

Старший инспектор управления ГИБДД УМВД России  
по Белгородской области

Дубинин Владимир Петрович

Неумолимо развивается научно–технический прогресс, который способствует не только росту развитию экономики, улучшению социально-бытовых условий населения, но и активному развитию автомобилизации. К концу XX столетия автомобильный парк всех стран мира насчитывал около 17 миллионов единиц. В Российской Федерации он ежегодно увеличивается почти на 1,5 миллиона транспортных единиц. Однако несмотря на свое положительное влияние,автомобилизация к сожалению имеет и ряд печальных последствий – это ежедневные ДТП и как следствие гибель людей. Помимо демографического ущерба нашей стране наносится значительный экономический и социальный ущерб. Только прямые экономические потери, связанные с ДТП, превышают ущерб от железнодорожных, и авиационных катастроф, пожаров, наводнений и др. несчастных случаев, а моральные травмы родственников погибших не поддаются никаким оценкам – горе не измерить.

Статистика – вещь упрямая и она показывает, что дети – самая незащищенная категория участников дорожного движения.

В 2013 году на территории Белгородской области с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет совершено 109 (-10,7%) дорожно-транспортных происшествий, в которых 8 детей (-11,1%) погибли и 108 (-7,7%) получили травмы.

За указанный период времени увеличение количества детской аварийности отмечено в 8-ми районах области: Алексеевском, Борисовском, Валуйском, Вейделевском, Волоконовском, Прохоровском, Красногвардейском и Краснояружском районах.

Следует отметить факт увеличения аварийности на 14,7% (с 34 до 39 происшествий) из-за несоблюдения ПДД самими ребятами, в которых погибли 3 (АППГ 1) и получили ранения 36 детей.

Значительное увеличение данного показателя отмечено в Красногвардейском районе (с 1 до 5 ДТП), в Вейделевском районе (с 0 до 2 ДТП), в Ровеньском районе (с 1 до 3 ДТП) и г. Белгороде (с 1 до 3 ДТП).

Вообще же в 2013 году в каждой двенадцатой автоаварии совершенной на территории области получал травмы или погибал несовершеннолетний.

Наибольшее количество пострадавших в ДТП детей участвовали в дорожном движении в качестве пешеходов и пассажиров транспортных средств. Так из 109 произошедших ДТП 40 совершено с участием детей-пешеходов и 44 с участием детей - пассажиров.

В 12 из 40 случаев наездов транспортных средств на детей причинами ДТП стали несоблюдения ПДД самими детьми, в которых

погибли 2 и получили травмы 10 несовершеннолетних.

Среди детей-пешеходов наиболее распространенными нарушениями являются: неожиданный выход на проезжую часть (5 ДТП), переход проезжей части в неустановленном месте (4 ДТП), появление на проезжей части без взрослого (2 ДТП) и неподчинение сигналам регулирования дорожного движения (1 ДТП).

Вот один из примеров: 15 декабря 2013 года в 12 часов 20 минут, 37-летний водитель, управляя автомобилем Ниссан Х-TRAIL, двигаясь по ул. Королева в районе д.17 совершил наезд на 15-летнюю, учащуюся 8А класса СОШ №39 г. Белгорода, которая переходила проезжую часть по регулируемому пешеходному переходу на запрещающий сигнал светофора. В результате ДТП она получила травмы.

В 2013 году зарегистрировано 44 ДТП, в результате которых погибли 4 и получили ранения 43 ребенка-пассажира.

### **ДЕТСКИЕ УДЕРЖИВАЮЩИЕ УСТРОЙСТВА.**

Одной из причин высокого травматизма детей – пассажиров является несоблюдение водителями требований предъявляемых к перевозке детей. Здесь бы я хотел более подробно остановиться на данном вопросе.

С 1 января 2007г. в раздел 22 Правил дорожного движения были внесены изменения, предписывающие перевозить детей в возрасте до 12 лет только при наличии специальных детских удерживающих устройств, соответствующие весу и росту ребенка, или иных средств (подставка, подушка) с применением штатных ремней безопасности.

В зависимости от веса ребенка кресла делятся на пять групп:

«0»- до 10 кг. (от рождения примерно до 9 месяцев);

«0+»- до 13 кг. (от рождения до 18 месяцев);

«1»- 9-18 кг. (от 8 месяцев до 4 лет);

«2»-15-25 кг. (от 3 до 7 лет);

«3» -22-36кг.( от 5 до 12 лет).

***Также нередко задают такой вопрос: «Можно ли монтировать детское кресло впереди?»***

Переднее место потенциально более опасно. Использовать его стоит лишь при необходимости и если это допускает инструкция - например, когда мама – водитель вынуждена присматривать за беспокойным малышом. В таких случаях необходимо **обязательно** отключить подушку безопасности, если таковая имеется.

Однако по-прежнему одной из **основных** причин детского травматизма является недисциплинированность взрослых участников дорожного движения, по вине которых произошло более 64% происшествий с участием несовершеннолетних (70 ДТП), в результате которых 5 детей погибли и 72 получили травмы.

Так, 11 декабря 2013 года в 7 часов 30 минут, 39-летний водитель, управляя автомобилем KIA СПОРТАДЖ, в с. Стрелецкое Белгородского района на не регулируемом пешеходном переходе совершил наезд на 2-х

детей. В результате ДТП учащиеся МОУ «Стрелецкая СОШ» с травмами были доставлены в областную детскую больницу г. Белгорода.

Что касается возрастных категорий пострадавших детей, то они выглядят следующим образом.

Около 33% всех пострадавших в ДТП детей (36 ДТП) – это подростки в возрасте от 14 до 16 лет. 29 % пострадавших детей в возрасте от 10 до 14 лет, 16,5% дети в возрасте с 7 до 10 лет и 24% дети, не достигшие 7 летнего возраста. Наиболее аварийное время суток с 18 до 22 часов, т.е. время которое дети проводят на улице.

### **Работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в Белгородской области.**

Ежегодно управлением ГИБДД совместно с Департаментом образования области проводится конкурс юных инспекторов движения «Безопасное колесо». В нем принимают участие около 10 тыс. школьников в возрасте от 10 до 12 лет.

Ежегодно перед началом школьных каникул проводится профилактическое мероприятие «Внимание – Дети!».

Наряду с традиционными ежегодными операциями «Внимание – дети!» и конкурсами «Безопасное колесо», проводятся тематические конкурсы и акции социальной направленности. Ежегодно проводится областной смотр-конкурс среди дошкольных образовательных учреждений «Зеленый огонек», главными задачами которого являются обмен передовым опытом деятельности учебных заведений по профилактике дорожного травматизма, получение соответствующих теоретических знаний и практических навыков безопасного поведения на дорогах воспитанниками детских садов.

В минувшем 2013 году движению ЮИД исполнилось 40 лет, которое воспитало ни одно поколение законопослушных участников дорожного движения, начиная прививать навыки безопасного поведения с самого раннего возраста.

### **СВ-ЭЛЕМЕНТЫ**

Одним из основных видов ДТП не только на территории Белгородской области, но и в целом в Российской Федерации являются наезды транспортных средств на пешеходов. Это связано и с несовершенством организации дорожного движения и с нарушениями Правил дорожного движения, совершаемых как водителями, так и пассажирами. Значительная их часть совершается в темное время суток или в условиях недостаточной видимости. Поэтому на современном этапе Госавтоинспекция уделяет огромное значение использованию гражданами, в т.ч. и детьми на верхней одежде СВ – элементов. Поэтому хотелось бы сегодня совместно с Вами обсудить данный вопрос. Возможно у Вас по этому поводу есть или в ходе обсуждения появятся свои предложения, как сделать наших пешеходов

информативнее для водителей. С наездами на пешеходов в области связаны около от 30 до 35% всех дорожно-транспортных происшествий. В темное время суток существенное влияние на тяжесть травмирования попавших в ДТП людей оказывают условия освещенности проезжей части дороги и придорожного пространства – более половины от общего количества ДТП в вечернее и ночное время произошли в условиях отсутствия или выключенного освещения.

Одним из путей снижения числа трагедий связанных с наездом транспортных средств на пешеходов, в том числе и несовершеннолетних, является повышение видимости пешехода в условиях дорожного движения. Это может быть достигнуто с помощью применения в одежде элементов из современных световозвращающих материалов.

Как показывают исследования, водитель автомобиля при движении с ближним светом фар в состоянии заметить пешехода, имеющего светящийся элемент из СВМ площадью 12см<sup>2</sup> на расстоянии **100-150 метров** (вместо 25-40 метров), а при движении с дальним светом это расстояние увеличивается до **400 метров**. Применение световозвращателей пешеходами в темное время суток снижает **риск наезда на 85%**, т.е. более чем в 6,5 раз.

В 2013 году СВ – элементами оснащено более 19 158 детей различных возрастных групп, на приобретение СВ – элементов родителями израсходовано около 900 тыс. рублей.

По данным Департамента образования области по состоянию на 1 декабря 2013 обеспеченность учащихся всех возрастных групп (с 1 по 11 классы) световозвращающими элементами составила 88,9% (121 749 из 137 008), из них 95 % (55 385 из 58 298) - учащихся начальных классов, в возрасте 7-10 лет, 87,8% (56 210 из 64 046) – учащихся средних классов (5-9кл), в возрасте 11-15 лет, 69% (10 154 из 14 664) – учащихся старших классов (10 – 11 кл.) 16-17 лет и 79,5% (49 312 из 62 048) - воспитанники дошкольных общеобразовательных организаций в возрасте до 7 лет.

Сотрудниками подразделений Госавтоинспекции совместно с представителями органов управления образованием, родительских комитетов в учебных организациях осуществляется гласный и негласный контроль за использованием учащимися СВ – элементов. К сожалению проверки показывают, что ребята не всегда используют на верхней одежде СВ - элементы. Поэтому я хочу обратиться к Вам с просьбой разъяснить Вашим сверстникам целесообразность их использования и то важное функциональное значение которые они выполняют в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

## МОТОТРАНСПОРТ

Как правило с наступлением весеннего периода в оперативных сводках все чаще встречаются дорожно-транспортные происшествия с участием велосипедистов и водителей мототранспорта. Особую обеспокоенность у

сотрудников Госавтоинспекции вызывают ДТП с участием мокиков и мопедов.

Наиболее тяжкими последствиями характеризуются ДТП с участием молодых, в том числе несовершеннолетних водителей, допустивших нарушения, связанные с отсутствием навыков вождения, не предоставлением преимущества в движении, выездом на полосу встречного движения, несоответствием скорости конкретным условиям.

В 2013 году на территории области по причине нарушений правил дорожного движения несовершеннолетними водителями мокиков и мопедов зарегистрировано 19 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых 3 человека погибли (Грайворонский, Краснояружский, Красногвардейский) и 18 получили телесные повреждения различной степени тяжести.

Так 1 августа 2013 года в п. Красная Яруга 15-летний учащийся средней школы №1 п.Красная Яруга., управляя скутером «Альфа», не справился с управлением, совершил наезд на бордюрный камень с последующим опрокидыванием транспортного средства и наездом на железобетонную стойку забора.

В результате ДТП водитель Рудев Н.В. с телесными повреждениями был доставлен в центральную районную больницу (ЦРБ) п. Красная Яруга, где скончался.

**21 июля в 23 час.30 мин. в с.Никитовка Красногвардейского района в результате столкновения автомобиля ВАЗ-21099 и мотоцикла «Днепр» погиб 15-летний водитель мотоцикла, а его 16 летний пассажир с травмами был госпитализирован в больницу.**

Происшествия совершены, несовершеннолетними, не имеющими достаточных навыков управления транспортом и соответственно знаний правил дорожного движения.

С началом весны на улично – дорожно сети городов и поселков области все чаще можно будет встретить водителей мототранспорта и велосипедистов. Хотелось бы напомнить что в соответствии с пунктом 24.2 ПДД велосипедисты должны двигаться только по крайней правой полосе.

- управлять велосипедом на дорогах общего пользования разрешается только при достижении 14-ти летнего возраста.

- запрещается перевозить пассажиров, кроме детей в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье,

- перевозить груз, который выступает более чем на полметра по длине и по ширине за габариты.

-двигаться по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки.

Ну и понятно, что запрещается буксировка как мопедов так велосипедов

К огромному сожалению еще у значительной части населения не сформирована культура взаимоотношений в сфере дорожного движения. И это передается по наследству детям. Считается, например, нормой перебежать

улицу на красный свет светофора, если нет машин. У большинства детей отсутствует динамический стереотип безопасного поведения, а водители часто пренебрегают правилами перевозки детей.

Культурные факторы нарушения ПДД наименее управляемы и для их коррекции требуется длительная и кропотливая работа.

Подготовка юных участников дорожного движения к безопасному поведению в дорожно-транспортной среде – это многоаспектная проблема, имеющая разные стороны: педагогическую, медицинскую, материально – техническую. Они тесно взаимосвязаны.

Необходим поиск наиболее эффективных форм, методов, средств и приемов работы в данном направлении. Необходимо единение всех институтов гражданского общества, семьи, школы в профилактике и предупреждении ДТП участием несовершеннолетних.

	дек 2008	дек 2009	дек 2010	дек 2011	дек 2012	дек 2013	± % к АППГ (дек 2012 г.)	± % к АППГ (дек 2013 г.)
ДТП с участием детей, всего	173	141	127	124	122	109	-1,6	-10,7
Погибло	6	4	10	12	9	8	-25,0	-11,1
Ранено	189	148	127	121	117	108	-3,3	-7,7
Удельный вес пострадавших детей (%)	8,39%	6,94%	6,64%	6,43%	6,77%	6,57%		

Таблица №2

**Основные показатели аварийности с участием детей по группам**

	дек 2012	дек 2013	± % к АППГ	Доля в общем числе, %
<b>ДТП с детьми-пешеходами</b>	57	40	-29,8	36,70%
Погибло детей-пешеходов, всего	4	2	-50,0	25,00%
Ранено детей-пешеходов, всего	55	40	-27,3	37,04%
<b>ДТП с детьми-пассажирами</b>	46	44	-4,3	40,37%
Погибло детей-пассажиров, всего	5	4	-20,0	50,00%
Ранено детей-пассажиров, всего	43	43	0,0	39,81%
<b>ДТП с детьми-велосипедистами</b>	5	8	60,0	7,34%
Погибло детей-велосипедистов, всего				0,00%
Ранено детей-велосипедистов, всего	5	8	60,0	7,41%