

© В.Л. Фенцик, В.М. Шимон, Я.В. Товтин, 2011

УДК 616-001:656.13/.18:314.42(477.87)

В.Л. ФЕНЦИК, В.М. ШИМОН, *Я.В. ТОВТИН

*Ужгородський національний університет, медичний факультет, кафедра загальної хірургії з курсами оперативної хірургії, травматології та ортопедії і судової медицини, Ужгород; *Закарпатське обласне бюро судово-медичної експертизи, Ужгород*

АНАЛІЗ СМЕРТНОСТІ ВНАСЛІДОК АВТОМОБІЛЬНОЇ І МОТОЦИКЛЕТНОЇ ТРАВМИ СЕРЕД НАСЕЛЕННЯ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ ЗА 2006-2010 РОКИ

У статті проведено аналіз розподілу смертності внаслідок автомобільної та мотоциклетної травми в структурі насильницької смерті серед населення Закарпатської області упродовж 2006-2010 років. Проаналізовано розподіл кількості летальних випадків автомобільної і мотоциклетної травми в залежності від вікової та статевій належності загиблих осіб, наявності та ступеня алкогольного сп'яніння, чинників зовнішнього середовища, видів травми. Встановлено тенденцію до зниження кількості автомобільної і мотоциклетної травми зі смертельними наслідками та зростання частки летальних випадків мотоциклетної травми у розподілі загальної кількості померлих внаслідок дорожньо-транспортних пригод осіб.

Ключові слова: автомобільна травма, мотоциклетна травма

Вступ. За даними ВООЗ, за рік внаслідок дорожньо-транспортних пригод помирає більше 1 млн. 200 тис. людей, ще 50 млн. отримують травми. Прогнозується, що до 2020 року ДТП випередять серед причин смертності СНІД та інсульту.

Україна за останні роки внаслідок дорожньо-транспортних пригод втратила десятки тисяч громадян, ще більше осіб внаслідок ДТП травмовано. За період 1997-2007 років на автошляхах держави трапилось 391134 дорожньо-транспортні пригоди, у яких загинула 62141 людина і було травмовано 445832 особи [1]. Експерти стверджують, що дорожньо-транспортні пригоди в країні відбуваються кожні 12 хвилин, а кожні 2 години внаслідок дорожньо-транспортної пригоди помирає людина.

Статистика стверджує, що на автошляхах, як привило, помирають особи працездатного віку, які б могли працювати і приносити державі дохід. Серед випадків транспортного травматизму провідну позицію посідає автомобільна травма. В той же час, зважаючи на зростання за останні роки придбаних населенням держави мотоциклів і мопедів, кількість випадків мотоциклетної травми невинно зростає.

Загальноприйнятним є розмежування технічних, організаційних, санітарно-гігієнічних та суб'єктивних причин виникнення дорожньо-транспортних пригод [3]. Причини організаційного характеру є провідними у виникненні транспортних пригод з летальними наслідками [2]. За даними Державтоінспекції, найпоширенішим видом автомобільної травми залишається наїзд на пішохода. При цьому, серед причин виникнення даного виду автомобільної травми, з боку водіїв найчастіше спостерігається: перевищення швидкості руху та керування автомобілем в стані алкогольного сп'яніння, серед пішоходів:

порушення правил дорожнього руху і, знову ж, алкогольне сп'яніння.

Мотоциклетна травма серед причин насильницької смерті посідає далеко не провідну позицію. Незважаючи на це, водіями мотоциклів і, надзвичайно поширених на даний час, мопедів є особи молодого віку та навіть діти. Це зумовлює високий рівень травматизму в даній віковій групі населення, що потребує негайного втручання з боку держави. Перші кроки в даному напрямку вже здійснені, однак оцінити результати проведених Державтоінспекцією заходів щодо наведення ладу в даній сфері ми поки що не маємо змоги.

Мета дослідження. Провести аналіз показників смертності серед населення Закарпатської області внаслідок автомобільної і мотоциклетної травми за останні 5 років.

Матеріали та методи. На базі курсу судової медицини кафедри загальної хірургії Ужгородського національного університету було проаналізовано 947 «Актів судово-медичного дослідження трупів» та «Висновків експерта», виконаних судово-медичними експертами Закарпатської області за 2006-2010 роки (судово-медичного дослідження трупів осіб, які загинули внаслідок автомобільної і мотоциклетної травми). Отримані дані були вивчені і оброблені методом одномірного статистичного аналізу.

Результати дослідження та їх обговорення. За період 2006-2010 роки в Закарпатській області зафіксовано 947 випадків автомобільної та мотоциклетної травми з летальними наслідками.

При аналізі кількості дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками за звітний період встановлено тенденцію до зниження загальної кількості померлих внаслідок дорожньо-транспортних пригод осіб упродовж останніх чотирьох років. Так, у 2007 році кількість

зазначених судово-медичних досліджень становила 255, у 2008 році – 217, у 2009 році – 160, у 2010 році – всього 125. При цьому (рисунок 1) спостерігається і зниження питомої ваги дорожньо-транспортних пригод у структурі насильницької смерті – від 22,0% (231 випадок) у 2007 році до 15,4% (111 випадків) – у 2010 році. Частка мотоциклетної травми в структурі загальної кількості дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками впродовж

2006-2009 років постійно зростала. Так, у 2006 році відсоток кількості померлих осіб внаслідок мотоциклетної травми становив всього 5,8% (11 випадків), у 2007 році він склав 9,4% (24 випадки), у 2008 році – вже 11,9% (26 випадків), а у 2009 році він був найвищим і становив 13,8% (22 випадки). У 2010 році частка мотоциклетної травми дещо зменшилась, однак залишилась на достатньо високому рівні – 11,2% (14 випадків).

Кількість

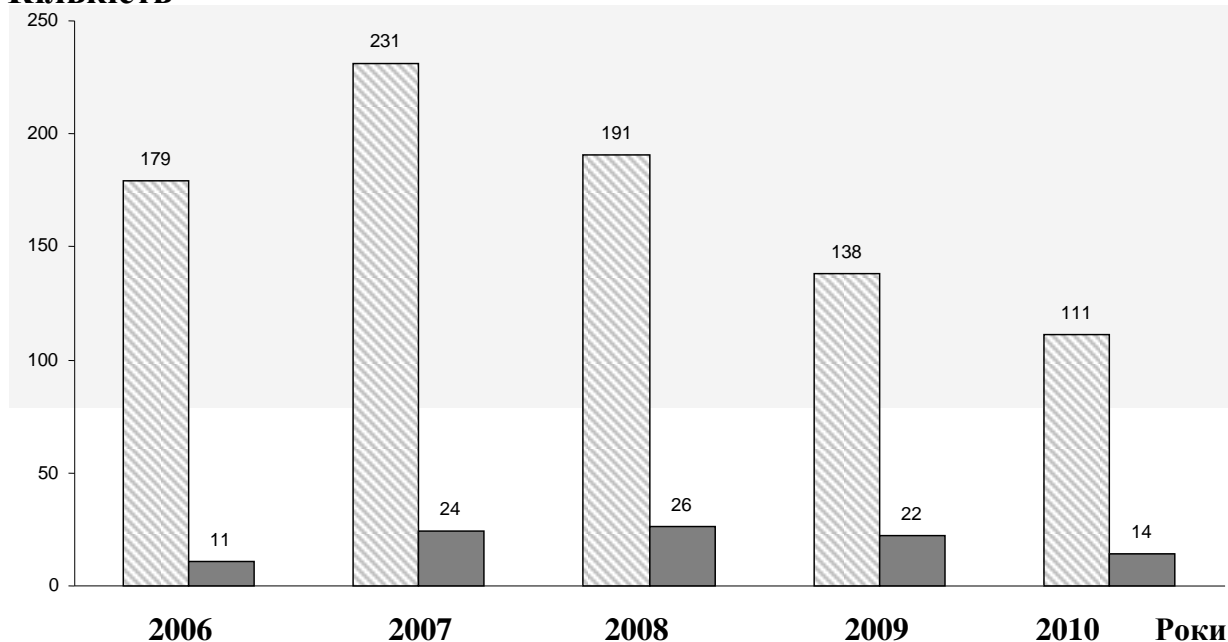


Рис. 1. Розподіл кількості летальних випадків автомобільної і мотоциклетної травми за період 2006-2010 років

Найчастіше ДТП трапляються в літньо-осінній період. При цьому превалює осінній період, впродовж якого за 2006-2010 роки в Закарпатській області було зафіксовано 289 летальних випадків ДТП, що складає 30,5%. Частка дорожньо-транспортних пригод з летальними наслідками в літній період дещо менша і становить 267 випадків (28,2%). Третю позицію займає зимовий період із загальною кількістю летальних випадків 205 (21,7%). Найрідше ДТП зі смертельними наслідками відбуваються навесні – 186 випадків, що становить 19,6%.

Серед учасників дорожньо-транспортних пригод найвищий відсоток смертності у пішоходів. Однак, при цьому спостерігається достатньо високий рівень смертності водіїв транспортних засобів – 139 випадків за звітний період, що становить 14,7%. Не можна обійти увагою і достатньо високий відсоток смертності дітей дошкільного віку та учнів, який упродовж 2006-2010 років склав 7,2-12,1%.

Провідну позицію в структурі місця виникнення дорожньо-транспортної пригоди посідає вулиця

населеного пункту – 529 випадків за останні 5 років, що становить 55,8% від загальної кількості ДТП за вказаний період. Друге місце за частотою посідає автотраса – 386 випадків, що становить 40,8%, інші місця виникнення дорожньо-транспортної пригоди трапляються рідко (за випадків) що становить 3,2%.

Розподіл кількості осіб, які загинули внаслідок автомобільної і мотоциклетної травми, в залежності від статі, залишається майже незмінним і виглядає наступним чином: відсоток досліджених трупів осіб чоловічої статі за 2006-2010 роки становив 75,3-80,6%, жіночої статі – в межах 19,4-24,7%.

При аналізі розподілу кількості смертельних випадків дорожньо-транспортних пригод по вікових групах встановлено (таблиця 1), що найбільша кількість загиблих осіб (незалежно від статі) припадає на вік в межах від 18 до 60 років і складає 73,6-77,9% від їх загальної кількості. Відсоток кількості загиблих осіб віком більше 60 років складає в межах 11,0-19,5%, а осіб віком до 18 років ще менший і становить 7,2-11,1%.

Таблиця 1

Відсоток померлих внаслідок автомобільної і мотоциклетної травми осіб за 2006-2010 роки в залежності від їх віку і статевої належності

Вік	Відсоток
Чоловіки	
від 0 до 18 років	5,3
від 18 до 60 років	64,5
більше 60 років	8,9
Жінки	
від 0 до 18 років	4,2
від 18 до 60 років	12,2
більше 60 років	4,9

При аналізі місця настання смерті потерпілих внаслідок ДТП звертає на себе увагу той факт, що найчастіше смерть учасників ДТП наставала на місці пригоди (у 53,8-78,4% випадків), що зумовило високий процент випадків відсутності надання медичної допомоги (53,8-79,0%).

Важливим показником причини дорожно-транспортних пригод зі смертельними наслідками є наявність і концентрація етилового алкоголю в крові померлих осіб. При аналізі результатів токсикологічного дослідження крові від трупів осіб, які загинули внаслідок автомобільної і мотоциклетної травми, за звітний період, встановлено, що у 47,9-62,5% випадків алкоголю в крові померлих не виявлено. Однак, у решти померлих внаслідок ДТП осіб в крові встановлено наявність етилового алкоголю. При цьому у вказаних осіб концентрація алкоголю відповідає легкому, середньому і, навіть, тяжкому ступеню алкогольного сп'яніння. Розподіл кількості випадків наявності алкоголю в крові в залежності від ступеня алкогольного сп'яніння виглядає наступним чином: легкий ступінь сп'яніння – 112 випадків (11,8%);

сп'яніння середнього ступеня – 142 випадки (14,9%); сильне сп'яніння – 96 випадків (10,1%); тяжке сп'яніння – 75 випадків (7,9%).

Висновки. 1. За період 2007-2010 роки спостерігається зниження як абсолютних, так і відносних показників кількості автомобільної і мотоциклетної травми зі смертельними наслідками в структурі насильницької смерті серед населення Закарпатської області.

2. Упродовж 2006-2009 років спостерігалось зростання частки летальних випадків мотоциклетної травми у розподілі загальної кількості померлих внаслідок ДТП осіб.

3. Більшість загиблих осіб (незалежно від статевої належності) припадає на працездатний вік (18-60 років).

Перспективи подальших досліджень. Враховуючи отримані результати, з метою вивчення зміни кількості летальних випадків автомобільної і мотоциклетної травми серед населення Закарпатської області в наступні роки, перспективним є подальше вивчення структури цього виду насильницької смерті.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Воробйов М.М. Автомобільна травма не лише як складова транспортного травматизму / М.М. Воробйов // Український судово-медичний вісник. — №25 (1). — Київ, 2010. — С.19—21.
2. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев // Юрид. литература. — Москва, 1989. — 222 с.
3. Исмаилов О. К вопросу о причинах возникновения дорожно-транспортных происшествий / О. Исмаилов, З.А. Гиясов // Український судово-медичний вісник. — №2 (10). — Київ, 2000. — С.3—4.

V.L. FENTSİK, V.M. SHIMON, YA.V. TOVTIN.

Uzhgorod National University, Medical Faculty, the Department of General Surgery, Uzhgorod; Transcarpathian Regional Bureau of Forensic Examination, Uzhgorod

THE DIVISION OF MORTALITY OF AUTOMOBILE AND MOTORCYCLE INJURY AMONG THE POPULATION OF THE TRANSCARPATIAN REGION DURING 2006-2010.

A research concerning the division of mortality of automobile and motorcycle injury has been done in the structure of violent death among the population of the Transcarpathian region during 2006-2010. The distribution of the number of deaths in automobile and motorcycle injury has been analyzed depending on the age and sex of victims, the presence and degree of alcohol, factors of environment, types of injury. There is a tendency of reduction in the number of automobile and motorcycle accidents with fatal consequences and the growth of motorcycle accident deaths in the distribution of the total number of deaths as a result of accidents among persons.

Key words: automobile injury, motorcycle injury

Стаття надійшла до редакції: 2.06.2011 р.