

ДИСКУСІЙНІ, АКТУАЛЬНІ ТА ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ

УДК 340.6:616-001: 629.1131.115

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА СУЧАСНИХ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ В ОДЕСЬКІЙ ОБЛАСТІ ЗА 2013-2016 р.р.

©Кривда Г. Ф.¹, Ізотова О. В.², Уманський Д. О.¹, Ющук К. М.¹,
Торчаніна П. В.¹

¹ Одеський національний медичний університет
² Одеське обласне бюро судово-медичної експертизи

Резюме. В статті наведено результати аналізу структури механічної травми, що виникала в результаті ДТП, за ступенями тяжкості, а також причин смертності осіб, що загинули в результаті ДТП по Одеській області за 2013-2016 р.р. Показники аварійності коливаються в межах 130 тис. ДТП щорічно, з яких близько 25 тис. – з постраждалими. За останні 10 років спостерігається тенденція до збільшення питомої ваги тяжких тілесних ушкоджень та ушкоджень середнього ступеню тяжкості. Найбільш частими причинами смерті в ДТП є травма органів грудної та черевної порожнини, кінцівок. Сезонність автомобільної травми проявляється її піковими значеннями у літньо-осінній період. ДТП в цілому – травма, де переважно страждають чоловіки (72,98%).

Ключові слова: дорожньо-транспортна подія, тілесні ушкодження, показники аварійності, залізничний травматизм

ВСТУП. Транспортні засоби, особливо автомобіль, – це завжди об'єкти підвищеної небезпеки для учасників руху, і їх використання супроводжується масивними, множинними та різноманітними ушкодженнями, які спричиняють смерть та інвалідизацію потерпілих. Збільшення числа транспортних засобів та учасників дорожнього руху підвищує ймовірність аварійності на автошляхах, відповідно й зростає число осіб, які потенційно можуть постраждати[1]. На мапі світу за числом осіб, які загинули в дорожньо-транспортних подіях (ДТП), наша країна має середній показник, а з числа європейських країн, один з найвищих – 13,5 на 100 тис. осіб [1].

Стабільно висока динаміка росту дорожньо-транспортних подій з високим рівнем летальності потерпілих у сукупності зі стрімкими процесами розвитку технічного прогресу, зростання загальної кількості швидкісних автомобілів іноземного виробництва та великовантажного транзитного транспорту на дорогах України суттєво впливають на високий рівень травматизму та експертні особливості сучасної автомобільної травми.

Метою дослідження було проведення аналізу розподілу структури механічної травми, що виникала в результаті ДТП, за ступенями тяжкості, а також причин смертності осіб, що загинули в результаті ДТП по Одеській області за 2013-2016 р.р.

Матеріали та методи дослідження. Матеріалом дослідження були акти судово-медичного дослідження та висновки експерта трупів та живих осіб, проведених у Одеському обласному бюро судово-медичної експертизи за 2013-2016 р.р., а також статистичні дані Управління безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України та Департаменту безпеки руху ПАТ «Укрзалізниця».

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ЇХ ОБГОВОРЕННЯ.

Щороку в Україні відбувається близько 130 тис. ДТП, з яких близько 25 тис. – з постраждалими. Внаслідок ДТП за 2016 рік загинуло 3187 осіб (9,95%) та 32079 осіб травмовано. В середньому за добу відбувається близько 350-400 ДТП. З них близько 10 осіб гине та близько 80 отримують травми.[1].

Загальна кількість постраждалих у ДТП (в тому числі з летальним кінцем) в Україні в період 2012-2016 р.р. наведена на рис. 1 [2].

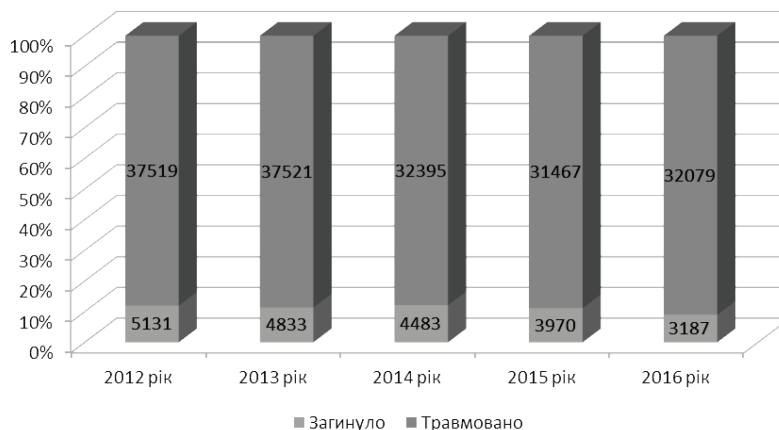


Рис. 1. Кількість постраждалих у ДТП осіб (в тому числі з летальним кінцем) в Україні в період 2011-2015 р.р.

По регіонах України найбільш аварійними є місто Київ (35812), Одеська (12060), Харківська (10063), Київська (9770) та Дніпропетровська (9604) області. До найбезпечніших областей належать Тернопільська (1530), Кіровоградська (1612), Сумська (1824), Чернівецька (1967) та Рівненська (2262).

Не слід також недооцінювати роль залізничного транспорту в структурі транспортного травматизму. За десять місяців 2016 р. внаслідок наїзду залізничного рухомого складу і падіння з нього отримали травми різного ступеня тяжкості 538 осіб, у тому числі 342 — зі смертельним наслідком, з них 37 уражено електрострумом, 15 — смертельно[3]. В структурі транспортних подій за участю залізничного рухомого складу переважають травми отримані в результаті ходіння коліями (близько 30 %) та перетинання колій у невстановлених місцях (близько 35 %); в результаті ДТП за участю автомобільного транспорту травмується близько 12 % від загальної кількості потерпілих[4]. Серед потерпілих 66,5 % — чоловіки та 33,5 % — жінки.

Найбільша кількість постраждалих у ДТП направляється на судово-медичну експертизу потерпілих, обвинувачених та інших осіб. За даними вищезазначеного відділу Одеського обласного бюро СМЕ кількість експертиз та досліджень за останні 10 років зменшилась приблизно у 1,5 рази (рис. 2).

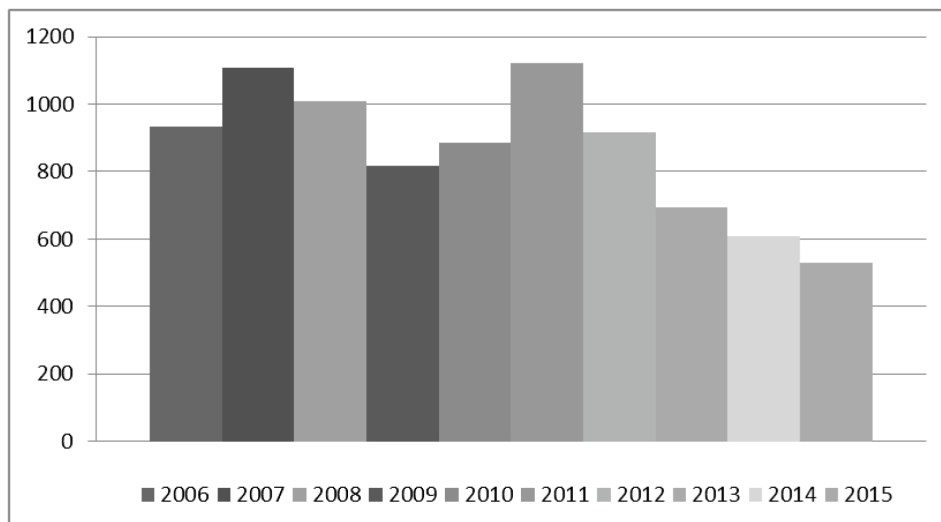


Рис. 2. Кількість проведених судово-медичних експертиз та досліджень живих осіб, постраждалих при дорожньо-транспортних подіях протягом 2006-2015 р.р.

Не дивлячись на тенденцію до зменшення кількості проведених судово-медичних експертиз та досліджень, питома вага ушкоджень середнього ступеню тяжкості та тяжких тілесних ушкоджень значно збільшилася (приблизно у 1,5 рази) за 10 років (рис. 3).

Серед транспортного травматизму по виду домінує автомобільна травма. Якщо розглядати випадки загибелі під час ДТП за видом, то на першому місці це контактування автомобіля з пішоходом, потім травма всередині транспорту, переїзд, падіння з транспортного засобу, придавлення транспортним засобом. Найбільшу кількість випадків смерті під час ДТП займають пішоходи, а найменшу – велосипедисти.

По локалізації травми переважаючою є поєднана травма голови і тулуба, менше – черепно-мозкова травма, травма тулуба (грудної клітки і живота), травма кінцівок (рис. 4).

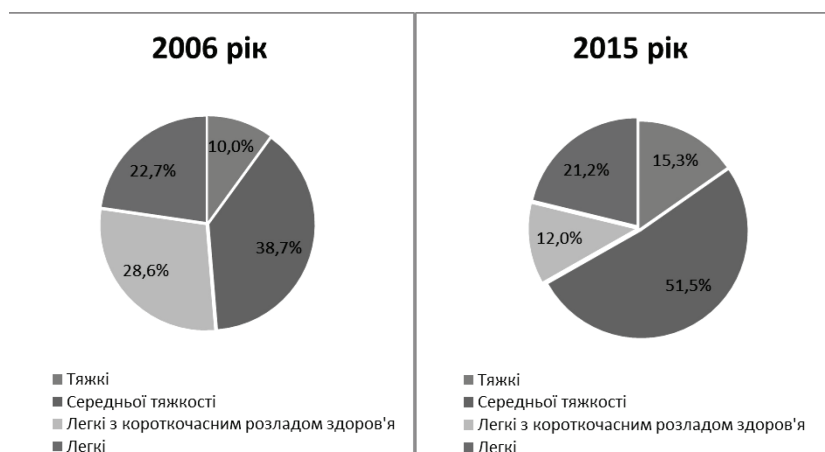


Рис. 3. Порівняльна характеристика структури пошкоджень за ступенями тяжкості за 2006 та 2015 роки.



Рис. 4 Структура причин смерті в результаті ДТП за даними Одеського обласного бюро СМЕ за 2016 рік.

Причини смерті, щонайчастіше за все встановлюються судово-медичними експертами у випадках ДТП, наступні: тупа поєднана травма голови, грудей і живота, масивна травма тіла з численними переломами кісток скелету і ушкодженням внутрішніх органів (політравма), відкрита черепно-мозкова травма з переломами кісток склепіння і основи черепа, крововиливами під оболонки і в речовину головного мозку, травматичні субарахноїдальні крововиливи, забої головного мозку, нерідко з розміщенням головного мозку, закрита тупа травма органів грудної клітини і живота, що супроводжувалися травматичним (геморагічним) шоком, тощо. Дуже важливим в експертному обґрунтуванні в автокатастрофі є її характерні морфологічні ознаки: множинність та поліморфізм ушкоджень, ознаки загального стресу тіла, масивність та розповсюдженість ушкоджень на різні анатомічні ділянки та протилежні поверхні тіла.

Були проаналізовані дані по випадках смерті в наслідок ДТП по м. Одесі та Одеській області за 2013- 2016 р.р. та були отримані наступні результати.

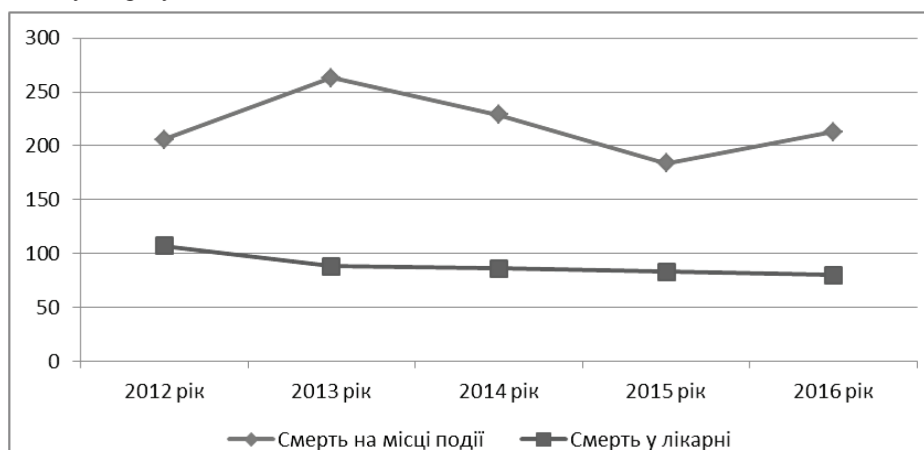


Рис. 5. Кількість загиблих осіб в результаті ДТП на місці події та в лікувальних установах за 2012-2016 р.р. (за даними Одеського обласного бюро СМЕ).

По районах Одеської області найбільша кількість випадків у великих щільнонаселених районах, розташованих поблизу до м. Одеса. В районах Одеської області кількість ДТП порівняно менше, ніж у м. Одесі при приблизно рівній кількості розтинів трупів. Це пов'язано з тим, що у м. Одесі більше транспорту, більша швидкість, з якою транспорт пересувається по дорогам, але при цьому дуже малий простір для пересування. Кількість померлих в стаціонарі внаслідок травм, отриманих в результаті ДТП по м. Одеса та районам Одеської області склала 94, це 32,98% від померлих в наслідок ДТП. З них по м. Одеса 68 випадків (40,48%) і 26 випадків по районах Одеської області (22,22%). В районах Одеської області більш ніж в 2 рази менше випадків смерті в стаціонарах, ніж у стаціонарах м. Одеси.

Зі всіх випадків загиблих в наслідок ДТП 34,74% загинули в стані алкогольного сп'яніння – 18,6% в стані алкогольного сп'яніння тяжкого ступеню; 7,02% в стані алкогольного сп'яніння середнього ступеню, 4,91% в стані легкого алкогольного сп'яніння. У більшості випадків це особи молодого, працездатного віку (30-59 років).

Кількість чоловіків складає 72,98% від всіх загиблих. За віком, це переважно чоловіки у віці від 18 до 60 років, частіше – у віці 30-59 років, що складає 46,67% від кількості всіх загиблих та 63,94% від кількості всіх загиблих чоловіків. Тобто, більшість загиблих внаслідок ДТП – це водії-чоловіки молодого працездатного віку (30-59 років та 20-24 роки), що становить в 4 рази частіше, ніж жінки; жінки за віком – 70 років і більше, пере-

важно пішоходи. В рік в середньому в Україні травмується близько 3,5 тис. та гине близько 200 дітей у віці до 18 років [2].

Переважну кількість випадків смерті внаслідок ДТП в м. Одеса по причині смерті складає важка поєднана травма декількох ділянок тіла з ушкодження внутрішніх органів, це близько 30% від всіх випадків. На другому місці важка черепно-мозкова травма.

Більшість загиблих в наслідок ДТП по м. Одесі це пішоходи – більш ніж 53%. З них у стані алкогольного сп'яніння знаходилось близько 37%. Кількість загиблих в середині салону автомобіля складала близько 30%. З них в стані алкогольного сп'яніння знаходилось близько 35,4%. За відсутності самого сп'яніння необхідно брати до уваги вплив наслідків попереднього вживання алкоголю (похмільний синдром, який викликає порушення концентрації уваги та координації руху, знижує швидкість реакції на дорожню обстановку, яка швидко змінюється). І нарешті, певне значення мають метеорологічні умови (обмерзання та вологість дорожнього покриття, ускладнення руху через туман, дощ або сніг).

Сезонність автомобільної травми проявляється її піковими значеннями у літньо-осінній період (липень-серпень-вересень) і зниженням у зимовий період часу. Кількість випадків смерті внаслідок ДТП по м. Одесі та районах Одеської області припадає на період з липня по грудень і коливається в межах від 14 до 38.

Обставини дорожньо-транспортних подій в переважній більшості випадків не є інформативними для судово-медичних експертів, адже слідчі у своїх постановках не завжди вказують деталі і обмежуються лише констатацією факту виявлення трупа на місці події, рідко надають всі матеріали справи (протоколи огляду місця події, одяг та взуття, ілюстративний матеріал). Місце ДТП однаково знаходиться як в населених пунктах, так і поза їх межами.

Основними причинами ДТП є порушення вимог правил дорожнього руху, як водієм автомобіля, так і пішоходом. Зі сторони пішоходів має значення також ігнорування сигналів світлофору, самовпевненість, що виражається у раптовому виході на смугу дорожнього руху в неустановленому місці, а також алкогольне, наркотичне сп'яніння або похмільний синдром.

Всім учасникам дорожнього руху, а особливо водіям, необхідно знати причини дорожньо-транспортних подій та їх види та намагатися уникати аварійних ситуацій, а якщо така ситуація склалася – вміти з неї вийти, щоб не загинути або не спричинити травму людям.

ВИСНОВКИ

1. Дорожньо-транспортні події залишаються найбільш розповсюдженим видом травмування осіб.
2. ДТП в цілому – травма, де переважно страждають чоловіки (72,98%).
3. Найбільш частою причиною смерті в ДТП є травма органів грудної та черевної порожнини, кінцівок.
4. Вкрай важливе значення в отриманні постраждалими травм має факт алкогольного сп'яніння (34,74%)
5. На сьогодні фактично відсутні статистичні дані відносно впливу саме наркотичного сп'яніння на факти травмування при ДТП. Те ж саме стосується впливу т.з. «похмільного синдрому», який до даного часу ніяк не об'єктивізується, що є перспективою подальших досліджень.

Література

1. **Infolight** [Електронний ресурс] : [Інформаційно-аналітичний центр]. – Електронні дані. – [Infolight.org.ua, 2013 – 2017]. – Режим доступу: <http://infolight.org.ua/content/statystyka-dtp-u-2014-goci-de-ta-chomu> (дата звернення 16.01.2017). – Назва з екрана.
2. **Статистика** аварійності в Україні за 12 місяців 2016 року / Управління безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Київ : Управління безпеки дорожнього руху ДПД НПУ, 2000-20007. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm> (дата звернення 19.01.2017)м - Назва з екрана.
3. **Белов Д.** Попередити травми [Електронний ресурс] / Д. Белов // Магістраль : всеукраїнська транспортна газета. – Електронні дані. – [ПАТ Укрзалізниця, 2016]. – № 89 (2179). – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/poperediti-travmi.html> (дата звернення 19.01.2017 р.). – Назва з екрана.
4. **Сусленко В.** Попередити травми [Електронний ресурс] / В. Сусленко // Магістраль : всеукраїнська транспортна газета. – Електронні дані. – [ПАТ Укрзалізниця, 2016]. – № 21 (1604). – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/uvaga-zaliznicja.html> (дата звернення 17.01.2017 р.). – Назва з екрана.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОВРЕМЕННЫХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В ОДЕССКОЙ ОБЛАСТИ

Кривда Г. Ф., Изотова Е. В., Уманский Д. А., Ющук Е. Н.,
Торчанина П. В.

Резюме. В статье приведены результаты анализа структуры механической травмы, возникшей в результате ДТП, по степеням тяжести, а также причин смертности лиц, умерших в результате ДТП по Одесской области за 2013-2016 г.г. Показатели аварийности колеблются в пределах 130 тыс. ДТП ежегодно, из которых около 25 тыс. – с пострадавшими. За последние 10 лет отмечается тенденция к увеличению удельного веса тяжких телесных повреждений и повреждений средней степени тяжести. Наиболее частой причиной смерти при ДТП является травма органов грудной и брюшной полостей, конечностей. Сезонность автомобильной травмы проявляется ее пиковыми значениями в летне-осенний период. ДТП в целом – травма, где преимущественно страдают мужчины (72,98%).

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, телесные повреждения, показатели аварийности, железнодорожный травматизм

GENERAL CHARACTERISTICS OF MODERN TRAFFIC ACCIDENTS IN ODESSA REGION

Krivda G. F., Isotova E. V., Umanskiy D. A., Yushyk E. N., Torchanina P. V.

Resume. Results of analysis of mechanic injuries' structure, formed in the result of traffic accident, according to the degree of gravity and causes of the persons' lethality, who died in the traffic accident, in Odessa region during 2013-2016 years were represented in the article. Indicators of accident rate vary within 130 thousands of traffic accident annually, including 25 thousands – with injured persons. The tendency of specific gravity increase of severe and moderate degree bodily injuries is observed for the last decade of years. Injury of internal organs of thoracic and abdominal cavity and extremities is the most frequent cause of the death in the case of traffic accident. Seasonality of traffic accident manifests in summer-autumn period. Traffic injury is a trauma, in which predominantly males are injured (72,98%).

Key words: traffic accident, bodily injuries, indicators of accident rate, railway injury.

УДК 616 – 001.4/6 – 036.88 – 079.6

ПРЕЖНИЕ И СОВРЕМЕННЫЕ МОРФОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ «БАМПЕР» - ПЕРЕЛОМОВ

©Плевинскис П. В.

Одесское областное бюро судебно-медицинской экспертизы

Резюме. У судово-медичній діагностиці автомобільної травми т.з. «бампер» - перелом має особливе значення, оскільки саме на його властивостях експерти обґрунтовують свої висновки відносно автомобіля, що спричинив травму пішоходу. Між тим, конструктивні властивості сучасного автомобіля суттєво відрізняються від автомобілів минулих десятиріч. Це суттєво впливає і на властивості «бампер»-перелому, який спричиняє сучасний автомобіль. У зв'язку з цим, вивчена морфологія «бампер»-переломів, які спричиняють сучасні автомобілі, зокрема, чим вона відрізняється від морфології «класичного» «бампер»-перелому. Підкреслено, що сучасний автомобіль фактично не спричиняє «класичних» «бампер»-переломів і тому їх пошук у цих випадках не є перспективним. Окрім того, наведено, яку саме діагностичну цінність мають «бампер»-переломи, що їх спричинили сучасні автомобілі.

Ключові слова: судово-медична експертиза, автомобільна травма, «бампер-перелом»

ВВЕДЕНИЕ. На основании морфологии переломов костей нижних конечностей пешехода, экспертами делались и продолжают делаться выводы о взаиморасположении автомобиля и пешехода в момент их первичного контакта, о направлении действия травмирующей силы на тело пострадавшего, о виде автомобиля, контактировавшего с пешеходом, а в отдельных случаях – даже о скорости автомобиля.

Особое место среди переломов костей нижних конечностей пострадавшего занимают переломы, в том числе т.н. «бампер-перелом», классический вариант которого описан еще А.А. Солохиным. Автор отмечает: «Повреждения бедренных костей чаще располагаются в средней и нижней третях и причиняются, главным образом, бампером грузового автомобиля. Переломы, причиненные бампером, в литературе принято называть бампер-переломами... При сгибании кость образует дугу... разрыв костной трубки при сгибании происходит сначала на выпуклой поверхности, затем идет перпендикулярно оси до средней (нейтральной) зоны, которая не испытывает сжатия или растяжения, и, наконец, разрывается вогнутая поверхность. Линия излома после прохождения нейтральной зоны раздваивается, образуя осколок (или трещину) клиновидной формы, обращенной своим основанием к вогнутой стороне кости, по которой был нанесен удар» [1]. Несмотря на то, что указанный вид перелома цитируемым автором описан сравнительно давно, авторы более поздних публикаций, касающихся судебно-ме-