



МВД РОССИИ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
по СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
(ГУ МВД России по Свердловской области)

пр. Ленина, 17, Екатеринбург, 620014

15.09.2025 № 22/15400

Г О направлении анализа состояния Г  
детского дорожно-транспортного  
травматизма за 8 месяцев 2025 г.

Г Начальникам территориальных Г  
органов МВД России на  
районном уровне Свердловской  
области

Направляю анализ состояния детского дорожно – транспортногo травматизма на территории Свердловской области за 6 месяцев 2025 года для анализа и использования в оперативно-служебной деятельности по профилактике и предупреждению дорожно –транспортных происшествий с участием несовершеннолетних. По результатам проведенного анализа принять меры по организации деятельности комплексных сил полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и пресечению правонарушений, совершаемых несовершеннолетними в области дорожного движения.

На основе анализа данных за 8 месяцев 2025 года о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма на территории Свердловской области можно констатировать сохранение негативной динамики в сфере безопасности несовершеннолетних участников дорожного движения.

### **Общая картина**

За отчетный период зарегистрировано 248 ДТП с участием детей, что на 11,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В этих происшествиях 8 детей погибли (+14,3%) и 270 получили ранения (+12%). Рост числа погибших детей свидетельствует о повышении тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. Доля ДТП с участием детей в общем количестве происшествий с пострадавшими достигла 14,2%, что означает участие детей в каждом седьмом ДТП. Тяжесть последствий ДТП увеличилась с 2,8% до 3,0%, демонстрируя тенденцию к более серьезным последствиям дорожных аварий. Рост ключевых показателей свидетельствует о недостаточной эффективности принимаемых профилактических мер и требует

кардинального пересмотра подходов к обеспечению безопасности несовершеннолетних.

### **Анализ смертельных случаев и проблематика**

Особую тревогу вызывают смертельные случаи с участием детей. В Пышминском районе 30 марта 2025 года на 10 км автодороги "р.п. Пышма-д. Талица" зарегистрировано ДТП с участием 14-летнего велосипедиста, который двигался в составе организованной колонны во время тренировок. Подросток выполнял маневр разворота за сопровождающим автомобилем перед близко движущимся транспортным средством. В результате происшествия несовершеннолетний получил тяжелые травмы и спустя 16 суток скончался в медицинском учреждении.

В мае текущего года в Каменске-Уральском произошло тяжелое ДТП, где в результате лобового столкновения погибла 9-летняя девочка-пассажир. Ребенок не был пристегнут ремнем безопасности, что стало одной из основных причин трагических последствий. В другом случае, в Березовском, под колесами грузового автомобиля погибла 4-летняя девочка-пешеход. Мать ребенка в момент перехода проезжей части отвлеклась на разговор по мобильному телефону, что не позволило ей своевременно обеспечить безопасность ребенка.

В сельской местности Слободо-Туринского района зарегистрирован смертельный случай с 10-летним велосипедистом. Подросток без защитной экипировки совершил резкий маневр перед близко движущимся автомобилем. Отсутствие навыков безопасного управления велосипедом и несоблюдение элементарных мер безопасности стали причиной трагедии.

В Верхней Салде трагический инцидент произошел на нерегулируемом пешеходном переходе, где 66-летний водитель с многолетним стажем, но имевший многочисленные нарушения ПДД в анамнезе, совершил наезд на 9-летнего ребенка. Данный случай выявил проблемы недостаточного контроля за водителями с большим количеством нарушений и неудовлетворительного обустройства пешеходных переходов.

В Краснотурьинске авария с участием молодого водителя со стажем всего 1 год привела к гибели 12-летнего велосипедиста. Этот случай подчеркивает проблемы недостаточного опыта молодых водителей и отсутствия должных навыков безопасного управления велосипедом у детей. Инцидент свидетельствует о необходимости усиления работы как с начинающими водителями, так и с детьми-велосипедистами.

Столкновение в Богдановичском районе выявило серьезные проблемы с техническим состоянием грузового транспорта и соблюдением режима труда и отдыха водителей. Множественные нарушения со стороны водителя грузовика,

включая разные шины на оси и отсутствие карты тахографа, указывают на системные недостатки в контроле за грузовыми перевозками.

Катастрофа в Каменске-Уральском в августе месяце продемонстрировала опасность выезда на встречную полосу и проблемы переутомления водителей. Гибель годовалого ребенка, перевозившегося в детском удерживающем устройстве, подчеркивает, что даже соблюдение правил перевозки детей не всегда может защитить при серьезных ДТП.

### **Территориальная проблематика детского дорожно-транспортного травматизма**

Анализ пространственного распределения аварийности выявляет устойчивую концентрацию ДТП с детским участием в малых городах и сельских поселениях области – всего в 21 подразделении. Наибольший рост аварийности зафиксирован в Каменске-Уральском - 18 ДТП (500% увеличение), Алапаевском районе - 7 ДТП (250%), Качканаре и Североуральске - по 3 ДТП (200% рост), в Заречном зарегистрировано 12 ДТП (рост 140%), Полевском 4 ДТП (+100%), Байкаловском, Красноуральском, Туринском, Шалинском районах, Лесном по 2 ДТП (+100%) и рп Пышма 1 ДТП (+100%). В Богдановичском районе 7 ДТП (+75%), Серовском районе 5 ДТП (+66,7%), Сысертском районе 6 ДТП (+50%), Артемовском, Камышловском, Режевском районах по 3 ДТП (+50%), Березовском 7 ДТП (+40%), в Красноуфимском районе -12 ДТП (рост 33,3%), в Нижнем Тагиле - 27 ДТП (рост 12,5%).

Городская черта остается основной зоной риска: 208 ДТП (84% от общего числа), где отмечается сохранение высокого уровня аварийности вблизи образовательных учреждений. Особую озабоченность вызывает состояние маршрутов «дом-школа-дом»: только 55% из них соответствуют требованиям безопасности. Системной проблемой остается отсутствие тротуаров, недостаточное освещение и несоответствие дорожной разметки установленным требованиям.

### **Возрастные и поведенческие аспекты**

Анализ возрастного состава пострадавших детей показывает наибольшую уязвимость детей младшего возраста до 3 лет, где зарегистрировано 3 смертельных случая. Среди получивших травмы преобладают дети в возрасте 14-15 лет (28 случаев), 11-12 лет (27 случаев) и 9-10 лет (26 случаев). Гендерный анализ выявляет преобладание мальчиков среди пострадавших: 57,8% против 42,2% девочек. Среди погибших также преобладают мальчики - 5 случаев (62,5%) против 3 девочек (37,5%). Данная диспропорция может свидетельствовать о более рискованном поведении мальчиков на дорогах.

Поведенческие особенности детей разных возрастных групп требуют дифференцированного подхода в профилактической работе. Для детей младшего возраста важным является формирование первоначальных навыков безопасного поведения, в то время как для подростков акцент должен делаться на осознание ответственности за свои действия и последствия рискованного поведения.

### **Сезонные и временные закономерности**

Все смертельные случаи произошли в весенне-летний период с апреля по сентябрь 2025 года, что совпадает с наступлением теплого времени года, каникулами и началом учебного года. Временной анализ показывает, что 75% фатальных исходов случились в вечернее время (с 17:00 до 20:00), когда отмечается повышенная активность детей на улицах и ухудшение условий видимости. Теплый период года показывает традиционный рост аварийности с пиковыми значениями в мае (46 ДТП, 3 погибли) и августе (53 ДТП, 4 погибли).

Суточное распределение ДТП демонстрирует выраженный пик активности детей с 13:00 до 19:00 часов - период возвращения из школ и проведения досуга. Наибольшая концентрация происшествий в будние дни: среду (42 ДТП), понедельник и пятницу (по 36 ДТП), что свидетельствует о недостаточном контроле за детьми в свободное от учебы время. Выходные дни сохраняют высокий уровень опасности: суббота - 33 ДТП, воскресенье - 32 ДТП.

### **Анализ по категориям участников дорожного движения**

#### **1. Дети-пассажиры**

Зафиксировано 82 ДТП (-15,5%), в которых 3 ребенка погибли (-25%) и 100 получили ранения (-9,1%). Несмотря на общее снижение показателей, сохраняется критическая проблема нарушения правил перевозки детей. В 14 ДТП, произошедших по этой причине, погибли 2 ребенка (+100%) и 16 были травмированы (+23,1%). Это указывает на крайне низкую дисциплину водителей-родителей и пренебрежение к жизни детей. Наибольшее количество ДТП с детьми-пассажирами зарегистрировано в четверг, пятницу и воскресенье, что коррелирует с пиками семейных поездок.

**Задача подразделениям:** Усилить тотальный контроль за соблюдением правил перевозки детей, особенно в утренние, вечерние часы и выходные дни. Активно применять меры административного воздействия. Развернуть широкомасштабную информационную кампанию, направленную на водителей-

родителей, с разъяснением последствий пренебрежения детскими удерживающими устройствами.

## **2. Дети-пешеходы**

Дети-пешеходы продолжают оставаться наиболее уязвимой категорией участников дорожного движения. Наблюдается резкий рост аварийности: 106 ДТП (+43,2%), в которых 2 ребенка погибли (+100%) и 106 ранены (+41,3%). Все погибшие дети стали жертвами наездов на пешеходных переходах, еще 37 несовершеннолетних получили ранения на переходах (+54,2%). Каждое третье ДТП (37 случаев, +12%) произошло по собственной неосторожности детей, что свидетельствует о недостаточной разъяснительной работе и формировании навыков безопасного поведения у несовершеннолетних. Наибольшая концентрация ДТП с юными пешеходами приходится на период с 15:00 до 19:00 часов, время возвращения из учебных заведений и прогулок.

**Задача подразделениям:** Организовать массовые проверки водителей на предмет соблюдения правил проезда пешеходных переходов, особенно вблизи учебных заведений и в указанное время суток. Совместно с управлениями образования активизировать профилактическую работу в школах и детских садах, внедряя практико-ориентированные методы обучения (уроки на транспортных площадках, экскурсии к перекресткам). Инициировать проверки состояния улично-дорожной сети в местах концентрации ДТП с детьми.

## **3. Дети-водители мототранспорта**

Произошло 26 ДТП (+18,2%), в которых 26 несовершеннолетних получили ранения. Во всех случаях дети управляли транспортом, не имея права управления. Основной пик аварийности приходится на среду и субботу. Данная категория ДТП свидетельствует о бесконтрольности со стороны родителей, доступности мототранспорта для подростков и отсутствии системной работы по обучению детей правилам управления транспортными средствами.

**Задача подразделениям:** Ужесточить работу по пресечению фактов управления мототранспортом несовершеннолетними, проводить рейды в местах их концентрации. Привлекать к административной ответственности родителей, допустивших такое нарушение. Проводить разъяснительные беседы с семьями.

## **4. Дети-велосипедисты**

Зафиксирован наибольший рост тяжести последствий: 31 ДТП (+29,2%), в которых 3 ребенка погибли (+100%) и 28 получили ранения (+16,7%). Подавляющее большинство пострадавших не использовало защитную экипировку. Тяжесть последствий составила 9,7% - самый высокий показатель

среди всех категорий. Высокая летальность указывает на уязвимость данной категории участников движения.

**Задача подразделения:** Активизировать пропаганду использования шлемов и защитной экипировки среди детей и родителей. Проводить тематические мероприятия (соревнования, мастер-классы) с акцентом на безопасность. Обеспечить контроль за движением велосипедистов, особенно младшего возраста, со стороны родителей и педагогов.

## **5. Причины и способствующие факторы**

Основной причиной детского травматизма остаются нарушения ПДД водителями транспортных средств. По их вине совершено 201 ДТП (+15%), в которых погибли 5 детей (-28,6%) и 226 ранены (+16,5%). Несмотря на небольшое снижение числа погибших, общий рост происшествий и раненых свидетельствует о массовом пренебрежении правилами безопасности, нарушении правил проезда пешеходных переходов (42 случая), несоответствии скорости (36 случаев), выезде на встречную полосу и опасному обгону (18 случаев). Со стороны детей: переход в неустановленном месте (32 случая), неподчинение сигналам светофора (5 случаев).

Погодные условия оказали значительное влияние: 71% ДТП произошли в ясную погоду, 29% - в неблагоприятных условиях. Однако в дождливую и снежную погоду тяжесть последствий увеличивается на 40%.

**Задача подразделения:** Сконцентрировать силы и средства на выявлении и пресечении ключевых видов нарушений ПДД, приводящих к ДТП с детьми: сдерживание скорости, особенно в период неблагоприятных условий, непредоставление преимущества пешеходам, выезд на полосу встречного движения и опасный обгон, нарушение правил перевозки детей.

## **6. Эффективность профилактических мероприятий**

Проведенный анализ свидетельствует о недостаточной эффективности профилактических мероприятий. Охват образовательных учреждений профилактическими мероприятиями составляет 78%, при этом в сельской местности этот показатель не превышает 45%. Работа с родителями носит эпизодический характер - только 32% родителей систематически участвуют в профилактических мероприятиях.

## **7. Общие выводы и стратегические задачи**

Проведенный анализ свидетельствует о необходимости принятия неотложных мер по улучшению ситуации с детской дорожной безопасностью в Свердловской области. Рост показателей по всем основным категориям, за исключением пассажиров, свидетельствует о недостаточности текущих мер,

требует концентрации усилий всех заинтересованных ведомств и организаций. Реализация комплексного подхода, сочетающего меры по совершенствованию инфраструктуры, усилению контроля и повышению культуры участников дорожного движения, позволит существенно снизить уровень детского дорожно-транспортного травматизма в регионе.

### **8. Задачи для всех подразделений:**

1. Переход к качественным показателям в работе. Оценивать эффективность работы не по числу проведенных мероприятий, а по динамике снижения ДТП и пострадавших детей на вверенных территориях.

2. Внедрение адресного подхода. На основе анализа карт аварийности сконцентрировать ресурсы на опасных участках и времени, где риск для детей максимален.

3. Усиление межведомственного взаимодействия. Строить работу с органами образования, здравоохранения и социальной защиты на основе единых планов, направленных на формирование культуры безопасного поведения у детей и родителей.

4. Эскалация ответственности родителей. Активно работать с семьями, из которых выходят дети-нарушители ПДД и дети, ставшие жертвами ДТП по вине родителей.

5. Повышение персональной ответственности сотрудников за состояние аварийности на закрепленных участках службы.

Текущая ситуация требует незамедлительных и решительных действий на всех уровнях. Безопасность детей на дорогах должна стать абсолютным приоритетом в работе каждого подразделения Госавтоинспекции и местной власти.

С уважением,  
Главный государственный инспектор  
безопасности дорожного движения  
Свердловской области

А.В. Спиридонов

