

СОСТОЯНИЕ И ПУТИ СНИЖЕНИЯ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

Бул макалада жаш балдардын жол-транспорт травматизминин абалы жана аны азайтуу жолдору каралган.

В данной статье рассмотрены состояние и пути снижения детского дорожно-транспортного травматизма.

In given article are considered a condition and ways of decrease in a children's road and transport traumatism.

В горном Кыргызстане самым распространенным видом транспорта является автомобильный, обеспечивающий большую часть перевозок пассажиров и грузов. Проблема аварийности на автотранспорте приобрела особую остроту в связи с несоответствием темпов развития дорожной и транспортной инфраструктур, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Сохраняющаяся сложная обстановка с аварийностью во многом определяется постоянно возрастающей мобильностью населения при имеющемся перераспределении перевозок от общественного транспорта к личному.

Вместе с тем в настоящее время во всем мире дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смертности и инвалидности людей в возрасте от 3 до 35 лет, при этом особую тревогу вызывает уровень детского дорожно-транспортного травматизма. Причем дети составляют особую категорию пострадавших в ДТП.

По данным Всемирной Организации Здравоохранения (ВОЗ), ежегодно на дорогах в результате ДТП погибает более 1,2 млн человек. Количество раненых составляет 10-15 млн человек в год. Более 163 тыс. детей погибает ежегодно, и более 1,5 млн детей получают ранения или увечья, в основном это дети в возрасте до 15 лет /1/.

Согласно Международной конвенции о правах ребенка (принята ООН 5 декабря 1989 г.) ребенком считается лицо, не достигшее 18 лет. Однако статистика часто выделяет категорию детей до 12 лет, и подростков – от 12 до 16 лет.

По усредненным данным ежегодно на улицах и дорогах России гибнет 1,5 тыс. и получает ранения 24 тыс. несовершеннолетних участников дорожного движения. Около четверти (26,8 %) всех пострадавших детей – это подростки от 14 до 16 лет. Каждый пятый пострадавший ребенок не достиг восьмилетнего возраста. Более половины (55 %) пострадавших составили школьники в возрасте от 7 до 14 лет: из 100 пострадавших – 9 получают смертельные ранения. Тяжесть травмирования детей других возрастных групп несколько ниже: 5 погибших из 100 пострадавших в возрасте от 7 до 14 лет и 7 – от 14 до 16 лет.

В Российской Федерации количество ДТП с участием детей в возрасте до 14 лет в расчете на 10 тыс. единиц транспорта почти в 10 раз выше, чем в Великобритании, в 30 раз выше, чем в Италии и в 20 раз выше, чем во Франции и Германии /2/. Не менее сложная ситуация в области дорожно-транспортного травматизма сложилась в Кыргызской Республике.

Низкая дорожно-транспортная дисциплина участников дорожного движения является одним из наиболее существенных факторов, влияющих на состояние аварийности в Кыргызстане.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. В 2009 году в Кыргызской Республике произошло 4248 ДТП, 1005 человек погибли и 5980 ранены. Около 25 % всех ДТП, 11 % погибших в ДТП и 17 % раненых приходится на город Бишкек, причем это соотношение с небольшими колебаниями наблюдается течение 5 последних лет (рис. 1). В г. Бишкек за 12 месяцев 2009 г. произошло 184 ДТП с участием детей, 9 из них погибли, 189 ранены /3/.

В результате анализа показателей детского дорожно-транспортного населения по регионам (рис. 2) было установлено, что «лидером» по числу детского травматизма за приведенные три года является Нарынская область (до 32,7 %). В Баткенской области наблюдается тенденция к увеличению детского травматизма по отношению к общему количеству ДТП (от 28,6 % в 2005 г. до 30,8 % в 2007 г.). Положительная динамика в сторону снижения доли дорожно-транспортного травматизма отмечается в Ысыккульской, Чуйской областях и г. Бишкек.

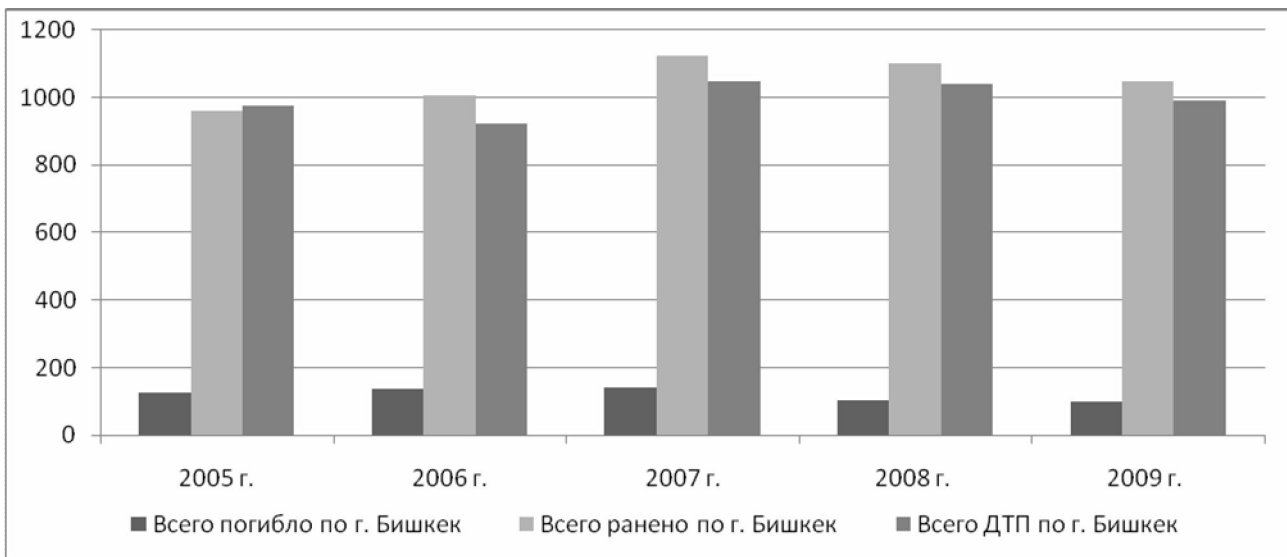


Рис. 1. Сравнительный анализ ДТП по годам г. Бишкек

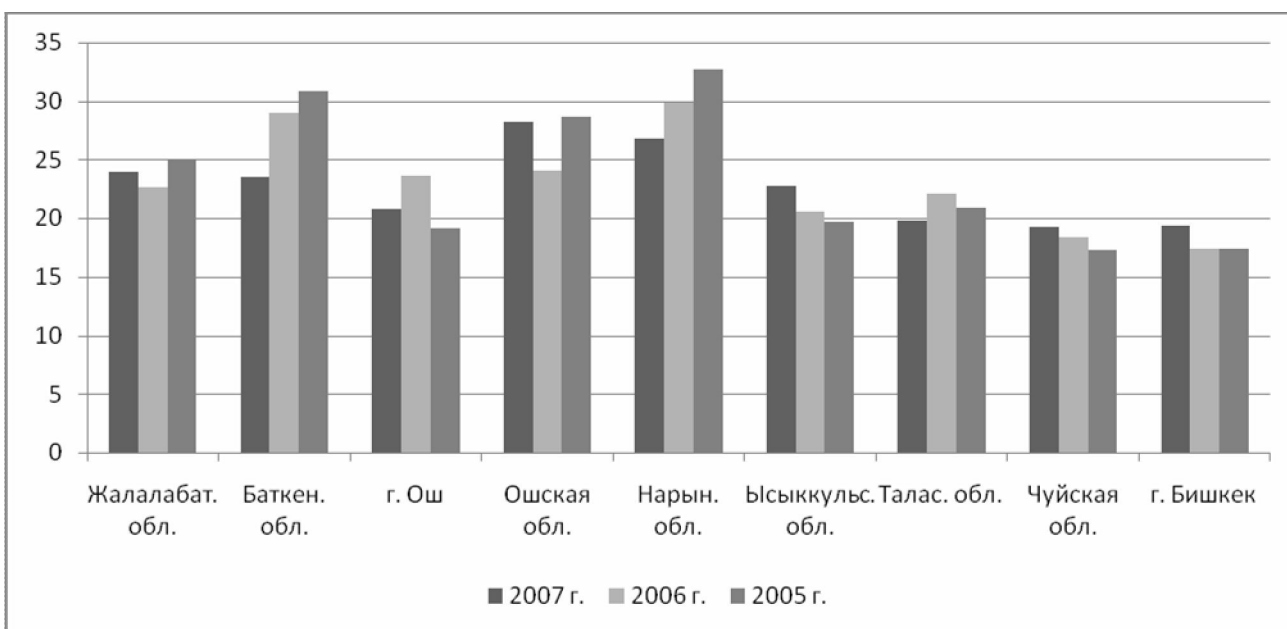


Рис. 2. Состояние детского дорожно-транспортного травматизма по регионам Кыргызской Республики

Предрасположенность детей к несчастным случаям на дороге обусловлена такими особенностями их психофизиологического развития, как неспособность адекватно оценивать обстановку; стремление подражать взрослым; недостаток знаний об источниках опасности и др. Почти две трети из общего числа пострадавших на дороге детей попадает в ДТП из-за отсутствия главного транспортного навыка – предвидения скрытой опасности. К сожалению, в обществе в настоящее время недостаточно внимания уделяется развитию у детей вышеперечисленных знаний и навыков. В результате те тенденции, которые наблюдаются в целом в обществе, в том числе в городе Бишкек, за последние 5

лет (рис. 1) полностью повторяются в области детского дорожно-транспортного травматизма (рис. 3).

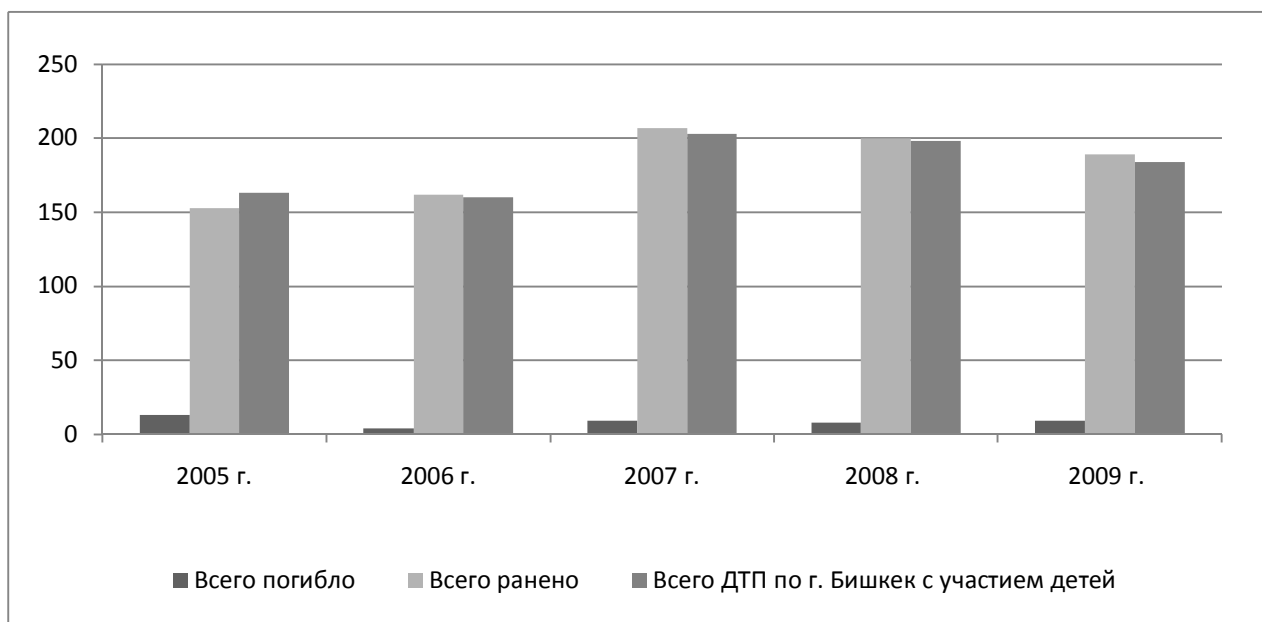


Рис. 3. Сравнительный анализ ДТП по годам г. Бишкек с участием детей

Следовательно, для снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма необходимо прежде всего совершенствовать дорожную и транспортную инфраструктуры, совершенствовать законодательную базу и ужесточать наказание за нарушение ПДД, повышать качество и оперативность медико-санитарного обслуживания при ДТП и др. (рис. 4).

Но решающая роль в области снижения дорожно-транспортного травматизма вообще, и в частности детского, должна отводиться социальной рекламе, которая способствует приобретению знаний и навыков в области БД. Ведь именно образованность и культура поведения всех участников движения определяют степень опасности автомобильного транспорта для всего общества, и в том числе для детей.

Реклама безопасности дорожного движения обязательно имеет место в любом развитом обществе, ведь по большому счету она стремится установить в обществе порядок, привлекая внимания широкой общественности к тому или иному, как правило, проблемному явлению общественной жизни.

На территории Бишкека проводятся различные мероприятия, задачами которых является привлечение внимания водителей и пешеходов к проблемам безопасности на дорогах. Но эффективность их недостаточна, так как тезисы и призывы, изложенные в настоящей рекламе, устарели и не вызывают живого отклика у населения.



Рис. 4. Методы предупреждения дорожно-транспортного травматизма

Опыт России в этой сфере показал, что реклама безопасности дорожного движения является высокоэффективным и перспективным носителем информации, которая может способствовать решению проблем, возникающих при объективных процессах движения участников транспортного процесса.

Подводя итоги, необходимо отметить, что традиционная система профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в условиях становления демократического общества требует позитивного изменения с учетом требований современного общества.

Список литературы

1. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, - Женева, (http://whqlibdoc.who.int/hq/2009/WHO_NMH_VIP_09.01_rus.pdf), Всемирная Организация Здравоохранения, 2009.
2. Что может быть сделано для предотвращения травм среди детей и лиц старшего возраста?, (<http://www.euro.who.int/InformationSources?>), Сеть фактических данных по вопросам здоровья (СФДЗ) Европейского регионального бюро ВОЗ. Октябрь 2008.
3. Справка «О проделанной работе Отдела БДД ГУВД г. Бишкек за 12 месяцев 2009 года по обеспечению безопасности дорожного движения и охране общественного порядка» /ОБДД ГУВД г. Бишкек, 2009.

