края и Республики Татарстан в части введения ограничения свободного приобретения горюче-смазочных материалов для заправки механических транспортных средств лицам, не достигших 18-ти лет и не имеющим права на управление транспортным средством. Указанные

¹¹ В качестве позитивного момента отмечается значительное (-63,2%, с 19 до 7) снижение числа погибших подростков

¹² г.Н.Новгород, г.о.г. Дзержинск, г.Саров, Балахнинский, Богородский, Чкаловский, Кстовский, Павловский, Ардаатовский, Гагинский, Воскресенский, Дивеевский, Краснобаковский, Лысковский, Навашинский, Вачский, Вадский, Пильнинский, Семеновский, Сергачский, Уренский, Шатковский районы.

ограничения можно реализовать путем внесения соответствующих дополнений в Кодекс Нижегородской области об административных правонарушениях.

Превентивные меры в виде административного штрафа в отношении законных представителей несовершеннолетних за неисполнение родителями обязанностей по содержанию и воспитанию детей, а также продавцов – за незаконную продажу бензина подросткам, не имеющим права на управление транспортными средствами, позволят повысить уровень правосознания несовершеннолетних, их законных представителей, а также предпринимателей, осуществляющих деятельность по реализации автомобильного топлива.

Еще одним фактором оказывающим влияние на уровень смертности в регионе является своевременное и эффективное оказание экстренной помощи пострадавшим в ДТП.

В случае прибытия бригады скорой медицинской помощи¹³ в течение первых 20 минут с момента совершения автоаварии у пострадавших отмечается наименьшая тяжесть последствий. При прибытии бригад СМП на место ДТП позднее, тяжесть последствий увеличивается в полтора раза и более.

В 2024 году, время прибытия СМП на место происшествия с превышением 20 минут регистрировалось у каждого четвертого погибшего (24,6%, 84 из 342), при этом число подобных случаев по сравнению с 2023 годом возросло почти на четверть (63 ДТП +23,5%, 84 погибших +31,1%).

Статистика показала, что из 84 скончавшихся при прибытии КСП в срок свыше 20 минут: 56 человека скончались до прибытия скорой помощи, 7 – по ее прибытию на место ДТП, 2 человека при транспортировке в лечебное учреждение, 10 человек скончались в лечебных учреждениях в первые сутки.

Зачастую длительное время прибытия СМП связано со значительным удалением места совершения ДТП от места дислокации специализированных служб.

Из 63 случаев позднего прибытия на места ДТП, только 17 имели место в населенных пунктах¹⁴, остальные произошли на загородных дорогах:

- федерального значения – 18 ДТП (7 – М7 «Волга» (Лысковский – 3, г.о.г. Дзержинск, Володарский, Воротынский, Кстовский районы – по 1), 6 – М12 «Восток» (Сергачский – 2, Ардатовский, Бутурлинский, Навашинский, Пильнинский районы – по 1), 4 – Р158 «Нижний Новгород - Арзамас - Саранск - Исса - Пенза – Саратов» (Кстовский – 2, Арзамасский, Починковский районы – по 1), 1 – Р177 «Поветлужье» Семеновский район)).

- регионального значения – 19 ДТП (основная: «Н.Новгород-Шахунья-Киров – 5 ДТП (Уренский район – 3, Борский район – 2). В целом 6 ДТП в Борском районе, 4 – в Уренском, 3 – в Кстовском).

- местного значения – 9 ДТП (из них 2 – в Дивеевском районе).

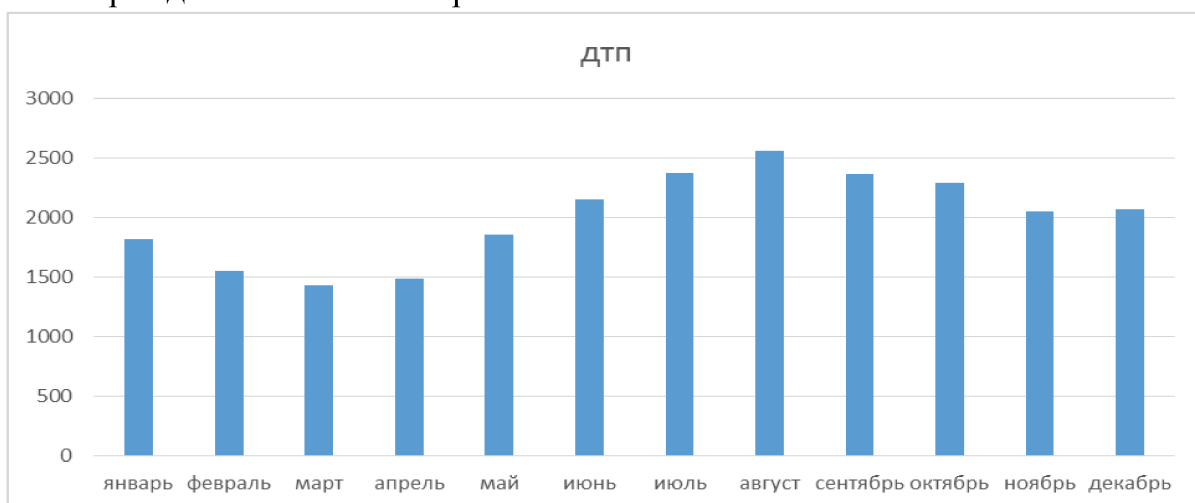
Указанные данные могут свидетельствовать о необходимости маршрутизации подъезда КСП и их движения в лечебные организации.

¹³ Далее – СМП

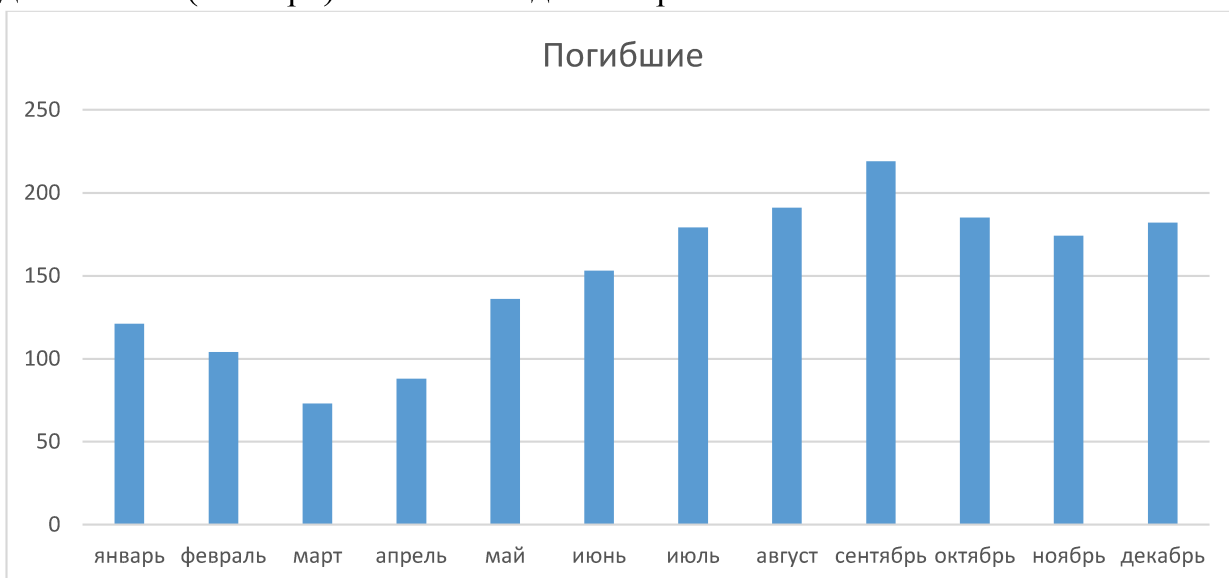
¹⁴ 4 – в г.Н.Новгороде, 2 – в Кстовском, 2 – в Навашинском, 2 – в Борском районах

Анализ прогнозируемого распределения аварийности в 2025 году

Ретроспективный анализ за последние 5 лет показал, что наиболее вероятное увеличение числа автоаварий в 2025 году будет приходиться на летне-осенний период с июня по октябрь.

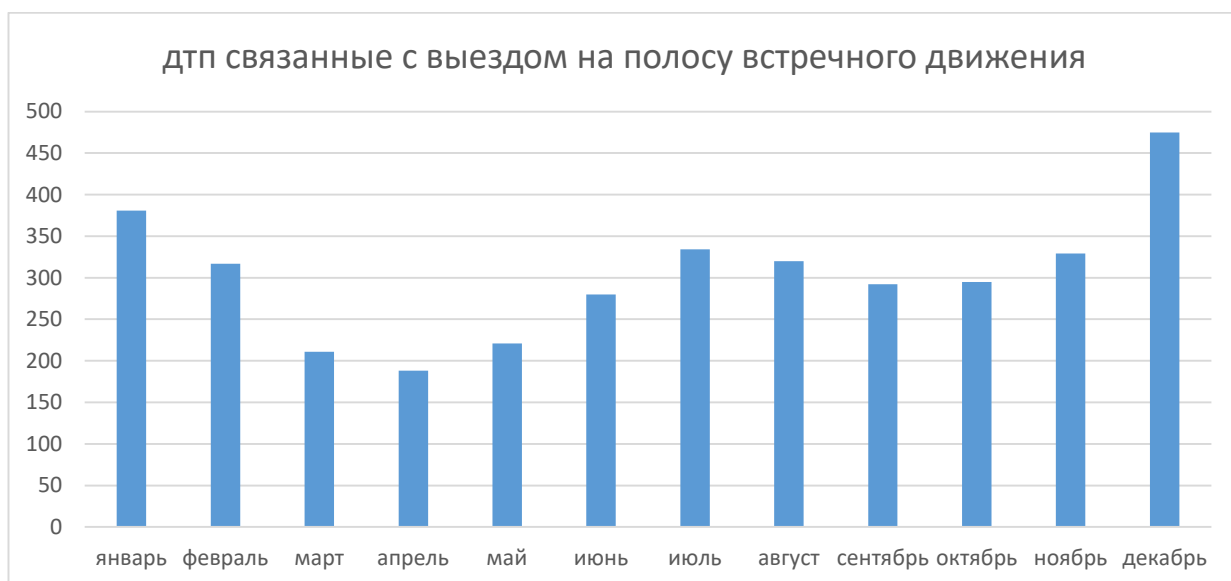


Наибольшим количеством погибших может характеризоваться осенний период, с пиком в сентябре, при этом окончание летнего периода (август) и середина осени (октябрь) так же находится в рискованной зоне.

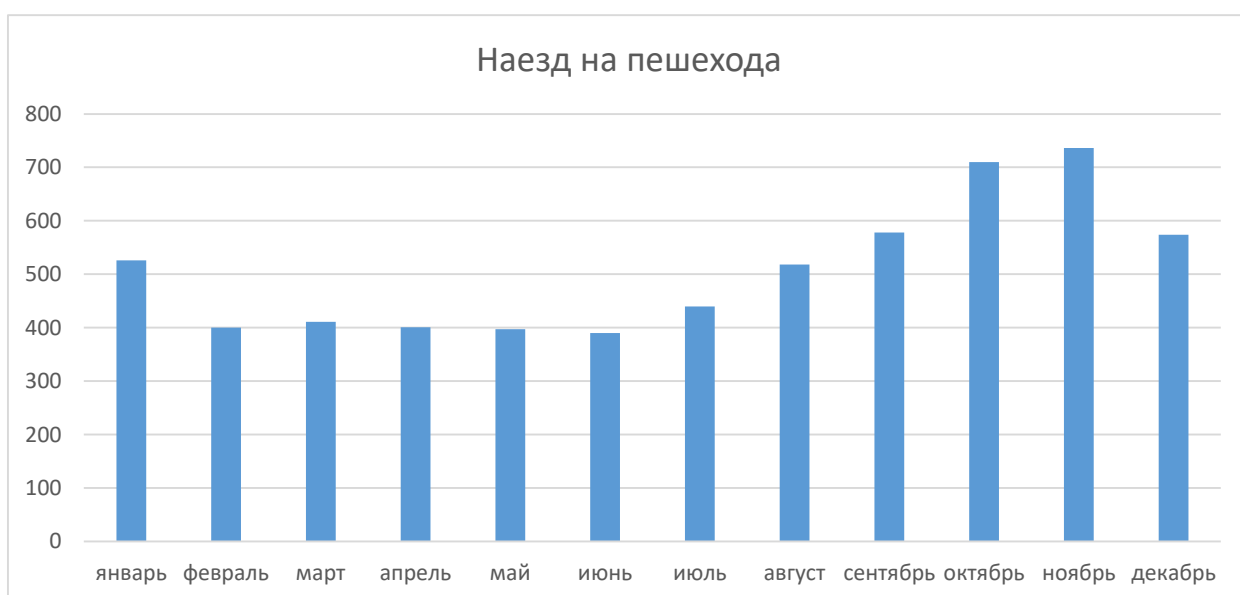


Наибольшее количество ДТП связанных с выездом на полосу встречного движения из-за выбора скорости не соответствующей условиям движения, особенно при наличии неблагоприятных погодных прогнозов может приходиться на зимний период конца года. Существенное влияние на повышение риска ДТП будут оказывать недостатки в обслуживании автодорог дорожно-эксплуатационными организациями. Целесообразно своевременно провести оценку готовности обслуживающих организаций к осуществлению деятельности в зимний период, рассмотреть проблемные вопросы на правительственной комиссии Нижегородской области по повышению

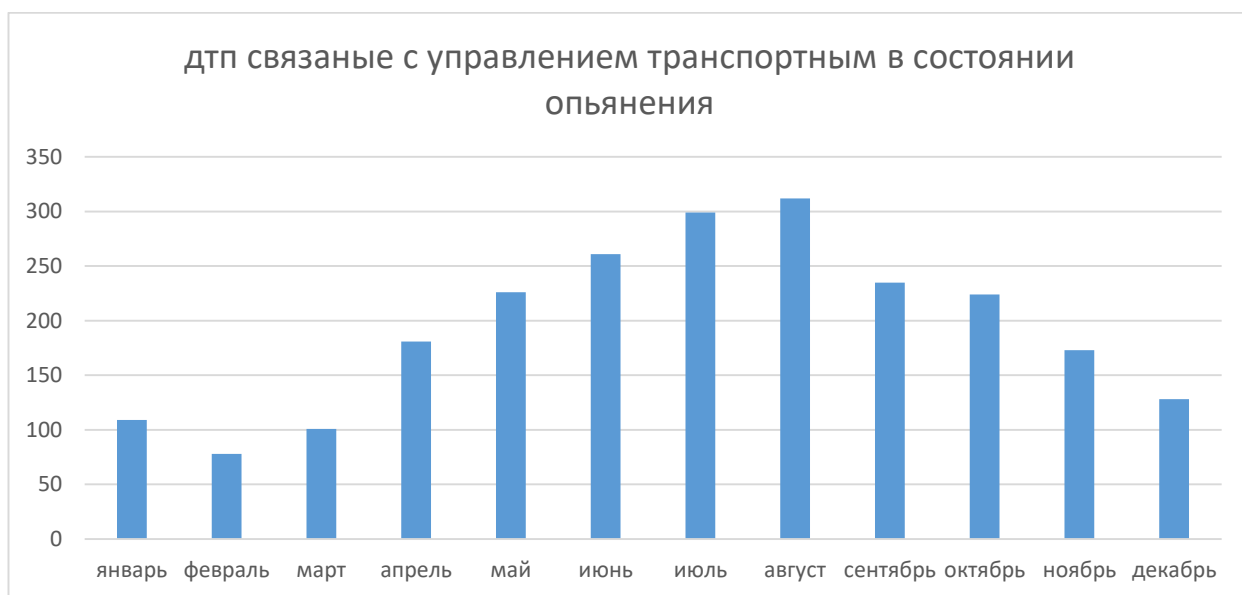
безопасности дорожного движения. Исходя из рискообразующего принципа уделить особое внимание дорожным организациям и районам области где проблемы с обслуживанием прослеживались в 2024 году.



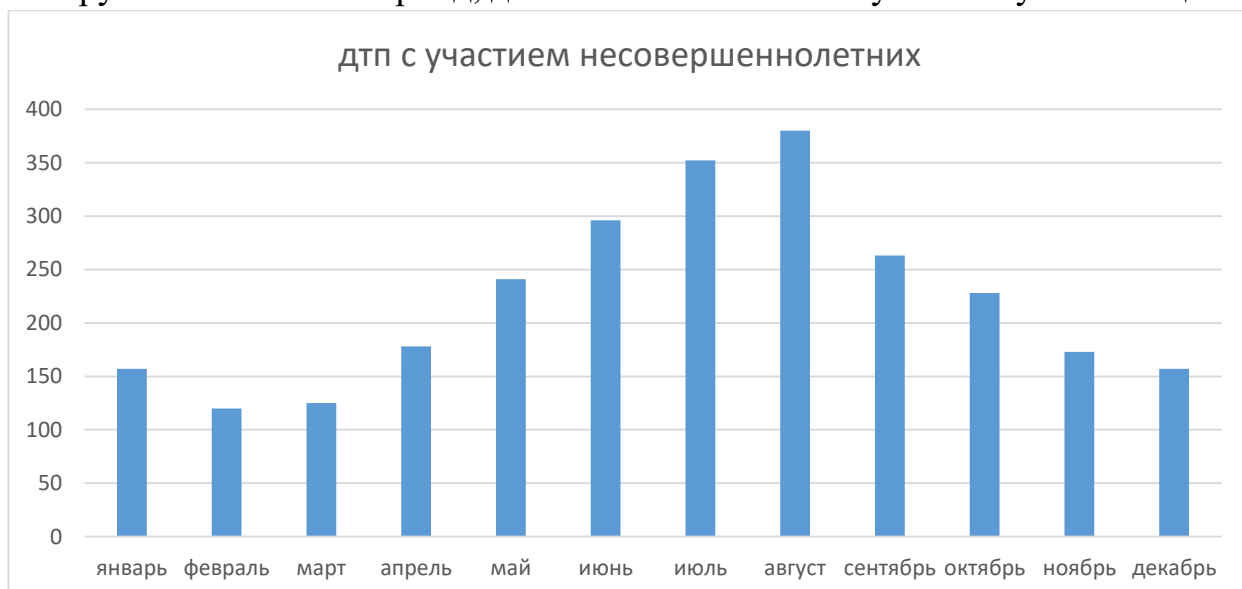
Увеличение темного периода времени, регулярного выпадения водных осадков и игнорирования пешеходами использования световозвращающих элементов на одежде приводят к высокому значению наездов на пешеходов в осенний период. В связи с чем начиная с середины сентября до середины ноября необходимо уделить особое внимание недостаткам в содержании улично-дорожной сети связанных с отсутствующим или недостаточным освещением. В этот же период необходимо активизировать работу по популяризации среди пешеходов использование световозвращающих элементов.



Рост количества «пьяных» автоаварий прогнозируется с середины весны достигая пика своих показаний в летний период, после чего в осеннем периоде начинает снижаться.



Увеличение детского дорожно-транспортного травматизма традиционно прогнозируется на летний период, достигая своего максимума в августе месяце.



Таким образом, наиболее значимыми угрозами в области безопасности дорожного движения, характерными для региона, продолжают оставаться:

- нарушение Правил дорожного движения при выезде на полосу встречного движения, в том числе в местах, где такой маневр разрешен;
- управление транспортными средствами в состоянии опьянения;
- наличие комплекса причин и условий, способствующих совершению наездов на пешеходов, в том числе вне пешеходных переходов;

- снижение внимания к недостаткам транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети;
- ухудшение ситуации с безопасностью дорожного движения на региональной и межмуниципальной дорожной сети;
- ухудшение ситуации с безопасностью дорожного движения в городах и населенных пунктах;
- нарушение правил перевозки детей;
- нарушение правил дорожного движения водителями мототранспорта, а так же средств индивидуальной мобильности.

УГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области