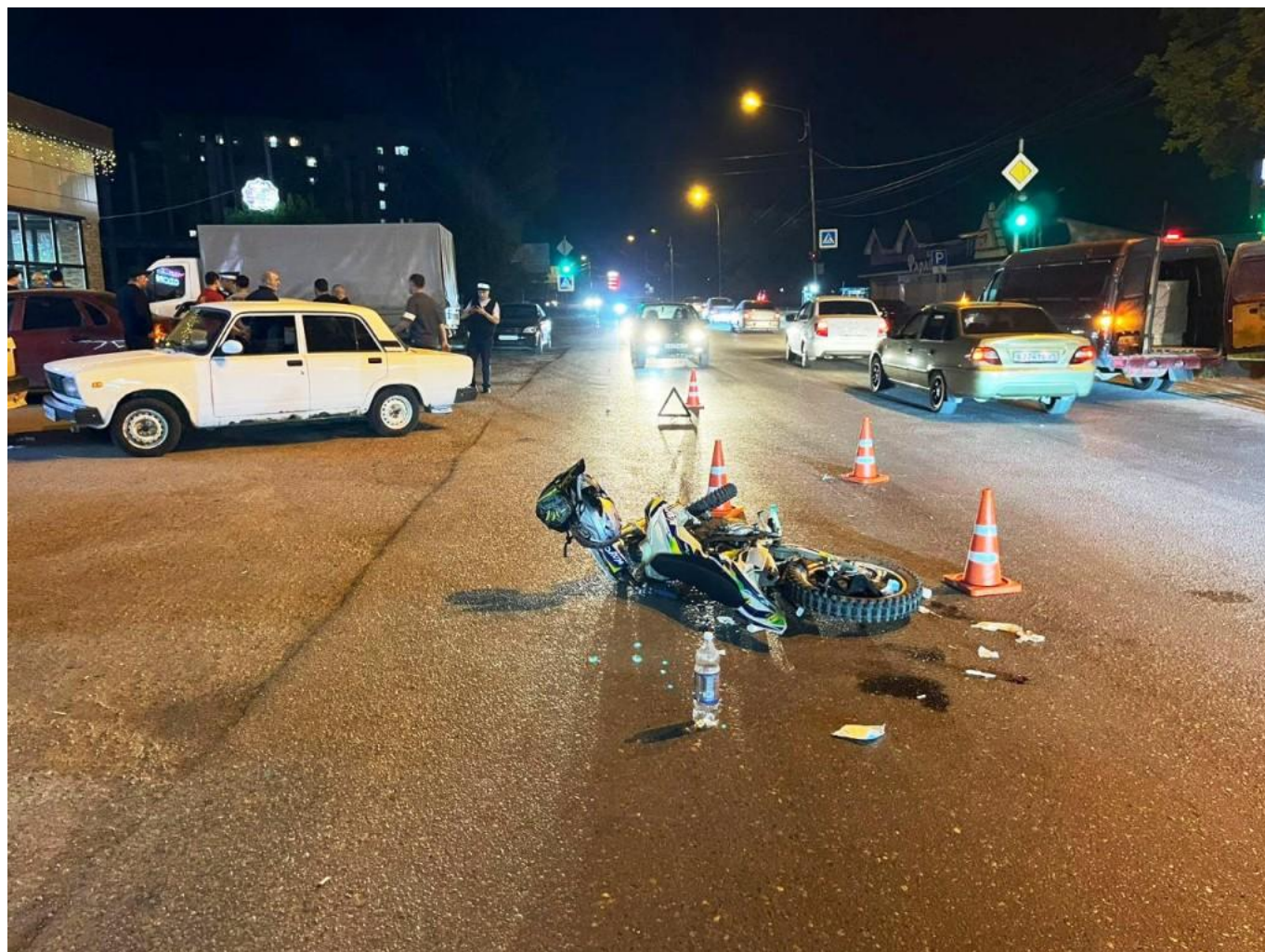


Питбайки. Смертельная опасность на дорогах

Category: Общество

19.04.2026



В последние два года российские города столкнулись с быстро растущим явлением, которое ещё недавно воспринималось как локальное и почти безобидное увлечение подростков. Питбайки – компактные мини-мотоциклы, формально относящиеся к спортивному инвентарю, – постепенно вышли за пределы трасс и секций и оказались в городской среде: во дворах, на окраинах, на дорогах общего пользования. Это привело к заметному росту числа аварий и конфликтов с городской инфраструктурой, а также поставило перед регионами задачу, к которой существующая система регулирования оказалась не готова. Ездить на питбайках по дорогам общего пользования запрещено, поскольку у таких транспортных средств, как правило, нет фар, поворотников, зеркал, они не регистрируются в ГАИ и не имеют номерных знаков.

Обсуждение проблемы прошло в Пензенской городской Думе

В минувший четверг проблему обсудили и в Пензенской городской Думе в формате заседания круглого стола под руководством временно исполняющего полномочия председателя Думы Сергея Васянина. Участие в заседании приняли городские депутаты, представители городской и районных администраций, полиции, ГИБДД. Последние подчеркнули, что для эффективной работы правоохранительных органов необходима законодательная база. Принятие соответствующего закона на региональном уровне расширит перечень мер воздействия на нарушителей.

Участники круглого стола сошлись во мнении, что запретительные меры не решат проблему. Требуются альтернативные решения для молодёжи и их родителей, которые могли бы использовать питбайки. В качестве примера депутат от КПРФ Андрей Жданников привёл опыт других регионов, где для юных поклонников скорости созданы специализированные площадки с опытными тренерами.

«Нужно рассмотреть такую возможность и в нашем городе», – отметил Андрей Жданников.



Депутаты городской Думы также сообщили о своем намерении провести встречи со старшеклассниками и их родителями в школах. На этих встречах планируется обсудить проблему использования питбайков. Для родителей юных гонщиков будут подготовлены демонстрационные фото- и видеоматериалы с мест ДТП, связанных с питбайками, чтобы они осознали всю серьёзность ситуации.

Сергей Васянин отметил готовность гордумы к совместной работе с ГИБДД, так как проблема действительно масштабная, и с началом летнего сезона нам необходимо действовать незамедлительно.

Народные избранники приняли решение обратиться к Законодательному Собранию Пензенской области с просьбой о принятии закона, который бы устанавливал ответственность владельцев питбайков за неправильное использование этих транспортных средств. Также планируется привлечь к профилактической работе общественные организации и средства массовой информации.

Ценой питбайка может стать жизнь подростка

Проблема, о которой с наступлением тепла всё активнее говорят пензенцы, вовсе не уникальна для нашего региона. По данным Научного центра МВД России, за девять месяцев 2025 года в стране было зарегистрировано около 659 дорожно-транспортных происшествий с участием питбайков, которыми управляли дети. В результате этих аварий погибли 23 несовершеннолетних, а более 700 получили травмы. В целом число пострадавших в подобных инцидентах превысило две тысячи человек. Если сравнивать с предыдущими годами, рост выглядит особенно резким: ещё в 2023 году речь шла о единичных случаях, а в 2024-м — о нескольких десятках аварий с тяжёлыми последствиями. Таким образом, за короткий период проблема перешла из разряда исключений в категорию устойчивого массового явления. При этом полную картину получить попросту невозможно, так как огромная часть инцидентов происходит во дворах, частном секторе и загородных участках, где уровень контроля значительно ниже.



Региональная картина показывает, что ситуация развивается неравномерно, но по схожей логике. В крупных и средних городах, включая регионы Поволжья, формируется устойчивая модель: основная активность концентрируется в жилых кварталах и на окраинах, а пространство более доступно для неформального использования техники. При этом аварийные случаи чаще происходят уже на транспортных магистралях, куда выезды из жилых зон становятся продолжением стихийного катания. В одних городах, таких как Казань, контроль в центральных районах (здесь были введены ограничения на езду и усилен контроль в парках, центре, на набережных) позволяет частично вытеснить проблему на периферию, в других (например, в Самаре или Саратове) она остаётся более равномерно распределённой по территории. Но в целом структура везде одинакова: дворы и окраины становятся точками формирования, а дороги зоной риска.

Опыт других регионов по борьбе с нарушениями

Похожая ситуация наблюдается и в Пензе, где проблема уже приобрела устойчивый характер, но ещё не достигла критического уровня крупных агломераций. При этом статистика позволяет понять, что чаще всего поведение питбайкеров не хаотично, а имеет повторяющиеся паттерны: популярные точки сбора, чаще всего парковки, дворы или торговые зоны, откуда уже осуществляется движение через жилые кварталы к основным транспортным артериям. Эта логика повторяется в разных городах и позволяет говорить о том, что проблема питбайков имеет выраженную пространственную структуру, которую можно анализировать и прогнозировать.

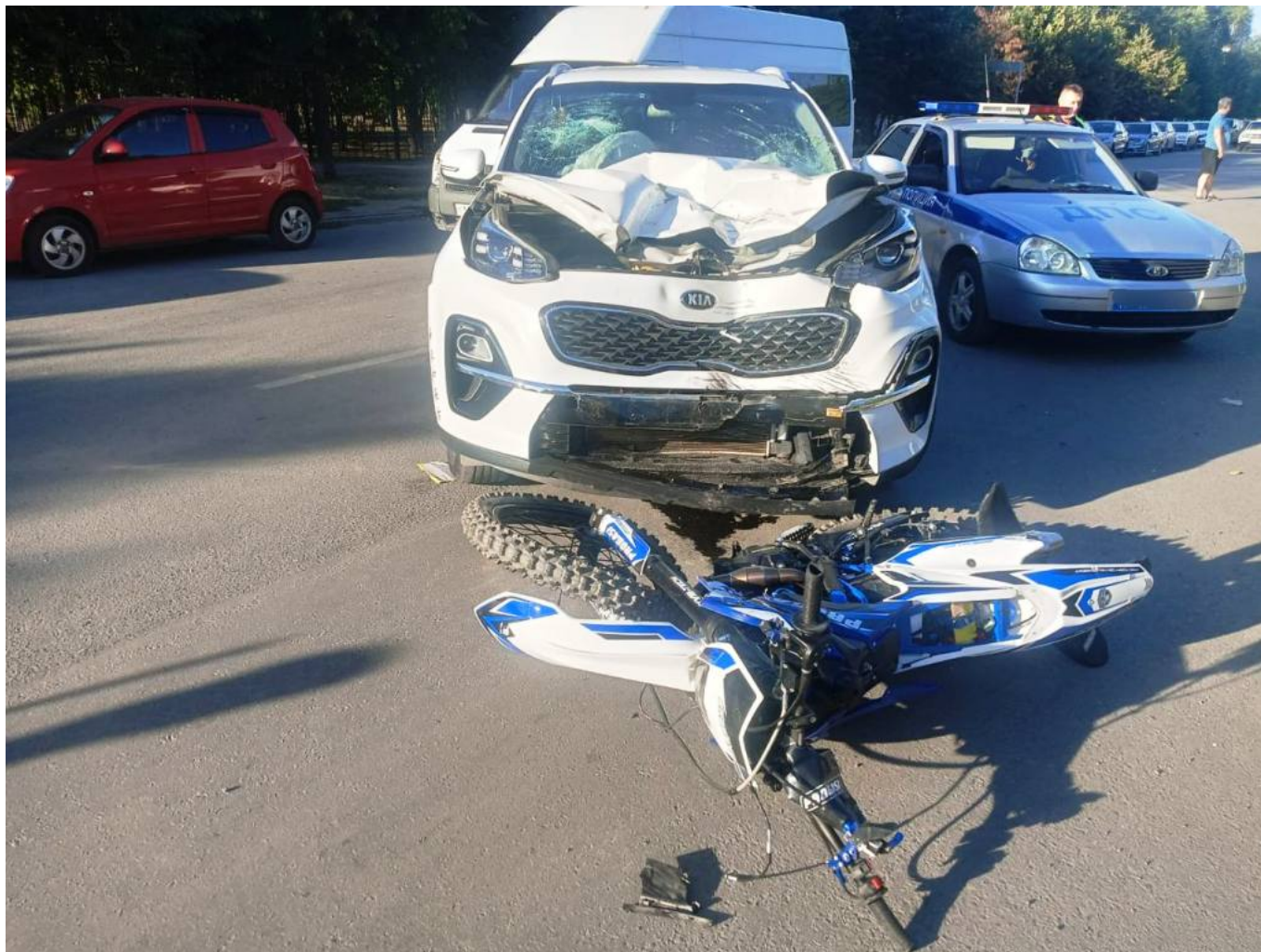


На сегодняшний день в регионах используется несколько типов мер реагирования. Наиболее распространёнными остаются рейды ГИБДД, в ходе которых изымается техника и оформляются штрафы. Однако их эффект, как правило, ограничен во времени: после проведения проверок активность быстро возвращается к прежнему уровню. Более устойчивый результат дают меры пространственного характера, такие как ограничение движения в отдельных зонах – парках, набережных, центральных улицах. Подобный подход, применяемый, например, в Казани, позволяет снизить количество инцидентов в конкретных районах, однако часто приводит лишь к перераспределению активности в другие части города.



Отдельно стоит выделить практику работы с родителями несовершеннолетних, которые чаще всего и являются владельцами или покупателями техники. В ряде регионов усиливается административная ответственность, а также проводится профилактическая работа через школы и комиссии по делам несовершеннолетних. Этот инструмент оказывает влияние прежде всего на повторные случаи, но слабо влияет на первичный рост вовлечённости.

Наиболее эффективными оказываются комплексные подходы, сочетающие несколько уровней воздействия. В Нижнем Новгороде, например, используется модель точечных скрытых рейдов в местах концентрации подростков, что позволяет работать не по всему городу, а по конкретным зонам активности. В других регионах применяется усиленный контроль точек сбора – парковок, АЗС и торговых центров, где формируются группы. В сочетании с зонированием городской среды и административным давлением на родителей такие меры дают более устойчивый результат, хотя и не устраняют проблему полностью.



Если рассматривать ситуацию в комплексе, становится очевидно, что ключевым фактором остаётся не столько количество рейдов или уровень штрафов, сколько способность системы работать с пространственной структурой явления. Там, где меры направлены на конкретные узлы активности и маршруты перемещения, удаётся добиться заметного снижения инцидентов. Там же, где воздействие остаётся точечным и реактивным, проблема лишь перераспределяется внутри городской среды.