

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



**ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2022 ГОДА**

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

УДК 342.95
ББК 67.401

Авторский коллектив: к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, А.С. Айсанов, Е.А. Царегородцева, А.С. Сергунова, Н.В. Селедников, С.Б. Наумов.

Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина.

Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. 40 с.

В обзоре приведены основные статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 года, использованы 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 октября 2022 года.

© Авторский коллектив, 2022
© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ	4
2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП	9
ГОРОДА И НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.....	10
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ.....	11
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ	12
3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ	13
ВИДЫ НАРУШЕНИЙ ПДД.....	13
АВАРИЙНОСТЬ ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ РАЗЛИЧНЫХ КАТЕГОРИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	14
ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП	15
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ	17
ВОДИТЕЛИ-ГРАЖДАНЕ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ.....	18
4. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ	19
5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ	22
6. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ	23
ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ.....	23
ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ.....	24
ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ	24
ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	24
7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ И ЛИЦ, ПЕРЕДВИГАЮЩИХСЯ НА СРЕДСТВАХ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ	25
ВЕЛОСИПЕДИСТЫ.....	25
ПОЛЬЗОВАТЕЛИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ.....	25
8. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ	28
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	31
ПРИЛОЖЕНИЕ	34



1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ

По итогам 9 месяцев 2022 года на территории Российской Федерации¹ отмечено снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности.

Всего зарегистрировано 91 255 (-6,1%) дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и (или) были ранены люди². В данных ДТП погибли 10 078 (-4,8%) и получили ранения 115 139 (-6,3%) человек (рис. 1.1).

Снижение трех основных показателей аварийности относительно аналогичного периода прошлого года⁴ зафиксировано в 43 субъектах Российской Федерации⁵. Число погибших сократилось в 53 регионах. Наибольшее снижение отмечено в Республике Карелия (-50,8%), Чеченской Республике (-49,3%), Астраханской (-36,5%), Брянской (-39,4%), Костромской (-30%) областях, г. Санкт-Петербурге (-38,6%) и Ненецком автономном округе (-100%), за 9 месяцев погибших не зарегистрировано.

Однако уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – 8 591 ДТП привело к смертельному исходу.

В восьми субъектах Российской Федерации за прошедшие 9 месяцев 2022 года зафиксирован рост всех трех основных показателей аварийности относительно АППГ: в Республике Алтай, Карачаево-Черкесской Республике, республиках Мордовия и Саха (Якутия), Красноярском и Приморском краях, Амурской области и Еврейской автономной области (табл. 1.1).

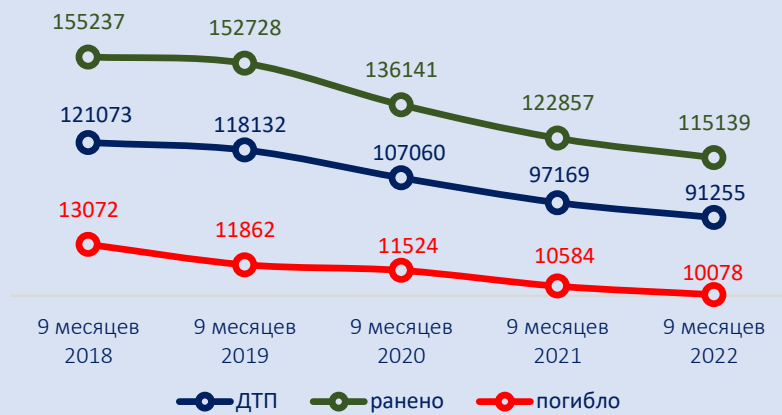


Рис. 1.1. Динамика основных показателей аварийности³

Таблица 1.1

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Алтай	258	+9,8	32	+45,5	331	+8,2	8,8
Карачаево-Черкесская Республика	322	+17,5	58	+48,7	418	+17,1	12,2
Республика Мордовия	519	+10,4	87	+17,6	690	+10,8	11,2
Республика Саха (Якутия)	548	+2,2	66	+13,8	713	+2,3	8,5
Красноярский край	1 945	+1,7	232	+11,0	2 433	+2,7	8,7
Приморский край	1 717	+1,5	176	+2,3	2 245	+4,4	7,3
Амурская область	827	+2,2	117	+30,0	1 057	+5,9	10,0
Еврейская авт. область	151	+13,5	22	+144,4	186	+14,1	10,6

¹ Далее также – «РФ».

² Далее также – «ДТП».

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

⁴ Далее также – «АППГ».

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



В 29 регионах произошел рост числа погибших. Наибольший зафиксирован в Республике Алтай (+45,5%), Карачаево-Черкесской Республике (+48,7%), Республике Марий Эл (+37,5%), Амурской (+30%), Орловской (+43,2%), Ульяновской (+41,4%) областях, г. Севастополе (+66,7%), Еврейской автономной области (+144,4%).

Наибольшей тяжестью последствий¹ характеризовались ДТП в Кабардино-Балкарской (15,6) и Чеченской (17,7) республиках, Забайкальском крае (14,8).

По результатам оценки в сентябре 2022 года значение показателя «удовлетворенность безопасностью дорожного движения» по Российской Федерации в целом составило 61,8%. При этом удовлетворенность безопасностью дорожного движения водителей транспортных средств² находится на уровне 62%, пассажиров – 59%, пешеходов – 66%³.

Данные за предыдущие годы показывают, что первое полугодие обычно характеризуется меньшими показателями аварийности, а максимальные значения приходятся на второе полугодие, а именно на июль, август и сентябрь. Данное распределение также сохранилось и в текущем году. Стоит отметить стремительный рост показателя тяжести последствий в июле и августе (рис. 1.2).

За анализируемый период наибольшее количество ДТП зарегистрировано в пятницу (14 237, или 15,6%) и субботу (14 114, или 15,5%), а наибольшее число погибших – в выходные дни: в субботу (1 825, или 18,1%) и воскресенье (1 711, или 17%). Воскресенье характеризовалось наибольшим значением тяжести последствий (9,2) (рис. 1.3).



Рис. 1.2. Динамика показателей аварийности по месяцам

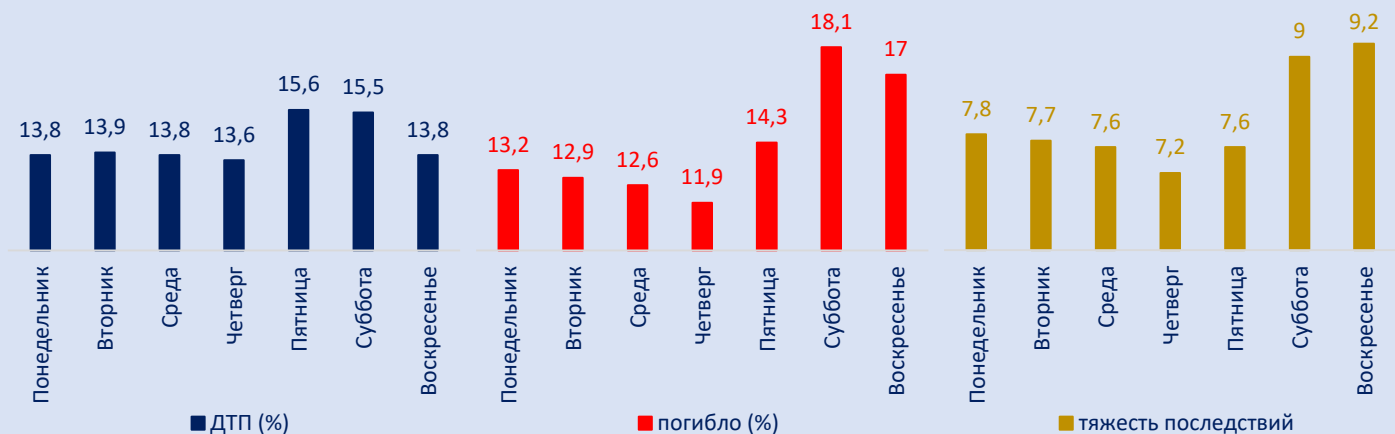


Рис. 1.3. Распределение показателей аварийности по дням недели

¹ Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное число погибших и раненых).

² Далее также – «ТС».

³ Расчет значений показателя «удовлетворенность безопасностью дорожного движения» проведен в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в соответствии с методикой, утвержденной распоряжением МВД России от 29.08.2022 №1/9750 «Об утверждении методик расчета показателей».



Самым аварийно-опасным временем суток являлся период с 17:00 до 20:00. В это время произошло каждое пятое ДТП (20,2%). 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 11:00 до 12:00 и с 17:00 до 18:00 (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	1 942	2,1	371	3,7	2 478	2,2	13
с 01:00 до 02:00	1 545	1,7	327	3,2	1 954	1,7	14,3
с 02:00 до 03:00	1 196	1,3	281	2,8	1 566	1,4	15,2
с 03:00 до 04:00	1 010	1,1	207	2,1	1 325	1,2	13,5
с 04:00 до 05:00	935	1	215	2,1	1 237	1,1	14,8
с 05:00 до 06:00	1 078	1,2	233	2,3	1 493	1,3	13,5
с 06:00 до 07:00	1 710	1,9	293	2,9	2 292	2	11,3
с 07:00 до 08:00	3 700	4,1	364	3,6	4 703	4,1	7,2
с 08:00 до 09:00	4 273	4,7	371	3,7	5 369	4,7	6,5
с 09:00 до 10:00	3 891	4,3	342	3,4	4 978	4,3	6,4
с 10:00 до 11:00	4 202	4,6	362	3,6	5 314	4,6	6,4
с 11:00 до 12:00	4 671	5,1	387	3,8	5 864	5,1	6,2
с 12:00 до 13:00	5 044	5,5	485	4,8	6 323	5,5	7,1
с 13:00 до 14:00	5 173	5,7	444	4,4	6 612	5,7	6,3
с 14:00 до 15:00	5 413	5,9	470	4,7	6 933	6	6,3
с 15:00 до 16:00	5 410	5,9	486	4,8	6 997	6,1	6,5
с 16:00 до 17:00	5 701	6,2	506	5	7 176	6,2	6,6
с 17:00 до 18:00	6 477	7,1	519	5,1	8 065	7	6
с 18:00 до 19:00	6 139	6,7	529	5,2	7 732	6,7	6,4
с 19:00 до 20:00	5 804	6,4	611	6,1	7 114	6,2	7,9
с 20:00 до 21:00	5 105	5,6	616	6,1	6 257	5,4	9
с 21:00 до 22:00	4 466	4,9	628	6,2	5 370	4,7	10,5
с 22:00 до 23:00	3 577	3,9	535	5,3	4 471	3,9	10,7
с 23:00 до 24:00	2 793	3,1	496	4,9	3 516	3,1	12,4

В темное время суток произошло 24 949 ДТП, что составило немногим более четверти (27,3%) от общего количества. Вместе с тем в таких ДТП погибли более трети (39,4%, или 3 973) от общего числа погибших. Тяжесть последствий ДТП в темное время суток составила 11,4, что более чем в полтора раза выше в сравнении с аналогичным показателем для светлого времени суток (6,8).

За 9 месяцев 2022 года наиболее массовыми видами ДТП являлись столкновение транспортных средств (44,6%), наезд на пешехода (25,3%) и съезд с дороги (10,9%). Наибольшее число погибших отмечается в таких видах ДТП, как столкновение ТС (43,9%), наезд на пешехода (22,4%) и съезд с дороги (17,3%) (рис. 1.4). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (12,1), наезд на препятствие (9,5) и наезд на пешехода (9,3).

Увеличилось количество таких ДТП, как падение пассажира (+12,9%) и наезд на животное (+2,3%). Число погибших увеличилось при наездах на препятствие (+8,4%) и наездах на велосипедистов (+0,8%).



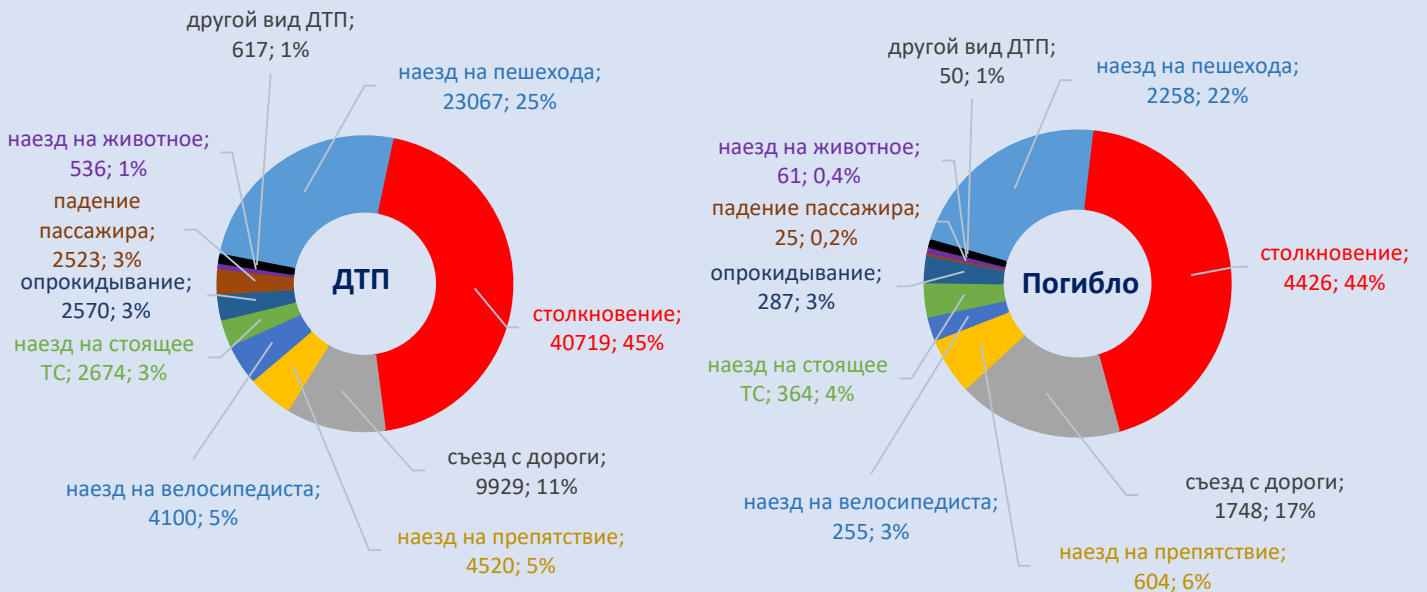


Рис. 1.4. Распределение ДТП и погибших в них по видам происшествий

За 9 месяцев 2022 года почти девять из десяти ДТП (87,5%) произошли из-за нарушения Правил дорожного движения РФ¹ водителями ТС. Всего совершено 79 858 (-6,4%) таких ДТП, в которых погибли 8 596 (-3,9%) и ранены 104 480 (-6,7%) человек. Почти каждое десятое (9,5%) ДТП связано с нарушением ПДД пешеходом. Всего произошло 8 660 (-7%) таких ДТП, в которых погибли 1 532 (-7,8%) и ранены 7 462 (-6,7%) человека (рис. 1.5).

В рассматриваемом периоде зарегистрировано 28 147 (-19,9%) 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 переездов³, что составило почти треть (30,8%) от общего числа зарегистрированных происшествий. В данных происшествиях погибли 2 924 (-15,3%) и ранены 35 147 (-20,6%) человек. Наиболее часто фиксировались отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части (удельный вес от всех ДТП с НДУ 56,8%), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (17,8%), недостатки зимнего содержания (13,9%).

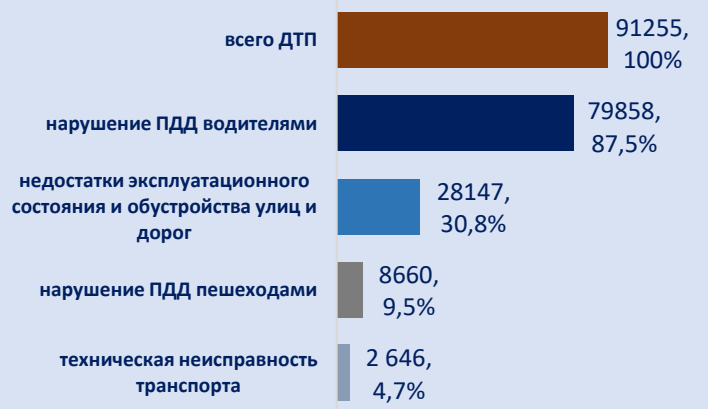


Рис. 1.5. Количество ДТП и их доля из-за основных причин² и с сопутствующими условиями

¹ Далее также – «ПДД РФ».

² Представленные данные показывают долю ДТП, произошедших по разным причинам, а также долю ДТП, при которых зафиксированы сопутствующие нарушения, от общего количества. Возможно, что одно ДТП имеет одновременно несколько прямых причин и сопутствующих нарушений, в результате чего сумма всех представленных показателей будет больше абсолютного количества произошедших ДТП.

³ Далее также – «неудовлетворительные дорожные условия» или «НДУ».



Доля ДТП, при которых зафиксированы технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация¹, традиционно имеет невысокий уровень и составляет 4,7%. В анализируемом периоде зарегистрировано 4 283 (-24,3%) таких ДТП, в которых погибли 716 (-20,4%) и ранены 5 778 (-24,8%) человек. Такие происшествия характеризуются достаточно высоким показателем тяжести последствий (11). В 143 ДТП техническая неисправность стала непосредственной причиной происшествия. В таких ДТП погибли 23 и ранены 208 человек.

¹ Далее также – «технические неисправности».



2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП

На автомобильные дороги федерального значения¹ общего пользования (включая участки, проходящие по территории населенных пунктов) приходится 14,3% (13 015) от всех ДТП и почти треть (31,5%, или 3 172) погибших, регионального и межмуниципального значения² – пятая часть (20,2%, или 18 391) от всех происшествий и более трети (37,8%, или 3 808) погибших, местного значения³ (включая улично-дорожную сеть городов и населенных пунктов) – две трети (65,5%, или 59 759) от всех ДТП и 30,6% (3 086) погибших, частные — по 0,1% (90) от всех происшествий, погибших (12) и раненых (121) (рис. 2.1).

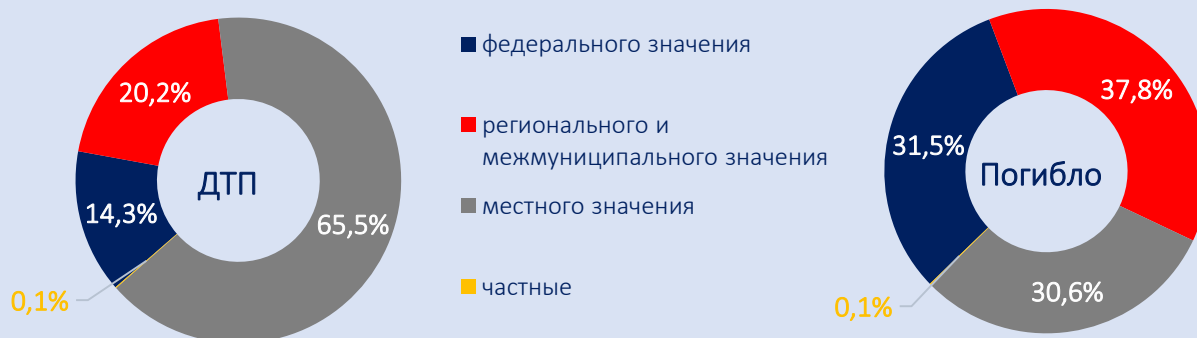


Рис. 2.1. Распределение количества ДТП и числа погибших на дорогах общего пользования⁴

Для оценки и сравнения уровня рисков ДТП и смертельных случаев на дорогах различного статуса целесообразно рассмотреть не только абсолютные, но и относительные показатели. Наиболее объективным представляется сравнение количества ДТП и числа погибших в расчете на 100 км протяженности автодорог различного статуса⁵.

Сравнение показало, что на ФАД вероятность совершения ДТП в 3,4 раза выше по сравнению с МАД и в пять с половиной раз выше, чем на РиММАД. В соотношении рисков гибели разница еще более существенна. На ФАД риск гибели выше в 6,3 раза, чем на РиММАД и в 16,6 раза, чем на МАД. Таким образом, дороги федерального значения являются наиболее аварийно-опасными (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Соотношение относительных показателей, отражающих риски ДТП и гибели на дорогах различного статуса

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

² Далее также – «региональная или 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 В расчетах использована протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец 2021 года по данным Росстата (формы № 1-ДГ и № 3-ДГ(мо)).



На платных участках автомобильных дорог зарегистрировано 478 (-7,5%) ДТП, в которых погибли 82 (-11,8%) и ранены 677 (+0,9%) человек. Доля таких происшествий и погибших в них составляет 0,5 и 0,8% соответственно. Подавляющее большинство ДТП (89,5%, или 428), погибших (95,1%, или 78) и раненых (90,1%, или 610) приходится на участки платных дорог, проходящих вне городов и населенных пунктов. Тяжесть последствий на этих участках составляет 11,3, что почти в полтора раза ниже, чем общий показатель тяжести последствий для всех автомобильных дорог вне городов и населенных пунктов.

ГОРОДА И НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ

На территории городов и населенных пунктов¹, как и ранее, регистрируется более трех четвертей (76,1%) всех ДТП, примерно столько же раненых (73,1%), при этом доля погибших существенно ниже и составляет 45,7%. 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).

На участки федеральных дорог, проходящих через города и населенные пункты, приходится почти треть (29,9%, или 3 888) происшествий от всех ДТП на федеральных автомобильных дорогах, на них же приходится почти пятая часть от числа погибших (19,5%, или 620). На участки региональных и межмуниципальных дорог, проходящих через города и населенные пункты, приходится почти половина (40,6%, или 7 465) происшествий и почти треть (31,8%, или 1 211) погибших. При этом отмечено увеличение по сравнению с АППГ количества ДТП на 1,8%, числа погибших – на 1,8%, раненых – на 3,3% (9 808).

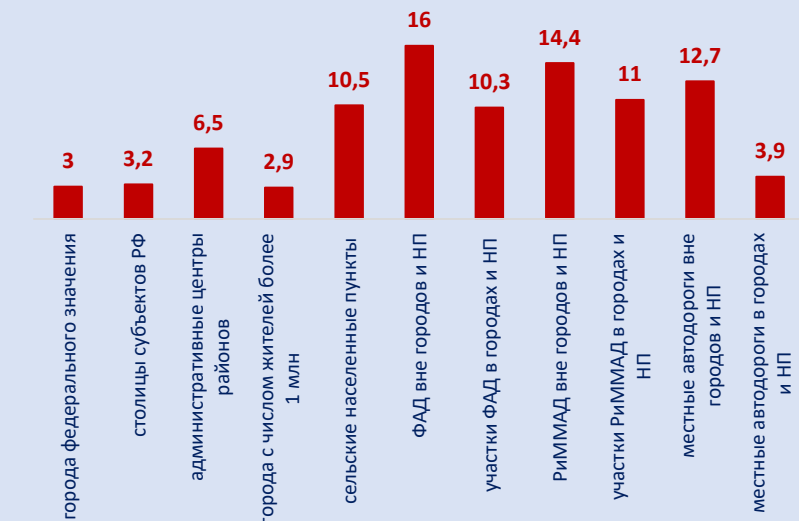


Рис. 2.3. Тяжесть последствий ДТП в зависимости от места совершения

из 15, в сельских населенных пунктах погиб практически каждый десятый пострадавший (рис. 2.3).

Аварийность на участках автодорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, оказывает значительное влияние прежде всего на показатели смертности от ДТП и их последствий. Если суммарное количество ДТП на участках федеральных, региональных и межмуниципальных дорог,

Таблица 2.1

	ДТП, кол-во	± % к АППГ	Погибло, человек	± % к АППГ	Ранено, человек	± % к АППГ	Тяжесть последствий
В городах и НП	69433	-5,1	4601	-3,6	84152	-5,2	5,2
Вне городов и НП	21822	-9,1	5477	-5,7	30987	-9,1	15

Необходимо отметить, что тяжесть последствий на участках федеральных, региональных и межмуниципальных автодорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, в два раза превышает среднее значение данного показателя для городов и населенных пунктов и составляет более 10 погибших на 100 пострадавших.

В городах федерального значения², столицах субъектов Российской Федерации и городах с численностью жителей более 1 млн к смерти привели полученные в ДТП травмы в среднем у одного из 30 пострадавших в ДТП, в административных центрах муниципальных районов – у одного

¹ Далее также – «города и НП».

² Далее также – «ГФЗ».



проходящих через территорию населенных пунктов, составляет шестую часть (16,4%, или 11 353) от общего количества ДТП в городах и населенных пунктах, то число погибших в ДТП на данных участках автодорог составляет более трети (39,8%, или 1 831) от общего числа погибших в городах и населенных пунктах.

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 более чем в два раза меньше, чем в вышеуказанных крупных городах (рис. 2.4).

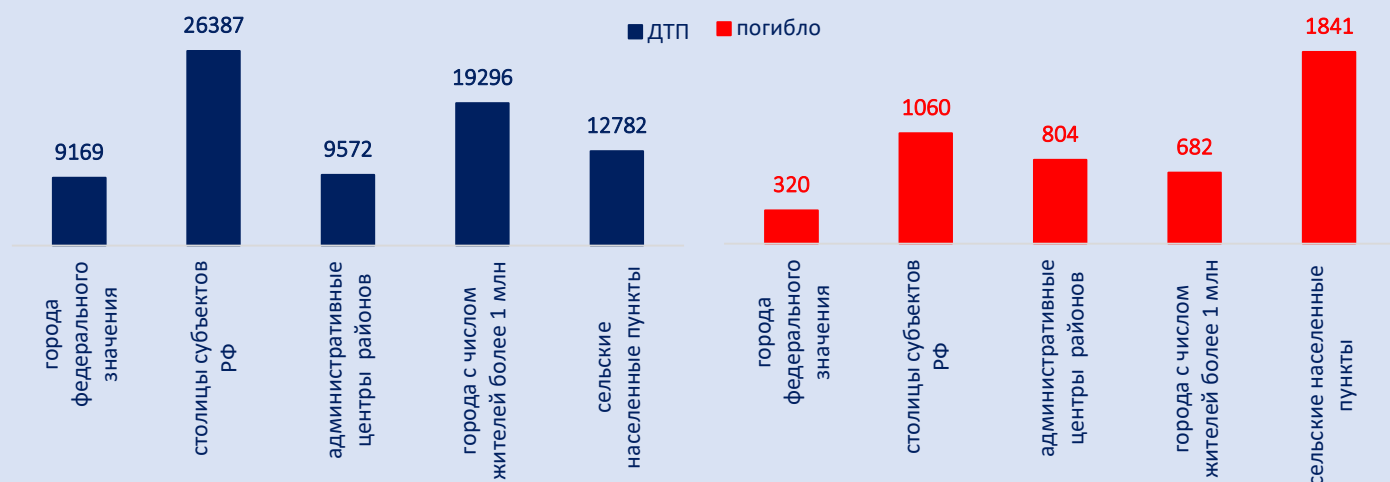


Рис. 2.4. Количество ДТП и число погибших в городах и населенных пунктах различного статуса

Отмечен рост основных показателей аварийности в сельских населенных пунктах. Количество ДТП увеличилось на 2,8%, число погибших – на 5,4%, раненых – на 3,9%. Незначительное увеличение числа погибших – на 0,1% – также зафиксировано в столицах субъектов.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

На автодорогах вне городов и населенных пунктов происходит почти четверть (23,9%, или 21 822) от общего количества ДТП. На эти происшествия приходится более половины (54,3%, или 5 477) погибших. Тяжесть последствий ДТП на автодорогах вне городов и населенных пунктов, как и в прошлые годы, в три раза выше, чем в городах и населенных пунктах, и составляет 15 (рис. 2.5).



Рис. 2.5. Распределение количества ДТП и числа погибших на дорогах общего пользования

Почти половина (46,6%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на ФАД вне городов и населенных пунктов. При этом доля количества ДТП



от общего числа происшествий вне населенных пунктов на таких дорогах несколько меньше и составляет 41,8%. Всего на ФАД вне городов и населенных пунктов в 9 127 (-7%) ДТП погибли 2 552 (-8,6%) и ранены 13 363 (-6,8%) человека. Тяжесть последствий ДТП достаточно высока и составляет 16.

При оформлении каждого двенадцатого (7,8%) ДТП на ФАД вне городов и населенных пунктов установлено наличие НДУ, тяжесть последствий достигла 21,7 (АППГ – 19,8). Однако количество ДТП сократилось на 32,5%, число погибших – на 25,1%, раненых – на 33,5%.

Более трети смертельных случаев на ФАД вне городов и населенных пунктов (38,2%, или 976 погибших) имели место в темное время суток. Тяжесть последствий в это время суток (20,7) в полтора раза выше, чем в светлое время суток (14,1).

На автодороги регионального и межмуниципального значения вне городов и населенных пунктов приходится 50,1% от всех ДТП вне городов и населенных пунктов и 47,4% – от погибших. Всего в 10 925 (-11,6%) ДТП погибли 2 597 (-3,7%) и ранены 15 377 (-11,6%) человек.

Показатель тяжести последствий для ДТП на региональных и межмуниципальных дорогах вне НП составил 14,4, а при наличии неудовлетворительных дорожных условий, которые были выявлены при оформлении четверти (22,2%, или 2 430) происшествий, его значение составило 15,9. Максимальную тяжесть последствий на указанных дорогах (18,4) имели ДТП, произошедшие в темное время суток. Данные ДТП составили 29,3% (3 196) от общего количества ДТП на региональных и межмуниципальных автодорогах вне городов и населенных пунктов, доля погибших – 35,5% (922), раненых – 26,5% (4 081).

На автодороги местного значения вне городов и населенных пунктов приходится 7,9% (1 726) ДТП, 5,8% (320) погибших и 7,1% (2 192) раненых, число погибших увеличилось на 0,9%. Также рост всех основных показателей отмечен в темное время суток. Количество ДТП увеличилось на 5,2% (507), число погибших – на 1,7% (120), раненых – на 2,9% (599).

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

В рассматриваемом периоде наблюдается снижение на 16,6% (121) количества ДТП на железнодорожных переездах, а также числа погибших в них – на 26,4% (39) и раненых – на 3,8% (154). Такие происшествия характеризуются высоким значением тяжести последствий (20,2), в них погибает каждый пятый пострадавший.



3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ

Наибольшее количество ДТП (87,5%) совершается из-за нарушения правил дорожного движения водителями ТС. За 9 месяцев 2022 года произошло 79 858 (-6,4%) ДТП, в которых погибли 8 596 (-3,9%) и ранены 104 480 (-6,7%) человек. Тяжесть последствий таких ДТП составила 7,6.

ВИДЫ НАРУШЕНИЙ ПДД

Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС за 9 месяцев текущего года, являлись нарушение скоростного режима (17 241, или 21,6%), несоблюдение очередности проезда перекрестков (15 923 ДТП, или 19,9%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (10 124 ДТП, или 12,7%), неправильный выбор дистанции (9 175 ДТП, или 11,5%), выезд на полосу встречного движения¹ (7 602 ДТП, или 9,5%), нарушение правил проезда пешеходного перехода (6 983, или 8,7%). Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие нарушения скоростного режима (2 810, или 32,7% от общего числа погибших из-за нарушений ПДД водителями), выезда на полосу встречного движения (2 436, или 28,3%). Высокой тяжестью последствий характеризовались ДТП, которые произошли вследствие выезда на полосу встречного движения (15,6), нарушения скоростного режима (11,4), нарушения правил обгона (12,8), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (9,9), нарушение правил проезда Ж/Д переездов (34,4) (рис. 3.1).

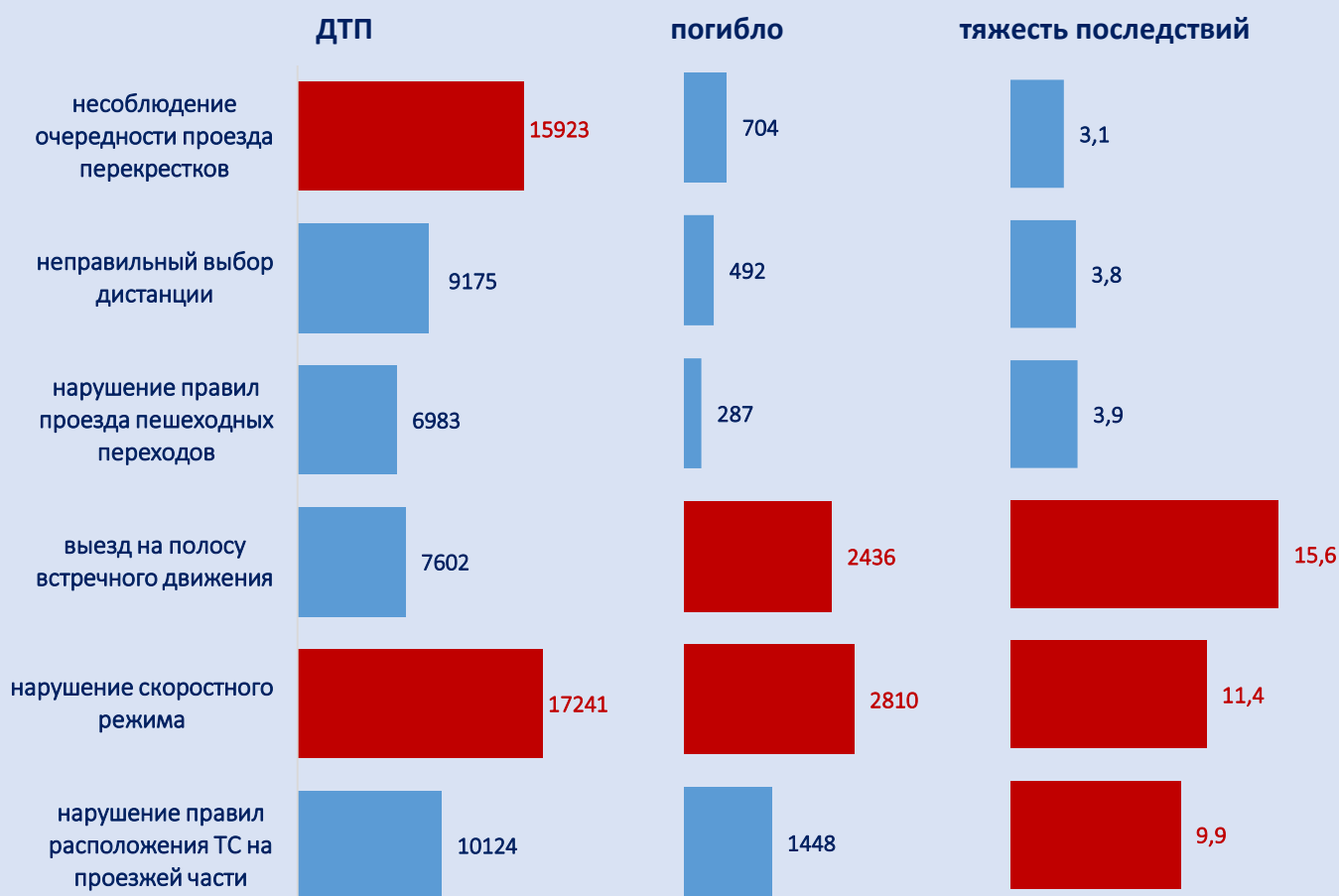


Рис. 3.1. Количество ДТП из-за основных видов нарушений ПДД водителями ТС, число погибших в них и тяжесть последствий

¹ Далее также «ПВД».



Отмечен рост трех основных показателей аварийности из-за нарушения скоростного режима. Количество ДТП увеличилось на 4,1%, число погибших – на 10,8%, раненых – на 3,6%.

За рассматриваемый период рост числа погибших наблюдается из-за нарушения требований сигналов светофоров (+18%, 105), нарушения правил перестроения (+9,9%, 78), несоблюдения очередности проезда перекрестков (+1%, 704).

Многолетнее распределение числа погибших вследствие выезда на полосу встречного движения по месяцам показывает, что максимальные значения совпадают с периодом, когда фиксируется заснеженность проезжей части или наличие на ней снежного наката (рис. 3.2). Указанные условия препятствуют различимости горизонтальной дорожной разметки, что, соответственно, влияет на возможность правильного позиционирования положения ТС на проезжей части относительно встречного транспорта, а также могут способствовать потере управления ТС, его дальнейшему сносу или заносу.

С учетом того, что распределение числа погибших из-за выезда на ПВД в текущем году в целом совпадает с трендом предыдущих лет, можно предположить, что начиная с ноября возможно увеличение числа погибших из-за выезда на ПВД, так как на большей территории страны в это время уже возможно появление снежного покрова.

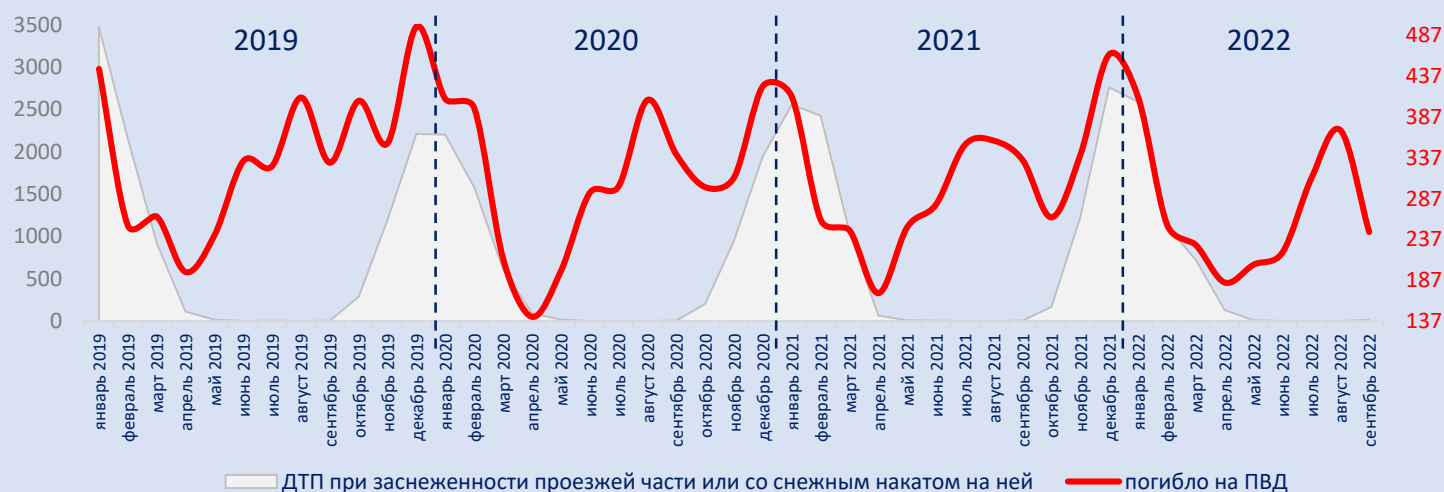


Рис. 3.2. Зависимость числа погибших из-за выезда на ПВД и наличия на проезжей части снежных отложений¹

АВАРИЙНОСТЬ ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ РАЗЛИЧНЫХ КАТЕГОРИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Восемь из десяти (80,8%, или 64 565) ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями, совершены водителями легковых автомобилей. В таких ДТП погибли 6 859 (79,8%) человек и 85 715 (82%) получили ранения. Тяжесть последствий составила 7,4 (рис. 3.3).

На долю водителей мотоциклов пришлось 3,9% (3 132) ДТП, в которых погибли 356 (4,1%) и ранены 3 353 (3,2%) человека. Тяжесть последствий составила 9,6.



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

¹ Для сведений о наличии снежного покрова использованы данные о количестве ДТП, при которых установлено наличие снежного наката или заснеженности проезжей части, что позволяет усреднено установить начало появления снежного покрова. Рассмотренные показатели усреднены и каждый регион может иметь свои особенности.



Водителями грузовых автомобилей совершено 6 360 ДТП, что составило 8% от общего количества ДТП, в которых виновны водители ТС. В результате таких происшествий погибли 956 (11,1%) и ранены 8 011 (7,7%) человек. Тяжесть последствий составила 10,7 (рис. 3.4).

Из-за нарушения ПДД водителями тракторов и других самоходных механизмов совершено 189 ДТП, в них погиб 31 и ранены 214 человек. Доля ДТП от общего количества происшествий, произошедших по вине водителей, составила 0,2%, доля числа погибших — 0,4%.

Увеличились все основные показатели аварийности по вине водителей трамваев: количество ДТП — на 25,4% (84), число погибших — на 200% (6), раненых — на 28,9% (107). Аварийность по вине водителей троллейбусов также возросла: количество ДТП — на 9% (157), число погибших — на 500% (6), раненых — на 11,2% (179).

По вине водителей, управляющих автобусами, совершено 3,1% (2 494) ДТП, на которые пришлось 1,3% (112) погибших и 3,6% (3 711) раненых (рис. 3.5).

По вине водителей легковых такси совершено 1 528 (1,9%) ДТП, в которых погибли 57 (0,7%) и ранены 1 934 (1,9%) человека.

Водителями транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду (каршеринг), совершено 384 (-10,7%) ДТП, в которых зафиксировано 33 (9 месяцев 2021 года — 31) летальных случая, 508 (-8,3%) человек получили ранения.



Рис. 3.4. Аварийность из-за нарушения ПДД водителями грузовых ТС

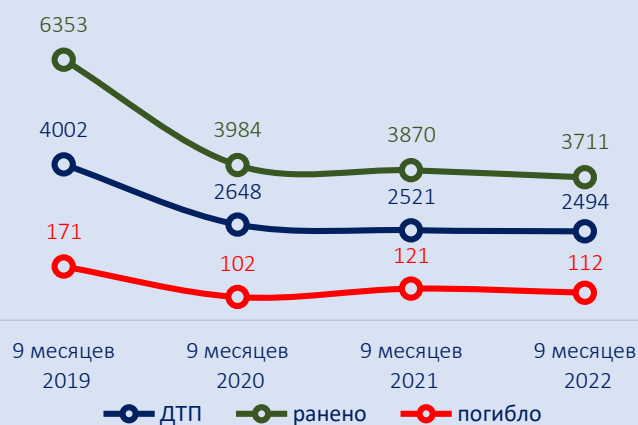


Рис. 3.5. Аварийность из-за нарушения ПДД водителями автобусов

ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП

Как и в предыдущие годы, наибольшее количество ДТП (21 570, или 27%) совершено водителями возрастной группы от 30 до 40 лет. В таких происшествиях также отмечено наибольшее число погибших (2 257, или 26,3%) и раненых (28 315, или 27,1%). Наибольшей тяжестью последствий (9,1) характеризуются ДТП, совершенные водителями возрастной группы свыше 70 лет.

Отмечается рост на 19,6% количества ДТП, совершенных водителями в возрасте от 10 до 16 лет, то есть лицами, которые не могли быть допущены к участию в дорожном движении в качестве водителя механического ТС. Увеличение числа погибших отмечено в ДТП, произошедших по вине водителей в возрасте от 40 до 50 лет (+6,4%) (табл. 3.1). Произошло увеличение всех основных показателей аварийности по вине водителей в возрасте 60 лет и старше: количество ДТП возросло на 3,2%, число погибших — на 15,2%, раненых — на 4,3%.



Таблица 3.1

Возрастная группа	ДТП, кол-во	Удельный вес	Погибло, человек	Удельный вес	Ранено, человек	Удельный вес	Тяжесть последствий
до 10 лет	20	0,02	0	0	26	0,02	–
от 10 до 14 лет	272	0,3	4	0,03	339	0,3	1,2
от 14 до 16 лет	569	0,7	31	0,4	717	0,7	4,1
от 16 до 18 лет	733	0,9	66	0,8	972	0,9	6,4
от 18 до 21 года	3 989	5,0	364	4,2	5 646	5,4	6,1
от 21 года до 25 лет	6 603	8,3	731	8,5	9 106	8,7	7,4
от 25 до 30 лет	8 540	10,7	865	10,1	11 518	11,0	7,0
от 30 до 40 лет	21 570	27,0	2 257	26,3	28 315	27,1	7,4
от 40 до 50 лет	15 981	20,0	1 850	21,5	20 734	19,8	8,2
от 50 до 60 лет	10 780	13,5	1 251	14,6	13 948	13,3	8,2
от 60 до 70 лет	7 171	9,0	841	9,8	9 343	8,9	8,3
свыше 70 лет	2 673	3,3	337	3,9	3 377	3,2	9,1

Как и ранее, наибольший удельный вес основных показателей аварийности приходится на группу водителей со стажем управления ТС свыше 30 лет. Количество ДТП, совершенных этой группой водителей, составило 23,2% (18 502), число погибших – 29,3% (2 519), раненых – 22,9% (23 896).

Сохраняется тенденция к распределению тяжести последствий ДТП между группами водителей с разным стажем управления ТС, при которой с увеличением стажа водителей растет значение тяжести последствий совершенных ими ДТП. Так, для начинающих водителей (со стажем управления до двух лет) величина данного показателя составила 5,6, а для водителей со стажем свыше 30 лет – 9,5 (табл. 3.2).

Таблица 3.2

Стаж управления	ДТП, кол-во	Удельный вес	Погибло, человек	Удельный вес	Ранено, человек	Удельный вес	Тяжесть последствий
до 2 лет	5 405	6,8	455	5,3	7 678	7,3	5,6
от 2 до 5 лет	7 654	9,6	705	8,2	10 376	9,9	6,4
от 5 до 10 лет	12 440	15,6	1 144	13,3	16 451	15,7	6,5
от 10 до 15 лет	11 623	14,6	1 163	13,5	15 518	14,9	7,0
от 15 до 20 лет	9 224	11,6	1 014	11,8	11 923	11,4	7,8
от 20 до 25 лет	8 599	10,8	953	11,1	11 234	10,8	7,8
от 25 до 30 лет	5 497	6,9	650	7,6	7 030	6,7	8,5
свыше 30 лет	18 502	23,2	2 519	29,3	23 896	22,9	9,5

Рост числа погибших зафиксирован в ДТП, произошедших по вине водителей, имеющих стаж управления ТС от 15 до 20 лет (+4,8%), от 20 до 25 лет (+4,7%) и от 25 до 30 лет (+23,6%).

В связи с тем, что абсолютные показатели аварийности в зависимости от возраста или стажа виновных в совершении ДТП водителей в значительной степени зависят от численности водителей соответствующих возрастных групп и групп с различным стажем управления ТС, целесообразно оценить водителей по возрасту и стажу, рассмотрев их коэффициент виновности. В данном случае коэффициент виновности показывает долю ДТП, произошедших по вине водителей соответствующей возрастной категории и с определенным стажем управления ТС от общего количества ДТП с их участием.

Высокий коэффициент виновности отмечается у водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет. Практически во всех возрастных группах его показатель превышает 60% (исключение составляют водители в возрасте от 16 до 18 лет – 38%, а также от 55 до 59 лет – 53,2%).



С увеличением водительского стажа происходит снижение коэффициента виновности во всех возрастных группах. Наименьшие значения отмечены для водителей в возрасте от 25 до 55 лет, имеющих стаж управления не менее 10 лет. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 51,2%.

Относительно высокие показатели коэффициента виновности наблюдаются при достижении водителями возраста 60 лет. Однако стоит заметить, что водители в возрасте от 60 до 65 лет, имеющие стаж 25 лет и более, все же отличаются несколько меньшими показателями.

К наибольшей группе риска относятся водители в возрасте 65 лет и старше. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 67,8%, то есть данные водители являлись виновными практически в 7 из 10 ДТП с их участием. Причем, в отличие от других возрастных групп, водители данной группы, имеющие большой стаж, не так значительно отличаются от малоопытных водителей (табл. 3.3).

Таблица 3.3

Возраст	Стаж												
	до 2	от 2 до 5	от 5 до 10	от 10 до 15	от 15 до 20	от 20 до 25	от 25 до 30	от 30 до 35	от 35 до 40	от 40 до 45	от 45 до 50	от 50 до 55	55 и более
до 16													
от 16 до 18	38,2												
от 18 до 20	65,4	53,8											
от 20 до 25	65,7	60,7	55,7										
от 25 до 30	62,4	60,0	54,8	51,5									
от 30 до 35	64,1	58,8	55,5	51,2	49,1								
от 35 до 40	65,1	57,2	56,0	52,5	50,4	48,1							
от 40 до 45	66,7	58,0	55,4	54,1	52,0	50,2	48,4						
от 45 до 50	67,9	56,0	55,7	55,2	52,7	51,2	50,6	50,6					
от 50 до 55	67,4	59,9	60,0	54,9	53,3	51,9	50,2	49,0	48,8				
от 55 до 60	53,2	58,9	60,0	58,8	56,3	54,1	54,9	54,1	49,9	51,3			
от 60 до 65	62,5	62,3	64,6	62,8	61,6	59,8	54,2	56,0	58,4	53,9	55,7		
65 и старше	63,6	71,9	72,0	69,8	67,9	69,9	65,1	65,9	68,0	66,5	63,5	66,1	71,8

Стоит отметить, что лица в возрасте до 16 лет, то есть те, которые не могли быть допущены к участию в дорожном в качестве водителя механического ТС и, соответственно, не могли иметь стаж управления ТС, имеют один из наиболее высоких показателей коэффициента виновности – 71,3%.

Лица старше 16 лет, не имеющие права управления ТС или соответствующей категории на управление ТС данного вида, отличаются еще более высоким коэффициентом виновности – 81%.

АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ¹

За рассматриваемый период каждое десятое ДТП (11%) произошло с участием водителей в состоянии либо с признаками опьянения. В данных происшествиях погиб каждый пятый (21,6%) от общего числа погибших на дорогах страны. Всего произошло 10 030 (-16,6%) ДТП, в которых погибли 2 174 (-26,8%) человека и 13 192 (-17,2%) получили ранения. Показатель тяжести последствий составил 14,1.

Рост трех основных показателей аварийности зафиксирован в Новосибирской области, Еврейской автономной области и Чукотском автономном округе. В 11 регионах увеличилось число погибших,

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



наибольший рост зафиксирован в Республике Калмыкия (+60%, 8), Белгородской (+26,3%, 24), Мурманской (+50%, 9), Орловской (+150%, 20) областях и Еврейской автономной области (+33,3%, 8).

В 8 063 ДТП у участвующих водителей состояние опьянения установлено. Эти происшествия составили 80,4% от общего количества ДТП с участием водителей с признаками опьянения. Доля погибших несколько выше и составляет 95,9% (2 085), доля раненых – 79,8% (10 524).

Почти в каждом пятом ДТП (19,7%, или 1 976) от общего числа происшествий, в которых участвовали водители с признаками опьянения, водители отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

В 578 (-34,4%) ДТП участвовавшие водители находились в состоянии наркотического опьянения, в данных происшествиях погибли 130 (-29%) и ранены 832 (-33,5%) человека.

В рассматриваемом периоде произошло 602 (-13,1%) ДТП, после совершения которых участвовавшие в них водители не выполнили требование ПДД о запрете употребления алкогольных напитков, наркотических или психотропных веществ. В таких ДТП погибли 33 (-32,7%) человека и 769 (-11,1%) получили ранения.

Водители, находившиеся в состоянии опьянения или имеющие его признаки, в большинстве случаев являлись виновниками ДТП (92,4%, или 9 267), в которых участвовали, доля погибших в таких ДТП составила 92,3% (2 006), раненых – 92,7% (12 230).

ВОДИТЕЛИ-ГРАЖДАНЕ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

За рассматриваемый период из-за нарушения ПДД водителями-гражданами иностранных государств произошло 3 819 (+6%) ДТП, что составило 4,8% от общего количества ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями ТС. В таких ДТП погиб 341 (+15,6%) и ранены 5 065 (+6,3%) человек. Иностранные водители были виновны в двух третях (66%) от всех ДТП с их участием.

Тяжесть последствий ДТП по вине иностранных водителей (6,3) ниже значения тяжести последствий для всех виновных водителей (7,6).

Наибольший удельный вес ДТП, совершенных водителями-гражданами иностранных государств, в общем количестве ДТП, произошедших на территории конкретного региона по вине водителей, отмечен в Магаданской (13%, или 15), Московской (12%, или 300), Сахалинской (13,6%, или 92) областях, г. Москве (18,8%, или 917) и г. Санкт-Петербурге (17,4%, или 437).

Увеличилось на 10,6% (208) количество ДТП с участием водителей иностранных государств, с признаками опьянения, число раненых в данных происшествиях также возросло на 1,5% (267), число погибших сократилось на 2,5% (39). Тяжесть последствий осталась на прежнем уровне – 12,7.



4. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ

Вторым по массовости видом ДТП продолжает оставаться наезд на пешехода. Таких происшествий за 9 месяцев 2022 года составила четверть (25,3%) от общего количества ДТП. Число погибших в таких ДТП пешеходов составило более пятой части (22,4%) от всех погибших в ДТП, раненых – 18,8% от всех раненых в ДТП.

Всего зарегистрировано 23 049 (-5,3%) наездов на пешеходов, в которых погибли 2 254 (-6,4%) и ранены 21 622 (-5,4%) пешехода (рис. 4.1).

Две трети (68%, или 15 678) наездов на пешеходов произошли из-за нарушений, допущенных водителями, однако на данные происшествия приходится менее половины погибших (46,5%, или 1 047), при этом их число увеличилось на 1,5%. По неосторожности самих пешеходов совершена только треть (1 506). Тяжесть последствий наездов, произошедших по неосторожности самих пешеходов (17,3), в три раза выше, чем при наездах по вине водителей (6,4).

Увеличение количества наездов на пешеходов зафиксировано в 29 регионах. Наибольший рост количества наездов зафиксирован в Республике Ингушетия (+88,9%) и Карачаево-Черкесской Республике (+28,6%), Смоленской области (+24,5%), а также в Еврейском автономном округе (+24,1%).

Рост числа погибших пешеходов отмечен в 34 регионах, наибольший – в Карачаево-Черкесской Республике (+166,7%, 8 погибших) и Республике Калмыкия (+100%, 4), Орловской (+112,5%, 17), Смоленской (+90%, 19) областях, г. Севастополе (+133,3%, 7) и Еврейской автономной области (+150%, 5). В 11 субъектах отмечен рост всех основных показателей аварийности от ДТП данного вида (табл. 4.1).

Таблица 4.1

Субъекты Российской Федерации, в которых отмечен рост всех основных показателей аварийности, связанной с наездами на пешеходов

	ДТП, кол-во	+ АППГ, %	Погибло, человек	+ АППГ, %	Ранено, человек	+ АППГ, %	Тяжесть последствий
Республика Дагестан	242	+7,1	43	+10,3	207	+2,5	17,2
Республика Ингушетия	34	+88,9	10	+66,7	25	+108,3	28,6
Карачаево-Черкесская Республика	54	+28,6	8	+166,7	46	+17,9	14,8
Приморский край	478	+9,1	50	+2	438	+9,5	10,2
Архангельская область	131	+6,5	11	+57,1	122	+1,7	8,3
Волгоградская область	391	+4,5	43	+22,9	362	+2,8	10,6
Кемеровская область	429	+1,4	45	+9,8	398	+1,3	10,2
Рязанская область	231	+10	28	+27,3	214	+7	11,6
Смоленская область	137	+24,5	19	+90	122	+15,1	13,5
Ямало-Ненецкий автономный округ	35	+6,1	4	+33,3	32	+6,7	11,1
Еврейская автономная область	36	+24,1	5	+150	32	+14,3	13,5



Рис. 4.1. Основные показатели аварийности вследствие наездов на пешеходов



Распределение показателей аварийности при наездах на пешеходов по месяцам соответствует показателям предыдущих лет. Минимальные значения зафиксированы с февраля по май, а начиная с июня отмечается рост количества наездов. Согласно данным за предыдущие годы рост показателей достигал пиковых значений в октябре-ноябре, в связи с чем можно предположить, что данный тренд сохранится и в текущем году (рис. 4.2).

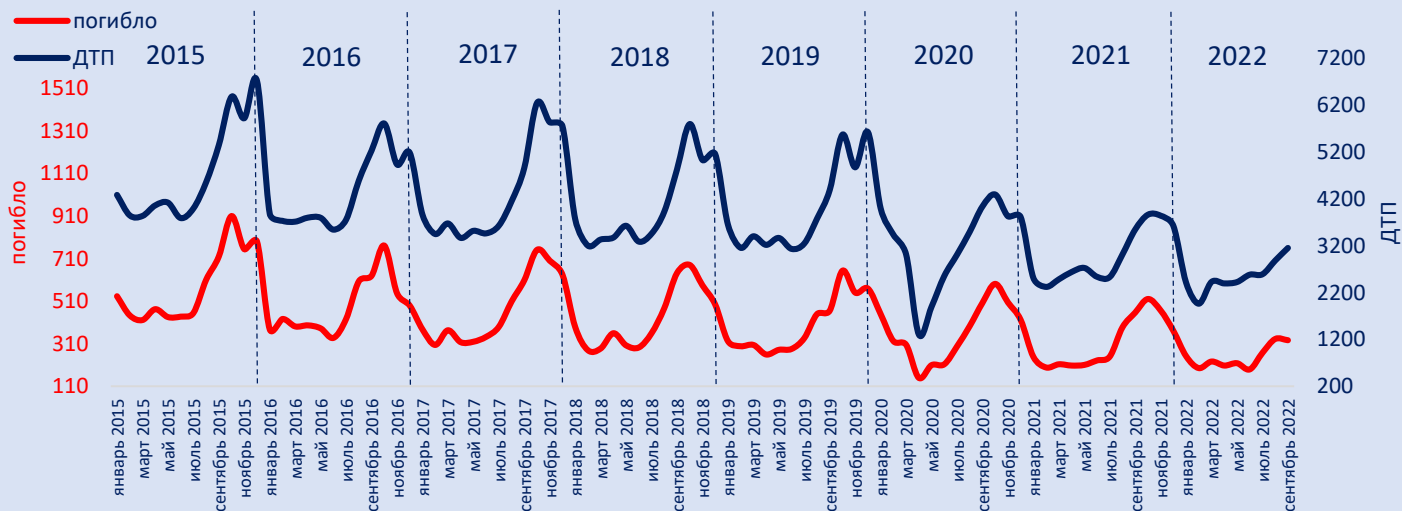


Рис. 4.2. Динамика количества наездов на пешеходов и числа погибших в них по месяцам

Количество наездов на пешеходов с понедельника по четверг примерно равно, наибольшее количество приходится на пятницу. 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 – 11,6, воскресенье – 12,2) (рис. 4.3, 4.4).

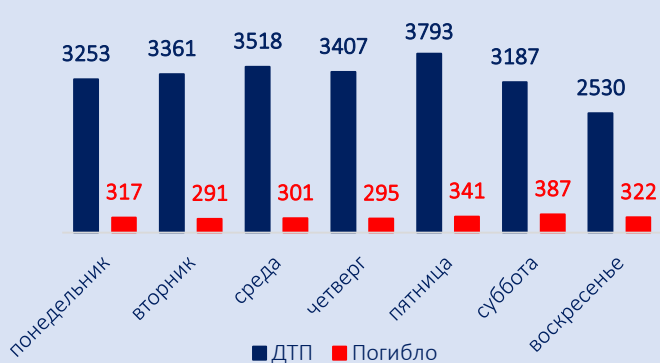


Рис. 4.3. Распределение количества наездов на пешеходов и погибших в них по дням недели

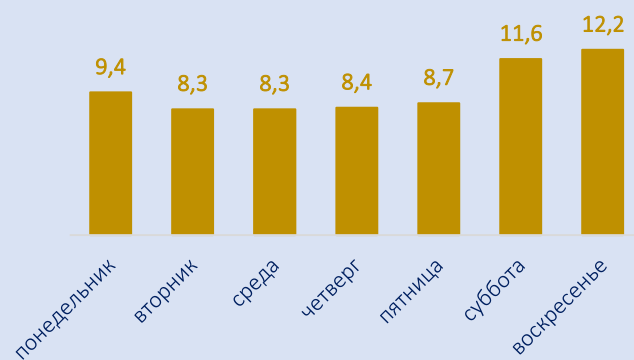


Рис. 4.4. Распределение тяжести последствий по дням недели

В темное время суток произошла почти треть (31,4%, или 7 228) происшествий от общего количества наездов на пешеходов, при этом погибшие в них пешеходы составили почти две трети (63%, или 1 419) от их общего числа. Тяжесть последствий при наездах на пешеходов в темное время суток почти в четыре раза выше, чем в светлое, и составила 19 погибших на 100 пострадавших.



Подавляющее большинство (93,4%, или 21 517) наездов на пешеходов совершено на улично-дорожной сети городов и населенных пунктов, в которых погибли 1 562 (69,3%) и ранены 20 719 (95,8%) пешеходов. Вне городов и населенных пунктов произошло 6,6% (1 532) наездов на пешеходов, однако удельный вес погибших составляет 30,7% (692) от общего числа погибших пешеходов. Тяжесть последствий наездов вне НП (43,4) в 6 раз выше, чем при наездах в НП (7), смертельные травмы вне НП получил практически каждый второй пострадавший пешеход.

Наибольшее количество ДТП (60,2%, или 13 873), связанных с наездом на пешеходов, произошло вне границ пешеходных переходов. Погибшие в данных ДТП пешеходы составляют более трех четвертей (80,3%, или 1 809) от общего числа погибших при наездах (рис. 4.5).

Из всех наездов на пешеходных переходах на нерегулируемых совершено 68,5% (6 286), на которые пришлось 64,7% (288) от всех погибших пешеходов на пешеходных переходах. На регулируемые пешеходные переходы пришлось треть (31,5%, или 2 890) наездов на пешеходов, доля погибших несколько выше – 35,3% (157) (рис. 4.6). За рассматриваемый период отмечено увеличение числа погибших при наездах на пешеходов на регулируемых пешеходных переходах в светлое время суток на 14,7% (с 75 до 86).

Наблюдается увеличение на 9,2% (71) количества наездов на пешеходов на дорогах федерального значения, при этом число погибших пешеходов на данных дорогах возросло на 16% (29), раненых – на 20,9% (52). На автомобильных дорогах федерального значения также наблюдается наибольший показатель тяжести последствий (35,8) наездов на пешеходов по сравнению с дорогами регионального или межмуниципального значения (14,8) и дорогами местного значения (20).

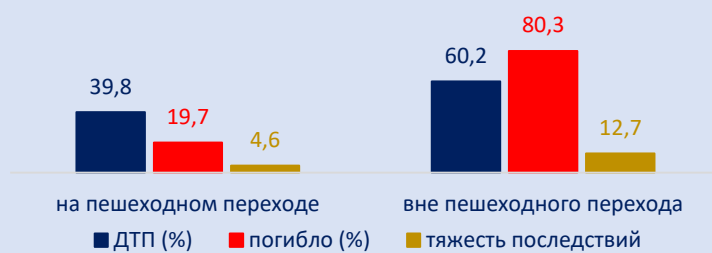


Рис. 4.5. Удельный вес ДТП и погибших и показатель тяжести последствий в зависимости от места наезда на пешехода



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



5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПассажиРОВ

За 9 месяцев текущего года произошло 32 987 (-6,3%) ДТП с пострадавшими пассажирами, в которых погибли 2 713 (-8%) и ранены 43 463 (-5,8%) человека.

Почти две трети пассажиров погибли при столкновениях (61,2%, или 1 659), съездах с дороги – 21,7% (590), наездах на препятствие – 7,8% (211), наездах на стоящее ТС – 4,2% (113), опрокидываниях – 3,2% (86). Во всех других видах ДТП в сумме погибли 54 (2%) пассажира (рис. 5.1).

В 8,1% (2 683; -8,9%) ДТП пострадавшие пассажиры не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась. Доля погибших при этом составляет 21,4% (581; -14,1%). Данные происшествия для пристегнутых пассажиров характеризуются высоким значением тяжести последствий (16,3). Она в 3,5 раза выше, чем для ДТП, в которых пострадавшие пассажиры были пристегнуты (4,7).

В 12 субъектах зафиксировано увеличение всех основных показателей аварийности в случаях, когда установлено, что в момент ДТП пострадавшие пассажиры не были пристегнуты при условии, что конструктивно такая возможность имелась (табл. 5.1).

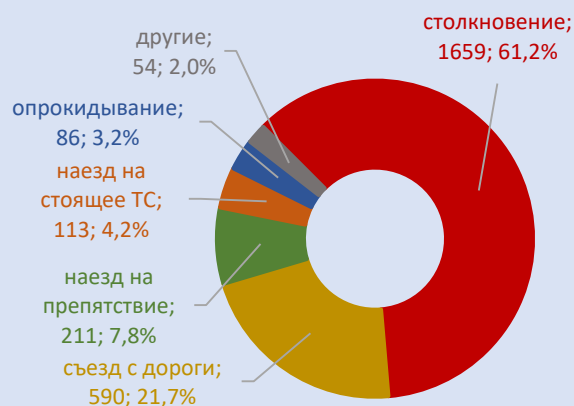


Рис. 5.1. Распределение числа погибших пассажиров по видам ДТП

Таблица 5.1

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Калмыкия	11	+22,2	2	+100	15	+25	11,8
Республика Крым	32	+6,7	6	+50	41	+24,2	12,8
Республика Марий Эл	32	+77,8	8	+100	33	+106,2	19,5
Забайкальский край	63	+16,7	25	+31,6	62	+17	28,7
Краснодарский край	51	+8,5	14	+55,6	69	+21,1	16,9
Вологодская область	54	+10,2	9	+28,6	61	+8,9	12,9
Кемеровская область - Кузбасс	52	+57,6	15	+200	50	+38,9	23,1
Московская область	56	+3,7	15	+36,4	57	+1,8	20,8
Оренбургская область	39	+50	9	+28,6	39	+56	18,8
Псковская область	25	+38,9	6	+20	32	+88,2	15,8
Рязанская область	17	+54,6	6	+50	16	+45,5	27,3
Свердловская область	78	+6,9	21	+5	88	+15,8	19,3

Наибольшая доля числа пострадавших¹ в ДТП пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имелась, наблюдалась в Республиках Тыва (37,4%), Хакасия (22,8%), Забайкальском (23,3%), Красноярском (24,8%) краях, Магаданской области (24,6%), Ненецком (25%) и Ямало-Ненецком (37,1%) автономных округах.

¹ Суммарное число погибших и раненых.



6. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

В течение 9 месяцев 2022 года с участием несовершеннолетних лиц (до 18 лет) произошло 15 035 (-1,5%) ДТП, в которых погибли 578 (стаб.) несовершеннолетних и 16 684 (-1,4%) получили ранения¹.

Отмечается снижение на 0,4% (12 184) количества ДТП с пострадавшими детьми в возрасте до 16 лет и числа раненых в них также на 0,4% (13 322). При этом число погибших детей выросло на 1,9% и составило 432.

В 7 регионах страны в результате ДТП не зарегистрировано ни одного погибшего ребенка. В то же время значительное увеличение числа погибших детей произошло в республиках Коми (+200%), Мордовия (+150%), Красноярском (+166,7) и Приморском (+366,7%) краях, Амурской (+233,3%), Белгородской (+125%), Новгородской (+150%) и Рязанской (+200%) областях. В ряде регионов в АППГ не было погибших детей, а в текущем году уже зарегистрированы смертельные случаи: Камчатский край (1), Архангельская (5), Костромская (2), Томская (2) области, Еврейская автономная область (1), Ханты-Мансийский автономный округ – Югра (4).

Подавляющее большинство (79%, или 9 622) ДТП с участием детей по-прежнему происходит по причине нарушения ПДД водителями. В этих происшествиях погибли 377 (87,3%) и ранен 10 751 (80,7%) ребенок. При этом число погибших детей увеличилось на 3,3%.

Распределение показателей аварийности в структуре детского дорожно-транспортного травматизма показывает, что наиболее часто в течение 9 месяцев 2022 года пострадавшие дети участвовали в ДТП в качестве пассажиров транспортных средств (43,4%) и пешеходов (39,6%). Наименьшее значение удельного веса (7,2%) отмечается в ДТП с детьми-водителями механических ТС. Следует отметить, что наибольшая доля погибших детей приходится на детей-пешеходов (60,2%), а наименьшая – на детей-водителей механических ТС (7,9%) (рис. 6.1).



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

ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ

Наибольшую долю происшествий с пострадавшими детьми (43,4%) составляют те, в которых дети участвовали в качестве пассажиров, т.е. пассивных участников движения. Всего с участием детей-пассажиров произошло 5 292 (-3,5%) ДТП, в которых погибли 260 (-5,1%) и ранены 6 230 (-3,4%) детей. Отмечается уменьшение показателя тяжести последствий таких ДТП (с 4,1 до 4,0).

Сократилось на 15,9% (819) количество ДТП, в которых водитель нарушил требования, предъявляемые ПДД РФ к перевозке детей. Число погибших в таких ДТП уменьшилось на 4,7% (81), а число раненых — на 12,9% (1 056).

Повышение трех основных показателей аварийности в случаях, когда водитель нарушил требования, предъявляемые к перевозке детей, зафиксированы в 7 регионах: Республике Бурятия, Алтайском и Приморском краях, Амурской, Костромской, Рязанской и Омской 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.



При осуществлении организованной перевозки групп детей произошло 5 (-50%) ДТП. Ни в одном из данных происшествий не зарегистрировано погибших детей, однако число раненых детей увеличилось на 69,2% и составило 22.

ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ

По итогам 9 месяцев 2022 года отмечено снижение основных показателей аварийности с участием пострадавших детей-пешеходов. Количество ДТП снизилось на 1,4% (4 819), число погибших – на 2,1% (93), раненых – на 1,9% (4 862).

Более чем в трети (38,8%, или 1 872) ДТП дети-пешеходы стали участниками происшествий по собственной неосторожности. На эти ДТП приходится почти половина (47,3%, или 44) погибших и более трети (38,2%, или 1 859) раненых детей-пешеходов.

На пешеходных переходах зафиксирована почти половина (40,9%) наездов на детей и четверть смертельных случаев (26,9%). Всего зафиксировано 1 970 (-4,2%) таких ДТП, в которых погибли 25 (-28,6%) и ранены 2 014 (-4,5%) детей.

Снизилось на 14,1% (55) 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 погиб 1 (-50%) и ранены 58 (-9,4%) детей.

Каждый седьмой (14,7%) наезд на детей совершен в темное время суток. Количество таких происшествий снизилось на 8,4% (707), число погибших детей – на 3,7% (26), раненых – на 9,3% (712).

По-прежнему проблему представляет пренебрежение к необходимости использования светоотражающих элементов у детей-пешеходов, 23 из 26 (88,5%) погибших и 80,2% (571) раненых в темное время суток детей-пешеходов не имели световозвращающих элементов, всего зафиксировано 570 (-9,5%) ДТП.

ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

Зафиксирован рост основных показателей аварийности с участием детей-велосипедистов. Количество таких ДТП увеличилось на 8,1% (1 367), число погибших – на 73,1% (45), раненых – на 7,4% (1 333). Показатель тяжести последствий ДТП с участием детей-велосипедистов увеличился с 2,1 до 3,3.

Более чем в половине (58,9%, или 805) ДТП дети стали участниками происшествий по собственной неосторожности. На эти происшествия приходится также более половины (51,1%, или 23) погибших и раненых (58,8%, или 784) детей-велосипедистов.

ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В отчетном периоде увеличилось на 25,3% (877) количество ДТП с участием детей-водителей механических транспортных средств, число погибших в таких ДТП увеличилось на 17,2% (34), раненых – на 26,5% (855). Тяжесть последствий в таких ДТП уменьшилась с 4,1 до 3,8.

В 9 из 10 ДТП с участием детей-водителей механических транспортных средств они управляли мототранспортом. Всего в течение 9 месяцев 2022 года произошло 832 (+28,6%) таких ДТП, в которых 30 (+42,9%) детей погибли и 814 (+29%) получили ранения. По собственной неосторожности детей-водителей мототранспорта произошло две трети (67,2%, или 559) ДТП, на которые приходится 63,3% (19) погибших и 66,5% (541) раненых.



7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ И ЛИЦ, ПЕРЕДВИГАЮЩИХСЯ НА СРЕДСТВАХ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

За 9 месяцев 2022 года зарегистрировано 4 161 (-2,3%) ДТП с пострадавшими велосипедистами, в которых погиб 251 (-0,8%) и получил ранение 3 931 (-2,3%) велосипедист (рис. 7.1). Доля таких происшествий среди всех ДТП составила 4,6% (АППГ 4,4%). Тяжесть последствий данных ДТП составила 6.

Рост всех основных показателей аварийности с пострадавшими велосипедистами отмечен в 16 регионах.

Наибольшее число погибших велосипедистов зарегистрировано в Краснодарском крае (17), Ленинградской (10), Московской (20) и Нижегородской (9) областях.

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 и достигает пиковых значений в августе (рис. 7.2).



Рис. 7.1. Показатели аварийности с пострадавшими велосипедистами

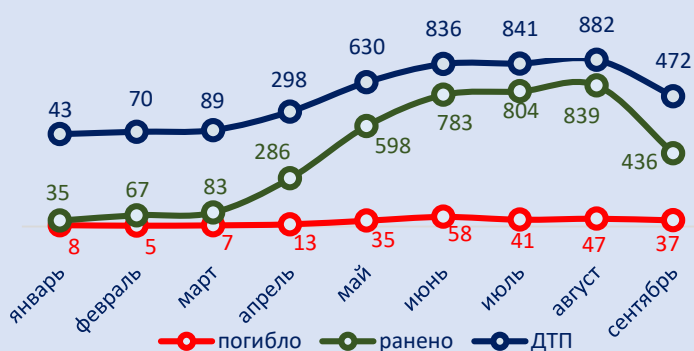


Рис. 7.2. Динамика аварийности с пострадавшими велосипедистами по месяцам

ПОЛЬЗОВАТЕЛИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Отдельные разновидности и модели средств индивидуальной мобильности¹ (электросамокаты, гироскутеры, сегвеи, моноколеса, электроскейты и т.д.) имеют технические характеристики, по формальным признакам соответствующие характеристикам велосипеда с электродвигателем (при электродвигателе номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт) или мопеда (при электродвигателе номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25кВт и менее 4кВт), а в ряде случаев – мотоцикла (при электродвигателе номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, превышающей 4 кВт).

В целях получения достоверных данных о состоянии дорожно-транспортной аварийности с участием лиц, передвигающихся на СИМ, проанализированы сведения о ДТП, содержащиеся в Автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции, в которых участвовали персональные электрические средства передвижения малой мощности, мопеды с электродвигателем мощностью менее 4 кВт, мотоциклы с электродвигателем мощностью более 4 кВт, на предмет выявления происшествий именно с участием СИМ.

За 9 месяцев 2022 года произошло 838 ДТП с участием СИМ, в которых 19 человек погибли и 870 получили ранения. По сравнению с АППГ основные показатели аварийности увеличились в два раза (рис. 7.3).

¹ Далее также – «СИМ».





Рис. 7.3. Динамика основных показателей аварийности с участием лиц, передвигающихся на СИМ

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано в Краснодарском крае (53), Нижегородской (39), Свердловской (37) и Тюменской (45) областях, г. Москве (198) и г. Санкт-Петербурге (116). Наибольшее число погибших отмечается в Московской (2), Свердловской (2) и Тюменской (2) областях и в г. Москве (3).

Более чем в половине (56,3%) ДТП участвующие СИМ имели электродвигатель мощностью от 0,25 до 4 кВт, на эти происшествия приходится наибольшее число погибших (89,5%). С участием СИМ, имеющих электродвигатель мощностью до 0,25 кВт, произошло 43,6% ДТП, на которые пришлось 10,5% погибших. В одном ДТП с участием СИМ мощностью более 4 кВт 1 человек получил ранение (рис. 7.4).

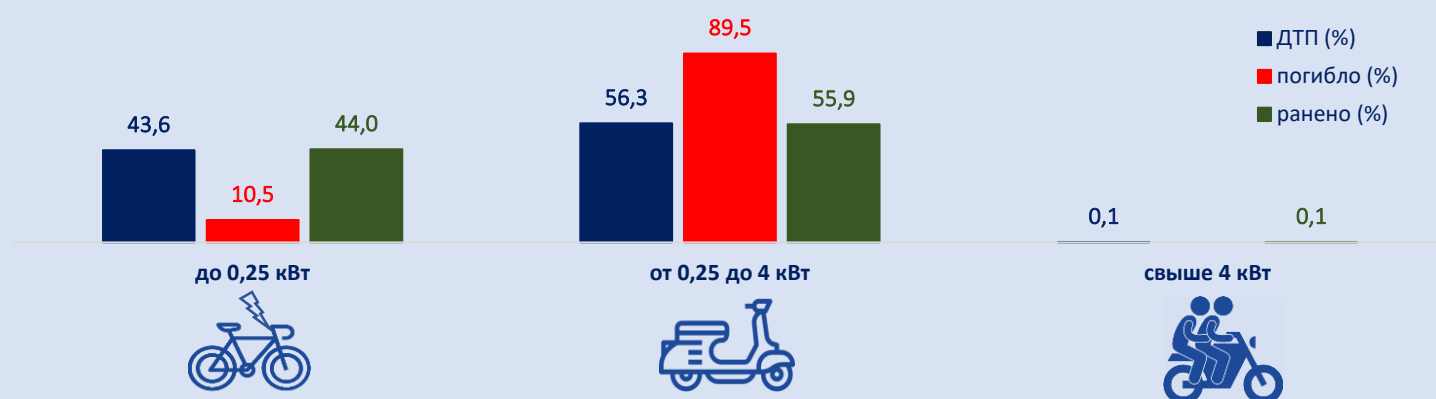


Рис. 7.4. Распределение показателей аварийности в зависимости от мощности электродвигателя

За отчетный период почти три четверти (74%, или 620) ДТП с участием СИМ зарегистрировано как наезд на пешехода, почти пятая часть (17,5%, или 147) прихлась на столкновения, другие виды ДТП в сумме составили 8,5%.

В местах пересечения проезжих частей (выезды с прилегающих территорий и перекрестки) произошла почти половина (45%) ДТП с участием СИМ. На пешеходных переходах имело место более четверти (26%) таких ДТП в местах, где разрешено движение исключительно пешеходам (тротуар, пешеходная дорожка, пешеходная зона), – 4% (рис. 7.5).



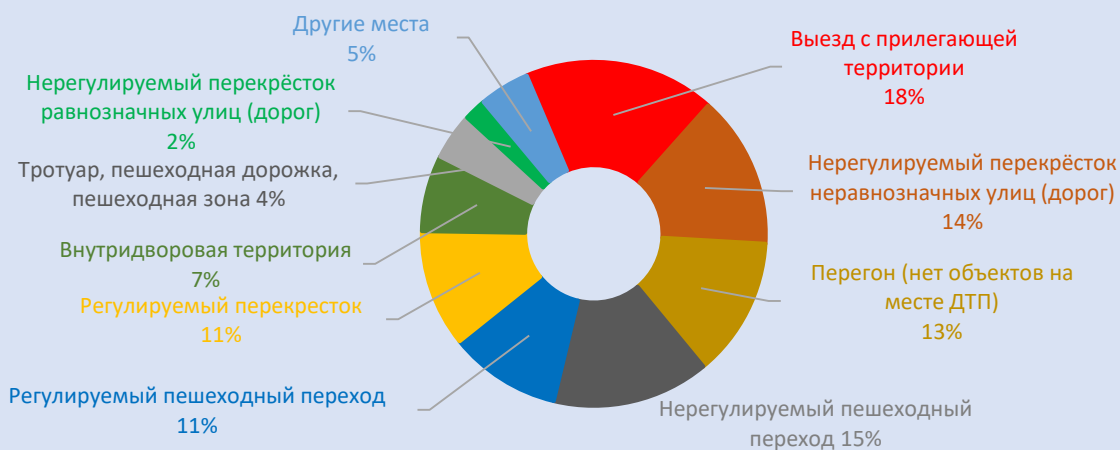


Рис. 7.5. Удельный вес ДТП с участием СИМ в зависимости от объекта улично-дорожной сети, на котором зарегистрировано происшествие

Более чем в двух третях (67,6%) ДТП участвующие СИМ принадлежали физическим лицам, в 32,4% происшествий – хозяйствующим субъектам.

8. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ

По итогам 9 месяцев 2022 года в официальную статистическую информацию внесены сведения о 78 ДТП с особо тяжкими последствиями¹. В них погиб 201 человек и получил ранения 731. Количество таких происшествий снизилось на 17%, число погибших — на 16,6%, раненых — на 19,9%. Темпы снижения по сравнению с ситуацией по итогам 6 месяцев значительно уменьшились.

Доля количества таких ДТП в общем массиве на первый взгляд очень мала и составляет всего 0,1%, однако доля числа раненых существенно выше и составляет 0,6%, а доля числа погибших — 2% от их общего числа.

Наибольшее влияние на общий уровень смертности ДТП с ОТП наблюдался в августе (4,1% от общего числа погибших), а также в июле (2,5%). Кроме того, такие происшествия (особенно при осуществлении пассажирских перевозок) имеют широкий негативный общественный резонанс.

В среднем по стране тяжесть последствий таких ДТП составляет 22 погибших на 100 пострадавших. Наибольшее число пострадавших зарегистрировано в Республике Дагестан (24 погибших и 36 раненых в 5 ДТП), Краснодарском крае (15 погибших и 74 раненых в 6 ДТП). При этом в Краснодарском крае количество ДТП с ОТП возросло на 20%, а число погибших — почти в два раза (+87,5%), в Ульяновской области (19 погибших и 11 раненых в 2 ДТП), в Республике Башкортостан (11 погибших и 35 раненых в 3 ДТП), в Красноярском крае (6 погибших и 34 раненых в 4 ДТП), в Воронежской (5 погибших и 32 раненых в 2 ДТП) и Иркутской (1 погибший и 36 раненых в 3 ДТП) областях, в г. Москве (52 раненых в 3 ДТП) и г. Санкт-Петербурге (41 раненый в 3 ДТП), в Ханты-Мансийском автономном округе (32 раненых в 3 ДТП).

Если в течение первого полугодия 2022 года наибольшее количество ДТП с ОТП зарегистрировано в январе, марте и июне (в прошлом году — также в январе и июне), наибольшее число погибших — в марте, мае и июне, то по итогам 9 месяцев наибольшее количество таких происшествий и максимальное число погибших пришлось на июль и август, при этом в августе зарегистрирован значительный рост как количества ДТП с ОТП, так и числа погибших. По итогам 6 месяцев 2022 года было спрогнозировано, что наиболее опасными месяцами во втором полугодии будут август и декабрь (табл. 8.1).

Таблица 8.1

	ДТП			погибло			Ранено			Тяжесть последствий
	кол-во	± % АППГ	уд. вес	число	± % АППГ	уд. вес	число	± % АППГ	уд. вес	
январь	9	-10	0,1	14	-66,7	1,4	116	стаб.	1,0	10,8
февраль	5	-16,7	0,1	12	+9,1	1,6	36	-34,5	0,4	25,0
март	9	стаб.	0,1	12	-36,8	1,4	85	-24,1	0,8	12,4
апрель	6	-40	0,1	7	-68,2	0,8	76	-7,3	0,7	8,4
май	6	-40	0,1	17	-39,3	1,6	40	-51,8	0,3	29,8
июнь	9	-25	0,1	19	-40,6	1,5	127	+0,8	0,9	13,0
июль	11	-15,4	0,1	37	+15,6	2,5	97	-7,6	0,6	27,6
август	17	+21,4	0,1	66	+73,7	4,1	103	-24,3	0,6	39,1
сентябрь	6	-40	0,1	17	стаб.	1,3	51	-46,9	0,4	25,0

Максимальной тяжестью последствий ДТП с ОТП характеризовались в мае, в июле и сентябре. Зарегистрировано 28 (-12,5%) происшествий, в каждом из которых погибли 5 и более человек. Суммарно

¹ В каждом из которых погибли 5 и более либо пострадали (суммарно погибли и ранены) 10 и более человек. Далее также — «ДТП с ОТП».



в них погибли 164 (-9,9%) и ранены 85 (+9,0%) человек, т.е. смертельные травмы получили две трети пострадавших участников. При этом более половины ДТП (18, +50%) совершено в 3-м квартале, число погибших составило 108 (+68,8%), раненых – 85 (+9%). Таким образом, можно говорить о резком осложнении ситуации по ДТП с ОТП именно в июле-сентябре 2022 года.

Обращает на себя внимание, что 2 ДТП с ОТП в 3-м квартале совершены при наезде автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, на транспортные средства, задействованные в работах по нанесению дорожной разметки.

Ниже приведён ряд наиболее характерных примеров с использованием материалов, имеющихся в Автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции. Их изучение лишней раз подтверждает тезис о том, что причиной любого ДТП является сочетание в одно время и в одном месте комплекса условий и факторов, один из которых становится решающим. Немаловажное значение оказывают дорожные условия, а также особенности водителей, как субъективные (сугубо личностные, морально-психологические), так и вызванные социальными условиями (в первую очередь условиями работы).

ХАРАКТЕРНЫЕ ПРИМЕРЫ

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

12 июля 2022 г. в 12:00 на 44 км автодороги Р-23 «М-20 Санкт-Петербург – Псков» водитель 1965 г.р., прошедший предрейсовый медосмотр в 04:55 (т.е. за 7 часов до ДТП), управлял автобусом ЛУИДОР, осуществляя регулярную междугороднюю пассажирскую перевозку, в условиях сужения проезжей части припаркованным транспортом и отсутствия предупреждающих временных дорожных знаков в местах проведения дорожных работ совершил наезд на стоящее транспортное средство КУПАВА (на базе HYUNDAI), задействованное в проведении работ по нанесению дорожной разметки. В результате ДТП водитель автобуса погиб на месте, 14 пассажиров получили ранения, один из которых впоследствии скончался.



РЕСПУБЛИКА БАШКОРТОСТАН

25 июля 2022 г. в 10:18 на 1413 км автодороги Самара-Уфа-Челябинск водитель 1994 г.р. ООО «Компания Уфа-Лайн» управлял автобусом FORD TRANSIT, осуществляя регулярную межмуниципальную перевозку пассажиров с нарушениями (при пассажироместимости 19 человек в салоне находилось 23 пассажира, 19 из которых сидели, 4 – стояли), допустил столкновение с движущимся впереди по краю и осуществляющим прикрытие дорожной техники, проводившей работы по нанесению краевой линии дорожной разметки Камаз-5511. На заднем борту Камаз были установлены дорожные знаки «Объезд препятствия слева», «Ограничения скорости 50 км/ч», «Дорожные работы». В результате 6 пассажиров погибли, 18 человек (в т.ч. водитель автобуса) получили ранения. За последние 12 месяцев водитель автобуса привлекался к административной ответственности 11 раз (из них 6 по ст. 12.9 КоАП).



СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

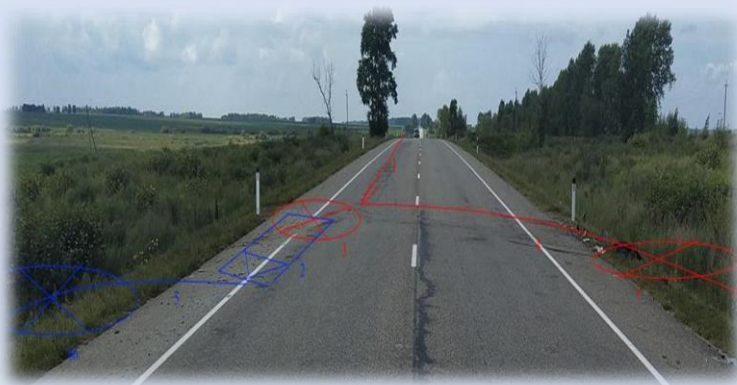
15 августа 2022 г. в 02:55 в г. Нижний Тагил не имеющий водительского удостоверения несовершеннолетний 2005 г.р., ранее привлекавшийся к административной ответственности за нарушения ПДД, управляя принадлежащим его матери автомобилем HYUNDAI, не выполнил законное требование сотрудников полиции об остановке, проехал на запрещающий сигнал светофора и допустил столкновение с автомобилем ГАЗ Луидор 2250В0 скорой помощи, который следовал на разрешающий зеленый сигнал светофора. В результате погибли 4 человека - фельдшер, не использовавшая ремень безопасности, водитель и 3 пассажира HYUNDAI (мужчины и женщина в возрасте 16, 17 и 18 лет, также не использовавшие ремни безопасности), 2 человека получили ранения (один из пассажиров HYUNDAI и водитель скорой помощи). На передней оси HYUNDAI были установлены зимняя и летняя шины. На месте ДТП и подходах выявлены НДУ – отсутствие и плохая различимость дорожной разметки, отсутствие дорожного знака, отсутствие пешеходного ограждения.



АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

30 июля 2022 г. в 21:05 в Белогорском районе, на 38 км автодороги подъезд к г. Благовещенску от автодороги Р-297, водитель автомобиля TOYOTA 2003 г.р., водительский стаж с января 2022 г., находившийся в состоянии алкогольного опьянения, из-за нарушения правил расположения ТС на проезжей части допустил наезд на стоящий на обочине Камаз 35410, после чего оба автомобиля совершили съезд с проезжей части. В результате ДТП 5 человек погибли (водитель TOYOTA и 4 пассажира – мужчины в возрасте от 26 до 29 лет). В ходе проведения проверки по факту ДТП с участием водителя со стажем до двух лет – установлено, что при проведении практического экзамена ему выставлялись штрафные баллы за нарушение правил расположения ТС на проезжей части (т.е. нарушения, аналогичные ставшему причиной ДТП).

Лицо, управлявшее Камаз 35410 (принадлежит юридическому лицу), не имело права управления ТС, автомобиль не был оборудован тахографом, имел неисправности (условия), при которых запрещена эксплуатация (в т.ч. на фотоснимке отчетливо просматривается неразличимость световозвращающих элементов на задней части), а также перевозил груз с нарушениями.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ основных и относительных показателей дорожно-транспортной аварийности показывает, что на территории страны продолжается тенденция к сокращению количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших в них. Вместе с тем проведенный анализ структуры и динамики аварийности свидетельствует о наличии проблемных составляющих дорожно-транспортного травматизма. В частности, несмотря на снижение общего уровня аварийности выявлены отдельные показатели, значения которых увеличились. Использование этой информации в дальнейшем позволит повысить эффективность профилактической деятельности.

1. По итогам 9 месяцев 2022 года на территории Российской Федерации отмечено снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности. Количество ДТП сократилось на 6,1%, число погибших – на 4,8%, раненых – на 6,3%.

2. Снижение трех основных показателей аварийности относительно аналогичного периода прошедшего года зафиксировано в 43 субъектах РФ. Число погибших снизилось в 53 регионах.

3. Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен в восьми субъектах РФ. В 29 регионах произошел рост числа погибших.

4. Данные за предыдущие годы показывают, что помесечная динамика аварийности текущего года совпадает с динамикой предыдущих лет. В связи с чем второе полугодие традиционно характеризуется высокими показателями аварийности.

5. В темное время суток произошла четверть (27,3%) от общего количества ДТП. Вместе с тем в таких ДТП погибли более трети (39,4%) от общего числа. Тяжесть последствий ДТП в темное время суток составила 11,4, что более чем в полтора раза выше по сравнению с аналогичным показателем для светлого времени суток (6,8).

6. Наиболее массовыми видами ДТП являлись столкновение транспортных средств (44,6%), наезд на пешехода (25,3%) и съезд с дороги (10,9%). Наибольшее число погибших отмечается в таких видах ДТП, как столкновение ТС (43,9%), наезд на пешехода (22,4%) и съезд с дороги (17,3%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (12,1), наезд на препятствие (9,5) и наезд на пешехода (9,3).

7. На территории городов и населенных пунктов, как и ранее, регистрируется более трех четвертей (76,1%) всех ДТП, примерно столько же раненых (73,1%), при этом доля погибших существенно ниже и составляет менее половины (45,7%).

8. 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 более чем в два раза меньше, чем в крупных городах.

9. Отмечен рост основных показателей аварийности в сельских населенных пунктах. Количество ДТП увеличилось на 2,8%, число погибших – на 5,4%, раненых – на 3,9%. Увеличение числа погибших на 0,1% также зафиксировано в столицах.

10. На автодорогах вне городов и населенных пунктов происходит почти четверть (23,9%) от общего количества ДТП. На эти происшествия приходится более половины (54,3%) погибших. Тяжесть последствий ДТП на автодорогах вне городов и населенных пунктов, как и в прошлые годы, в три раза выше, чем в городах и населенных пунктах, и составляет 15.

11. В рассматриваемом периоде наблюдается снижение на 16,6% количества ДТП на железнодорожных переездах, а также числа погибших в них на 26,4% и раненых на 3,8%.

12. Как и в предыдущие годы, наибольшее количество ДТП (87,5%) совершается из-за нарушения ПДД РФ водителями ТС. Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС, являлись нарушение скоростного режима, несоблюдение очередности проезда



перекрестков, нарушение правил расположения ТС на проезжей части, неправильный выбор дистанции, выезд на полосу встречного движения, нарушение правил проезда пешеходного перехода. Наибольшее число погибших зафиксировано из-за нарушения скоростного режима, выезда на полосу встречного движения.

13. Отмечен рост трех основных показателей аварийности из-за нарушения скоростного режима. Количество ДТП увеличилось на 4,1%, число погибших – на 10,8%, раненых – на 3,6%. Рост числа погибших наблюдается из-за нарушения требований сигналов светофоров (+18%), правил перестроения (+9,9%), несоблюдения очередности проезда перекрестков (+1%).

14. Максимальное число погибших вследствие выезда на полосу встречного движения совпадает с периодом, когда фиксируется заснеженность проезжей части или наличие на ней снежного наката. Исходя из этого начиная с ноября возможно увеличение числа погибших из-за выезда на ПВД, так как на большей территории страны в это время уже возможно появление снежного покрова.

15. Отмечается рост на 19,6% количества ДТП, совершенных водителями в возрасте от 10 до 16 лет, то есть лицами, которые не могли быть допущены к участию в дорожном в качестве водителя механического ТС.

16. Практически во всех возрастных группах отмечается высокий коэффициент виновности (более 60%) у водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет. С увеличением водительского стажа происходит снижение коэффициента виновности во всех возрастных группах. Наименьшие значения отмечены для водителей в возрасте от 25 до 55 лет и имеющих стаж управления не менее 10 лет.

К наибольшей группе риска относятся водители в возрасте 65 лет и старше. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 67,8%, то есть данные водители являлись виновными практически в 7 из 10 ДТП с их участием.

17. За рассматриваемый период 11% ДТП произошло с участием водителей в состоянии либо с признаками опьянения. В данных происшествиях погиб каждый пятый (21,6%) от общего числа погибших на дорогах страны. Однако отмечено снижение всех основных показателей аварийности. Количество ДТП сократилось на 16,6%, число погибших – на 26,8%, раненых – на 17,2%.

18. Увеличились показатели аварийности из-за нарушений, допущенных водителями-гражданами иностранных государств. Количество ДТП возросло на 6%, число погибших – на 15,6%, раненых – на 6,3%.

19. Снизилось на 5,3% количество наездов на пешеходов, а также на 6,4 и 5,4% число погибших и раненых пешеходов соответственно. Несмотря на общее снижение показателей аварийности, в 29 регионах зафиксировано увеличение количества наездов на пешеходов.

20. Минимальные значения наездов на пешеходов зафиксированы с февраля по май, начиная с июня отмечается их рост. Согласно данным за предыдущие годы рост показателей достигал пиковых значений в октябре-ноябре, в связи с чем можно предположить, что в данный период в текущем году также возможно увеличение количества наездов на пешеходов и числа пострадавших в них.

21. Вне городов и населенных пунктов произошло 6,6% наездов на пешеходов, однако удельный вес погибших составляет 30,7% от общего числа погибших пешеходов. Тяжесть последствий наездов вне НП (43,4) в 6 раз выше, чем наездов в НП, смертельные травмы вне НП получил практически каждый второй пострадавший пешеход.

22. Отмечается снижение на 0,4% количества ДТП с пострадавшими детьми в возрасте до 16 лет и числа раненых в них также на 0,4%. При этом число погибших детей выросло на 1,9%.

23. Уменьшилось на 15,9% количество ДТП, в которых водитель нарушил требования, предъявляемые ПДД РФ к перевозке детей. Число погибших в таких ДТП уменьшилось на 4,7%, а число раненых – на 12,9%.

24. Отмечено снижение основных показателей аварийности с участием пострадавших детей-пешеходов. Количество ДТП снизилось на 1,4%, число погибших – на 2,1%, раненых – на 1,9%.



25. В 38,6% ДТП дети-пешеходы стали участниками происшествий по собственной неосторожности. На эти ДТП приходится 47,3% погибших и 38,2% раненых детей-пешеходов.

26. Зафиксирован рост основных показателей аварийности с участием детей-велосипедистов. Количество таких ДТП увеличилось на 8,1%, число погибших – на 73,1%, раненых – на 7,4%.

27. За 9 месяцев 2022 года произошло 838 ДТП с участием СИМ, в которых погибли 19 человек и 870 получили ранения. При относительно небольших значениях показателей аварийности отмечен их существенный рост. По сравнению с АППГ основные показатели аварийности увеличились почти в два раза.

28. По итогам 9 месяцев 2022 года в официальную статистическую информацию внесены сведения о 78 ДТП с особо тяжкими последствиями. В них погиб 201 человек и получил ранения 731. Количество таких происшествий снизилось на 17%, число погибших — на 16,6%, число раненых – на 19,9%. Темпы снижения по сравнению с ситуацией по итогам 6 месяцев значительно уменьшились.



**ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ ДТП И ЧИСЛЕ ПОСТРАДАВШИХ
В НИХ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2022 ГОДА
ПО СОСТОЯНИЮ НА 03.10.2022¹**

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ				
	январь-сентябрь 2022 года			
	абс. знач.		±% к АППГ	
ДТП ВСЕГО	1 300 938		-5,8	
ДТП С МАТЕРИАЛЬНЫМ УЩЕРБОМ	1 209 683		-5,8	
ДТП С ПОСТРАДАВШИМИ	91 255		-6,1	
ПОГИБЛО	10 078		-4,8	
РАНЕНО	115 139		-6,3	
ТП		8,0		
	абс. знач.	±% к АППГ	уд.вес	ТП
С ПОСТРАДАВШИМИ ВОДИТЕЛЯМИ				
ДТП	44 615	-6,9	48,9	9,5
ПОГИБЛО	4 725	-1,9	46,9	
РАНЕНО	44 914	-7,5	39,0	
С ПОСТРАДАВШИМИ ПЕШЕХОДАМИ				
ДТП	23 900	-5,3	26,2	9,4
ПОГИБЛО	2 348	-6,4	23,3	
РАНЕНО	22 522	-5,6	19,6	
С ПОСТРАДАВШИМИ ПАССАЖИРАМИ				
ДТП	32 987	-6,3	36,1	5,9
ПОГИБЛО	2 713	-8,0	26,9	
РАНЕНО	43 463	-5,8	37,7	
С ПОСТРАДАВШИМИ ДРУГИМИ УЧАСТНИКАМИ				
ДТП	4 305	-3,4	4,7	6,5
ПОГИБЛО	284	-6,6	2,8	
РАНЕНО	4 078	-3,0	3,5	
СТОЛКНОВЕНИЯ				
ДТП	40 719	-7,4	44,6	6,8
ПОГИБЛО	4 426	-6,9	43,9	
РАНЕНО	60 261	-7,4	52,3	
ОПРОКИДЫВАНИЯ				
ДТП	2 570	-4,5	2,8	8,9
ПОГИБЛО	287	-3,4	2,8	
РАНЕНО	2 938	-6,7	2,6	
НАЕЗДЫ НА ПЕШЕХОДОВ				
ДТП	23 067	-5,2	25,3	9,3
ПОГИБЛО	2 258	-6,6	22,4	
РАНЕНО	21 892	-5,5	19,0	
НАЕЗДЫ НА ПРЕПЯТСТВИЯ				
ДТП	4 520	-6,7	5,0	9,5
ПОГИБЛО	604	8,4	6,0	
РАНЕНО	5 774	-4,2	5,0	
НАЕЗДЫ НА СТОЯЩИЕ ТС				
ДТП	2 674	-9,3	2,9	9,0
ПОГИБЛО	364	-7,4	3,6	
РАНЕНО	3 666	-7,1	3,2	
ИНЫЕ ВИДЫ ДТП				
ДТП	17 705	-3,7	19,4	9,4
ПОГИБЛО	2 139	-1,2	21,2	
РАНЕНО	20 608	-4,2	17,9	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	24 949	-9,3	27,3	11,4
ПОГИБЛО	3 973	-7,1	39,4	
РАНЕНО	30 969	-10,7	26,9	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	66 299	-4,8	72,7	6,8
ПОГИБЛО	6 104	-3,2	60,6	
РАНЕНО	84 162	-4,6	73,1	
ДТП С ВОДИТЕЛЯМИ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ				
ДТП	8 063	-17,9	8,8	16,5
ПОГИБЛО	2 085	-27,0	20,7	
РАНЕНО	10 524	-18,2	9,1	
С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ, ОТКАЗАВШИХСЯ ОТ МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ				
ДТП	1 976	-11,2	2,2	3,2
ПОГИБЛО	90	-25,0	0,9	
РАНЕНО	2 683	-13,9	2,3	
ДТП С ВОДИТЕЛЯМИ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ				
ДТП	10 030	-16,6	11,0	14,1
ПОГИБЛО	2 174	-26,8	21,6	
РАНЕНО	13 192	-17,2	11,5	

¹ По данным МИАС.

ПО ПРИЧИНАМ НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ				
январь-сентябрь 2022 года				
	абс. знач.	±% к АППГ	уд.вес	ТП
ВСЕГО, из них:				
ДТП	79 858	-7,7	87,5	7,6
ПОГИБЛО	8 596	-5,3	85,3	
РАНЕНО	104 480	-7,6	90,7	
ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА				
ДТП	64 565	-7,3	80,8	7,4
ПОГИБЛО	6 859	-3,3	79,8	
РАНЕНО	85 715	-7,6	82,0	
ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА				
ДТП	6 360	-4,8	8,0	10,7
ПОГИБЛО	956	-5,7	11,1	
РАНЕНО	8 011	-4,1	7,7	
АВТОБУСОВ				
ДТП	2 494	-1,1	3,1	2,9
ПОГИБЛО	112	-7,4	1,3	
РАНЕНО	3 711	-4,1	3,6	
МОТОТРАНСПОРТА				
ДТП	5 456	0,6	6,8	8,6
ПОГИБЛО	551	-9,5	6,4	
РАНЕНО	5 831	1,9	5,6	
НАХОДЯЩИМИСЯ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ				
ДТП	7 434	-17,7	9,3	16,6
ПОГИБЛО	1 930	-26,8	22,5	
РАНЕНО	9 723	-17,8	9,3	
ОТКАЗАВШИМИСЯ ОТ МЕДСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ				
ДТП	1 833	-10,8	2,3	2,9
ПОГИБЛО	76	-26,9	0,9	
РАНЕНО	2 507	-13,0	2,4	
С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ (НС И ОТКАЗАВШИЕСЯ ОТ МЕДСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ)				
ДТП	9 267	-15,5	11,6	14,1
ПОГИБЛО	2 006	-26,4	23,3	
РАНЕНО	12 230	-16,2	11,7	
СТАЖ УПРАВЛЕНИЯ ТС МЕНЕЕ 2-Х ЛЕТ				
ДТП	5 405	-4,9	6,8	5,6
ПОГИБЛО	455	-12,7	5,3	
РАНЕНО	7 678	-3,8	7,3	
НАХОДЯЩИХСЯ В НС И СТАЖ УПРАВЛЕНИЯ ТС. У КОТОРЫХ МЕНЕЕ 2-Х ЛЕТ				
ДТП	256	-13,5	4,7	14,4
ПОГИБЛО	62	-34,0	13,6	
РАНЕНО	369	-20,6	4,8	
ТС ПРИНАДЛЕЖАЩИЕ ФИЗИЧЕСКИМ ЛИЦАМ				
ДТП	68 754	-7,5	86,1	7,8
ПОГИБЛО	7 642	-4,9	88,9	
РАНЕНО	90 514	-7,6	86,6	
ТС ПРИНАДЛЕЖАЩИЕ ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ				
ДТП	9 540	0,8	11,9	6,7
ПОГИБЛО	909	3,6	10,6	
РАНЕНО	12 593	0,4	12,1	
СОВЕРШИВШИХ ВЫЕЗД НА ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ				
ДТП	7 602	-9,4	9,5	15,6
ПОГИБЛО	2 436	-8,7	28,3	
РАНЕНО	13 184	-9,2	12,6	
ПРЕВЫШЕНИЕ УСТАНОВЛЕННОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ				
ДТП	1 567	-15,9	2,0	13,5
ПОГИБЛО	328	-14,1	3,8	
РАНЕНО	2 096	-16,6	2,0	
ПРОЕЗД НА ЗАПРЕЩАЮЩИЙ СИГНАЛ СВЕТОФОРА				
ДТП	2 528	-5,7	3,2	2,8
ПОГИБЛО	105	18,0	1,2	
РАНЕНО	3 692	-4,0	3,5	
НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛА ПРОЕЗДА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ				
ДТП	6 983	-8,5	8,7	3,9
ПОГИБЛО	287	-20,3	3,3	
РАНЕНО	7 066	-8,6	6,8	
НЕСОБЛЮДЕНИЕ ОЧЕРЕДНОСТИ ПРОЕЗДА ПЕРЕКРЕСТКОВ				
ДТП	15 921	-7,5	19,9	3,1
ПОГИБЛО	704	1,0	8,2	
РАНЕНО	22 180	-8,5	21,2	
НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ОБГОНА				
ДТП	1 058	-10,9	1,3	12,8
ПОГИБЛО	253	-8,7	2,9	
РАНЕНО	1 724	-10,0	1,7	

С ПОСТРАДАВШИМИ ДЕТЬМИ, из них:				
январь-сентябрь 2022 года				
	абс. знач.	±% к АППГ	уд.вес	ТП
ДО 16 ЛЕТ				
ДТП	12 184	-0,4	13,4	3,1
ПОГИБЛО	432	1,9	4,3	
РАНЕНО	13 322	-0,4	11,6	
ДО 18 ЛЕТ				
ДТП	15 035	-1,5	16,5	3,3
ПОГИБЛО	578	стаб.	5,7	
РАНЕНО	16 684	-1,4	14,5	
ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ ДО 16 ЛЕТ				
ДТП	5 292	-3,5	43,4	4,0
ПОГИБЛО	260	-5,1	60,2	
РАНЕНО	6 230	-3,4	46,8	
ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ ДО 12 ЛЕТ				
ДТП	3 710	-7,4	30,4	3,8
ПОГИБЛО	168	-8,7	38,9	
РАНЕНО	4 263	-7,2	32,0	
ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ ДО 12 ЛЕТ, КОГДА ВОДИТЕЛЬ НАРУШИЛ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ				
ДТП	819	11,9	22,1	7,1
ПОГИБЛО	81	58,8	48,2	
РАНЕНО	1 056	16,8	24,8	
ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ ДО 16 ЛЕТ, из них:				
ДТП	4 819	-1,4	39,6	1,9
ПОГИБЛО	93	-2,1	21,5	
РАНЕНО	4 862	-1,9	36,5	
НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ				
ДТП	1 970	-4,2	40,9	1,2
ПОГИБЛО	25	-28,6	26,9	
РАНЕНО	2 014	-4,5	41,4	
НА РЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА УЧАСТКЕ УЛИЦЫ ИЛИ ДОРОГИ, ПРОХОДЯЩЕЙ ВДОЛЬ ТЕРРИТОРИИ ШКОЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ИЛИ ИНОГО ДЕТСКОГО УЧРЕЖДЕНИЯ				
ДТП	12	-33,3	0,2	8,3
ПОГИБЛО	1	стаб.	1,1	
РАНЕНО	11	-38,9	0,2	
НА НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА УЧАСТКЕ УЛИЦЫ ИЛИ ДОРОГИ, ПРОХОДЯЩЕЙ ВДОЛЬ ТЕРРИТОРИИ ШКОЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ИЛИ ИНОГО ДЕТСКОГО УЧРЕЖДЕНИЯ				
ДТП	43	-6,5	0,9	0,0
ПОГИБЛО	0	-100,0	0,0	
РАНЕНО	47	2,2	1,0	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	707	-8,4	14,7	3,5
ПОГИБЛО	26	-3,7	28,0	
РАНЕНО	712	-9,3	14,6	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК БЕЗ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИХ ЭЛЕМЕНТОВ				
ДТП	570	-9,5	80,6	3,9
ПОГИБЛО	23	-4,2	88,5	
РАНЕНО	571	-10,2	80,2	
ДО 16 ЛЕТ, ПО СОБСТВЕННОЙ НЕОСТОРОЖНОСТИ				
ДТП	1 872	-3,8	38,8	2,3
ПОГИБЛО	44	стаб.	47,3	
РАНЕНО	1 859	-4,1	38,2	
ПРИ УПРАВЛЕНИИ МОПЕДАМИ И ПРИРАВНЕННЫМИ К НИМ ТС				
ДТП	413	15,0	3,4	2,9
ПОГИБЛО	12	-7,7	2,8	
РАНЕНО	403	14,8	3,0	
ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МОТОТРАНСПОРТА				
ДТП	832	28,6	6,8	3,6
ПОГИБЛО	30	42,9	6,9	
РАНЕНО	814	29,0	6,1	
ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ				
ДТП	1 367	8,1	11,2	3,3
ПОГИБЛО	45	73,1	10,4	
РАНЕНО	1 333	7,4	10,0	
ПО ПРИЧИНЕ НАРУШЕНИЙ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ				
ДТП	9 622	-0,5	79,0	3,4
ПОГИБЛО	377	3,3	87,3	
РАНЕНО	10 751	-0,7	80,7	

С ПОСТРАДАВШИМИ ПЕШЕХОДАМИ (БЕЗ УЧЕТА ДРУГИХ УЧ.)				
январь-сентябрь 2022 года				
	абс. знач.	±% к АППГ	уд.вес	ТП
НАЕЗДЫ НА ПЕШЕХОДОВ (без учета других уч), из них:				
ДТП	23 049	-5,3	25,3	9,4
ПОГИБЛО	2 254	-6,4	22,4	
РАНЕНО	21 622	-5,4	18,8	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	7 228	-10,0	31,4	18,8
ПОГИБЛО	1 419	-7,9	63,0	
РАНЕНО	6 148	-10,8	28,4	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	15 817	-3,0	68,6	5,1
ПОГИБЛО	834	-3,7	37,0	
РАНЕНО	15 471	-3,1	71,6	
НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, из них: (УВ от общего количества ДТП)				
ДТП	9 176	-7,2	10,1	4,6
ПОГИБЛО	445	-12,4	4,4	
РАНЕНО	9 168	-7,1	8,0	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	2 487	-14,0	27,1	6,8
ПОГИБЛО	181	-21,0	40,7	
РАНЕНО	2 465	-13,1	26,9	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	6 687	-4,4	72,9	3,8
ПОГИБЛО	264	-5,4	59,3	
РАНЕНО	6 701	-4,7	73,1	
НА НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, из них:				
ДТП	6 286	-7,5	68,5	4,4
ПОГИБЛО	288	-16,0	64,7	
РАНЕНО	6 300	-7,5	68,7	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	1 606	-15,7	25,5	6,4
ПОГИБЛО	110	-20,9	38,2	
РАНЕНО	1 612	-15,0	25,6	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	4 678	-4,4	74,4	3,7
ПОГИБЛО	178	-12,7	61,8	
РАНЕНО	4 686	-4,6	74,4	
НА РЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, из них:				
ДТП	2 890	-6,4	31,5	5,2
ПОГИБЛО	157	-4,8	35,3	
РАНЕНО	2 868	-6,2	31,3	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	881	-10,6	30,5	7,7
ПОГИБЛО	71	-21,1	45,2	
РАНЕНО	853	-9,2	29,7	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	2 009	-4,4	69,5	4,1
ПОГИБЛО	86	14,7	54,8	
РАНЕНО	2 015	-5,0	70,3	
ВНЕ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ (УВ от общего количества ДТП)				
ДТП	13 873	-4,0	15,2	12,7
ПОГИБЛО	1 809	-4,8	17,9	
РАНЕНО	12 454	-4,1	10,8	
ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ				
ДТП	15 678	-4,1	68,0	6,4
ПОГИБЛО	1 047	1,5	46,5	
РАНЕНО	15 315	-4,9	70,8	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	7 447	-9,9	47,5	18,4
ПОГИБЛО	1 443	-8,4	137,8	
РАНЕНО	6 390	-10,5	41,7	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	16 449	-3,1	104,9	5,3
ПОГИБЛО	904	-2,9	86,3	
РАНЕНО	16 129	-3,5	105,3	
ПО СОБСТВЕННОЙ НЕОСТОРОЖНОСТИ				
ДТП	8 626	-6,9	9,5	17,3
ПОГИБЛО	1 524	-7,7	15,1	
РАНЕНО	7 260	-6,7	6,3	
В ГОРОДАХ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ				
ДТП	22 172	-5,3	24,3	7,0
ПОГИБЛО	1 612	-6,4	16,0	
РАНЕНО	21 424	-5,7	18,6	
ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ				
ДТП	1 703	-5,2	1,9	40,7
ПОГИБЛО	736	-6,4	7,3	
РАНЕНО	1 073	-3,4	0,9	

МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП				
	январь-сентябрь 2022 года			
	абс. знач.	±% к АППГ	уд.вес	ТП
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:				
ДТП	21 822	-9,1	23,9	15,0
ПОГИБЛО	5 477	-5,7	54,3	
РАНЕНО	30 987	-9,1	26,9	
С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	3 535	-28,3	16,2	17,4
ПОГИБЛО	1 050	-18,8	19,2	
РАНЕНО	4 970	-29,3	16,0	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	6 578	-7,9	30,1	19,3
ПОГИБЛО	2 019	-8,4	36,9	
РАНЕНО	8 436	-10,3	27,2	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	15 244	-9,5	69,9	13,3
ПОГИБЛО	3 458	-4,1	63,1	
РАНЕНО	22 551	-8,6	72,8	
ГОРОДА И НП, из них:				
ДТП	69 433	-5,1	76,1	5,2
ПОГИБЛО	4 601	-3,6	45,7	
РАНЕНО	84 152	-5,2	73,1	
С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	24 612	-18,5	35,4	5,8
ПОГИБЛО	1 874	-13,2	40,7	
РАНЕНО	30 177	-18,9	35,9	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	18 371	-9,8	26,5	8,0
ПОГИБЛО	1 954	-5,7	42,5	
РАНЕНО	22 533	-10,8	26,8	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	51 055	-3,3	73,5	4,1
ПОГИБЛО	2 646	-2,1	57,5	
РАНЕНО	61 611	-3,0	73,2	
ИНЫЕ МЕСТА				
ДТП	0	стаб.	0,0	0,0
ПОГИБЛО	0	стаб.	0,0	
РАНЕНО	0	стаб.	0,0	
ФАД (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:				
ДТП	9 127	-7,0	41,8	16,0
ПОГИБЛО	2 552	-8,6	46,6	
РАНЕНО	13 363	-6,8	43,1	
С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	710	-32,5	7,8	21,7
ПОГИБЛО	287	-25,1	11,2	
РАНЕНО	1 033	-33,5	7,7	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	2 867	-5,5	31,4	20,7
ПОГИБЛО	976	-7,7	38,2	
РАНЕНО	3 741	-10,5	28,0	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	6 260	-7,6	68,6	14,1
ПОГИБЛО	1 576	-9,1	61,8	
РАНЕНО	9 622	-5,3	72,0	
АВТОДОРОГИ РЕГИОНАЛЬНОГО И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:				
ДТП	10 926	-11,6	50,1	14,4
ПОГИБЛО	2 597	-3,7	47,4	
РАНЕНО	15 377	-11,6	49,6	
С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	2 430	-28,2	22,2	15,9
ПОГИБЛО	652	-18,7	25,1	
РАНЕНО	3 439	-28,9	22,4	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	3 197	-11,6	29,3	18,4
ПОГИБЛО	922	-10,2	35,5	
РАНЕНО	4 082	-11,8	26,5	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	7 729	-11,6	70,7	12,9
ПОГИБЛО	1 675	0,3	64,5	
РАНЕНО	11 295	-11,6	73,5	
АВТОДОРОГИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:				
ДТП	1 726	-3,8	7,9	12,7
ПОГИБЛО	320	0,9	5,8	
РАНЕНО	2 192	-4,4	7,1	
С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	381	-21,0	22,1	18,0
ПОГИБЛО	106	-1,9	33,1	
РАНЕНО	484	-22,3	22,1	

В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	507	5,2	29,4	16,7
ПОГИБЛО	120	1,7	37,5	
РАНЕНО	599	2,9	27,3	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	1 219	-7,2	70,6	11,2
ПОГИБЛО	200	0,5	62,5	
РАНЕНО	1 593	-6,8	72,7	
ПРОЧИЕ АВТОДОРОГИ (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:				
ДТП	43	34,4	0,2	12,7
ПОГИБЛО	8	100,0	0,1	
РАНЕНО	55	3,8	0,2	
С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	14	7,7	32,6	26,3
ПОГИБЛО	5	—	62,5	
РАНЕНО	14	-30,0	25,5	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	7	-22,2	16,3	6,7
ПОГИБЛО	1	стаб.	12,5	
РАНЕНО	14	-12,5	25,5	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	36	56,5	83,7	14,6
ПОГИБЛО	7	133,3	87,5	
РАНЕНО	41	10,8	74,5	
СТОЛИЦЫ СУБЪЕКТОВ РФ И ГОРОДА ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, из них:				
ДТП	35 556	-5,8	51,2	3,1
ПОГИБЛО	1 380	-5,1	30,0	
РАНЕНО	42 787	-6,2	50,8	
С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	12 751	-18,0	35,9	3,7
ПОГИБЛО	603	-5,6	43,7	
РАНЕНО	15 808	-18,5	36,9	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	9 279	-10,4	26,1	4,9
ПОГИБЛО	604	-8,3	43,8	
РАНЕНО	11 624	-10,4	27,2	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	26 275	-4,0	73,9	2,4
ПОГИБЛО	776	-2,4	56,2	
РАНЕНО	31 161	-4,5	72,8	
ГОРОДА РЕСПУБЛИКАНСКОГО, КРАЕВОГО, ОБЛАСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ, из них:				
ДТП	10 751	-7,7	15,5	4,6
ПОГИБЛО	641	-10,0	13,9	
РАНЕНО	13 146	-8,2	15,6	
С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	4 181	-20,3	38,9	5,9
ПОГИБЛО	320	-9,9	49,9	
РАНЕНО	5 137	-20,9	39,1	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	2 750	-13,3	25,6	7,1
ПОГИБЛО	261	-17,4	40,7	
РАНЕНО	3 416	-14,9	26,0	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	8 000	-5,6	74,4	3,7
ПОГИБЛО	379	-4,1	59,1	
РАНЕНО	9 730	-5,5	74,0	
РАЙЦЕНТРЫ, ГОРОДА РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ, из них:				
ДТП	15 545	-6,8	22,4	7,7
ПОГИБЛО	1 569	1,2	34,1	
РАНЕНО	18 766	-6,8	22,3	
С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	5 410	-21,8	34,8	8,4
ПОГИБЛО	595	-18,8	37,9	
РАНЕНО	6 506	-21,7	34,7	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	4 178	-12,1	26,9	11,8
ПОГИБЛО	666	1,2	42,4	
РАНЕНО	4 960	-14,3	26,4	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	11 365	-4,7	73,1	6,1
ПОГИБЛО	903	1,2	57,6	
РАНЕНО	13 804	-3,8	73,6	
ИНЫЕ НП, из них:				
ДТП	7 524	6,3	10,8	9,7
ПОГИБЛО	1 006	-4,8	21,9	
РАНЕНО	9 392	8,1	11,2	

С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ				
ДТП	2 270	-9,2	30,2	11,6
ПОГИБЛО	356	-17,6	35,4	
РАНЕНО	2 726	-9,6	29,0	
В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	2 151	3,3	28,6	14,4
ПОГИБЛО	422	-3,7	41,9	
РАНЕНО	2 518	1,7	26,8	
В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК				
ДТП	5 371	7,5	71,4	7,8
ПОГИБЛО	584	-5,7	58,1	
РАНЕНО	6 870	10,6	73,1	
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПЕРЕЕЗДЕ, из них:				
ДТП	121	-16,6	0,1	20,2
ПОГИБЛО	39	-26,4	0,4	
РАНЕНО	154	-3,7	0,1	
С УЧАСТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА				
ДТП	54	-34,9	44,6	33,3
ПОГИБЛО	34	-24,4	87,2	
РАНЕНО	68	-21,8	44,2	