Кильметова И.И.,
студентка 6 курса педиатрического факультета
Оренбургский государственный университет
Россия, г. Оренбург
Кушнер К.И.,
студентка 6 курса педиатрического факультета
Оренбургский государственный университет
Махаури М.В.
студентка 6 курса педиатрического факультета
Оренбургский государственный университет
Научный руководитель - ассистент Зотов С.Н.
Кафедра судебной медицины и правоведения
Оренбургский государственный медицинский университет

СТАТИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В ГОРОДЕ ОРЕНБУРГ ЗА 2019 ГОД

Аннотация: *авторы статьи отмечают, что распространенной причиной получения вреда здоровью, является автомобильная травма. Ежегодно, по статистике Всемирной Организации Здравоохранения, в результате дорожно-транспортных происшествий погибает 1,35 миллиона человек и порядка 20-50 миллионов получают травмы. С каждым годом неуклонно растет количество транспорта на дорогах, а вместе с тем и дорожно-транспортных происшествий (ДТП).*

Ключевые слова*: автомобильная травма, дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, травматизм, пешеход, степень тяжести вреда здоровью.*

Abstract: *the authors of the article note that a common cause bodily harm, is a car injury. According to statistics from the World Health Organization, 1.35 million people die as a result of road traffic accidents and about 20-50 million are injured.*

Every year, the number of vehicles on the road, and at the same time, road traffic accidents (RTAs) is steadily increasing.

Keywords: *car accident, traffic accident, vehicle, injuries, pedestrian, severity of health damage.*

Автомобильная травма — это повреждения, полученные в результате дорожно-транспортного происшествия, возникающие при соприкосновении с наружными либо внутренними частями автомобиля или при выпадении из него.

По данным ГИБДД за 2019 год в России произошло 147738 дорожно-транспортных происшествий, из которых 15158 со смертельным исходом и 189671 случаев с телесными повреждениями разных степеней тяжести.

Автомобильные травмы, полученные при ДТП, подразделяются по степени тяжести вреда здоровью:

-без вреда (ссадина, кровоподтек, рана и др.);

-вред здоровью легкой степени тяжести (расстройство здоровья кратковременное, не менее 21 дня);

-вред здоровью средней степени тяжести (длительное расстройство здоровья сроком более 21 день, но не приводящее к стойкой утрате трудоспособности);

-тяжкий вред здоровью (повреждения, опасные для здоровья в момент причинения или результатом которых является потеря функции зрительного и слухового анализатора, утрату функционирования какого-либо органа, возникшее вследствие стойкой потери трудоспособности не менее одной трети).

В городе Оренбург за 6 месяцев (с января по июнь) 2019 года 630 человек получили повреждения различной степени тяжести в дорожно-транспортных происшествиях, что говорит об острой ситуации на дороге. Самым неблагоприятным месяцем в плане транспортных аварий оказался январь 2019 года (182 случая ДТП). Этому могли поспособствовать

особенности погодных условий данного месяца – выпадение аномального количества осадков, гололедица, снежные бури, наличие продолжительных продолжительных календарных выходных и вождение в нетрезвом виде.

За 6 месяцев (с января по июнь) 2019 год число участников дорожного движения получивших повреждения без вреда здоровью составило 293 человека. Из них лидирующее положение занимают поверхностные повреждения головы в виде ссадин, ушибов головы, а также конечностей. Реже встречались повреждения грудной клетки, таза, живота.

Повреждения легкой степени тяжести получили 154 человека, 103 человека - средней степени тяжести и 80 - тяжкие. По статистике, основными являются повреждения головы, конечностей, реже груди, живота и таза. Среди травм лидирующее положение отводится сотрясению головного мозга, перелому 3 ребра по среднеключичной линии, перелому носовой перегородки.

Среди случаев травм свредом средней тяжести для здоровья самыми распространёнными являются травмы конечностей, в большей своей массе – перелом луча «в типичном месте», перелом челюсти, шейного отдела позвоночника.

В общей совокупности повреждений с тяжким вредом здоровьюпреобладаюттравмы конечностей, прежде всего это диафизарные и внутрисуставные переломы, переломы хирургической шейки бедра, основания и свода черепа, а также переломы средней и нижней трети больше- и малоберцовой костей. При данных состояниях человек не может в полной мере осуществлять свою трудовую деятельность.

Также травмы по механизмам подразделяются на следующие виды:

-травма от наезда автомобильного средства на пешехода;

-травмы, полученные от действия внутренних частей салона автомобиля (при столкновении транспортных средств, наезд на ограждения и др.);

-переезд тела колесом автомобиля;

-комбинированная травма

При анализе полученных данных о ДТП за 2019 годмы выявили, что самые частые причины дорожно-транспортных происшествий - это столкновение двух и более транспортных средств и наезд на препятствие. В результате аварий пострадавшим может быть как водитель, так и пассажир, для каждого из которых будут характерны свои повреждения. Общим будет наличие черепно-мозговой травмы различной степени выраженности от общего сотрясения тела и головы в результате удара. Водитель, осуществляя маневры движения, принимает позу, при которой верхние и нижние конечности остаются фиксированными на панели и рычагах управления. Следовательно, для водителя будут свойственными переломы плечевой и бедренной костей в поперечном направлении. Травмы грудной клетки возникают при падении на рулевое колесо. Интерьер машины в области переднего сидения пассажира характеризуется наличием большого пространства в нижней части, что обуславливает повреждения дистальной части стопы. Расположение вблизи груди и лица багажного отсека («бардачок») определяет локализацию травм при соприкосновении с ним. Безопасность пассажиров, в частности детей, достигается путем установки детского удерживающего средства, которое должно отвечать стандарту ECE R44/03. Выполнение этого пункта ПДД является обязательным к исполнению при перевозке детей до 12 лет при любых поездках. Ребенок, в силу своих анатомо-физиологических особенностей, не может реализовать защитный механизм и выступает в роли самого беззащитного члена движения.

В 2019 году зафиксированы случаи наезда на пешехода без вреда для здоровья в 149 случаях. Наезд на пешехода обуславливает получение травм всех степеней тяжести, так значительная часть (46,7 %) привела к формированию тяжкого вреда здоровью. Повреждения возникают от соприкосновения с наиболее выступающими частями автомобиля, которые могут указывать на специфику травм.

Причинами наезда на пешехода чаще являются: пересечение дороги не в строго отведенном месте (наземный или подземный переход), пренебрежение сигнализирующим цветом светофора, отсутствие светоотражающих элементов на одежде при движении в темное время суток, несоблюдение скоростного режима водителями.

***Вывод*:** учитывая вышеизложенные данные, можно сделать вывод, что травматизм на дороге является глобальной медико-социальной проблемой не только в Оренбургской области, но и во всех странах. Более половины всех аварий пришлись на дороги города, поскольку во многих районах имеется проблема несоответствия инфраструктуры, дорожного покрытия, низкая видимость дорожных знаков, увеличивающейся плотности автомобильного потока. Также, в качестве ведущих причин можно выделить низкую культуру и дисциплину выполнения Правил Дорожного Движения всеми участниками ДТП.

Список использованной литературы:

1. Пиголкин, Ю.И. Атлас по судебной медицине / Ю.И. Пиголкин. - М.: Медицинское Информационное Агентство (МИА), 2017. - 144 с.

2. Попов, В.Л. Курс лекций по судебной медицине / В.Л. Попов, Р.В. Бабаханян, Г.И. Заславский. - М.: ДЕАН, 2015. - 400 с.

3. Правовое обеспечение контроля, учета, аудита и судебно-экономической экспертизы. Учебник. - М.: Юрайт, 2015. - 290 с.

4. Ралдугин, Н.В. Правовая экспертиза проектов федеральных законов / Н.В. Ралдугин. - Москва: РГГУ, 2014. - 762 с.

5. Advocating for road safety and road traffic injury victims. A guide for nongovernmental organizations. Geneva: World Health Organization, 2012 - http://whqlibdoc.who.int/publications/2012/9789241503327_eng.pdf

6. Сретенцев, А.Н. Некоторые аспекты использования современных технических средств фиксации при осмотре места дорожно-транспортного происшествия / А.Н. Сретенцев, Д.А. Бадиков // Среднерусский вестник общественных наук. - 2014. - № 4 (34). - С. 79-82.

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2014 года № 1197.

8. Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации (Минздравсоцразвития России) от 24 апреля 2008 г. N 194н г. Москва "Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека".

9. Безруков, Ю.И. Правовые и тактические проблемы осмотра места ДТП при производстве по делам об административных правонарушениях / Ю.И. Безруков// Российский юридический журнал. - 2015. - N 3. - С. 168 - 173.

10. Елфимова, Е.В. О некоторых проблемах, возникающих при расследовании дорожно-транспортных происшествий / Е.В. Елфимова, Ю.Ш. Никонова // Российский юридический журнал. - 2015. - N 3. - С. 164 - 167.