

**ФГБОУ ВО ИвГМУ Минздрава России**  
**Кафедра безопасности жизнедеятельности и медицина чрезвычайных ситуаций**

**Методические указания для самостоятельной работы**

по дисциплине «Организация медицинской помощи при возникновении ДТП» для ординаторов

Тема 2 «Причины и профилактика ДТП»

Утверждено на методическом заседании кафедры БЖ и МЧС  
(протокол № \_\_\_\_ от « \_ » \_\_\_\_\_ 2025 г.)

Иваново 2025

Время подготовки: 90 минут

Учебные вопросы:

1. Причины дорожно-транспортных происшествий
2. Профилактика дорожно-транспортных происшествий

## КОНСПЕКТ

### 1. Причины дорожно-транспортных происшествий

Обеспечение безопасности дорожного движения – сложная многоплановая проблема. Поэтому меры по предупреждению ДТП и дорожно-транспортных преступлений должны носить комплексный характер. Следует иметь в виду, что деятельность по предупреждению ДТП непосредственно влияет на динамику дорожно-транспортных преступлений, поскольку грань между ними лежит в сфере последствий, а нарушения могут быть совершенно идентичны.

Для определения причин ДТП анализируются различные данные - место ДТП, погодные условия, состояние транспорта, дороги, время суток, день недели и т.п.

Причин ДТП много, но как бы они не были разнообразны, 85-99% из них происходит по вине человека-пешехода или водителя. Особенно опасно сознательное нарушение Правил дорожного движения, получившее сегодня, к сожалению, самое широкое распространение.

ДТП происходят не потому, что правила перехода через дорогу сложны и трудновыполнимы. Большинство нарушителей знали Правила, но нарушили их. Есть, конечно, и такие, которые Правил не знают или знают плохо.

Чтобы добиться снижения социального и экономического ущерба от дорожной аварийности в условиях постоянного роста автомобилизации, необходимо непрерывное развитие государственной системы обеспечения БДД путем поэтапной реализации долгосрочной федеральной целевой Подпрограммы повышения БДД в России. Как показывает зарубежный опыт, использование программно-целевого подхода в масштабах государства даже при росте парка автомобилей позволяет ежегодно добиваться устойчивого сокращения числа погибших в ДТП в среднем на 4 — 8% . Такая Подпрограмма в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002 — 2010 годы)» утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 5.12.01 г. №848.

К основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности в России, следует отнести:

- недостатки системы государственного управления, регулирования и контроля деятельности по безопасности дорожного движения (БДД), отсутствие эффективных механизмов реализации государственной политики, ме-

ханизмов финансирования и стимулирования деятельности по повышению БДД на федеральном и региональном уровнях;

- массовое пренебрежение требованиями БДД со стороны участников дорожного движения, недостаточное понимание и поддержка мероприятий со стороны общества, отсутствие должной ответственности у руководителей всех уровней;

- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительная дисциплина, невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами;

- недостатки технического обеспечения мероприятий по БДД, в первую очередь несоответствие современным требованиям технического уровня транспортных средств, отставание в системах связи, приводящие к несвоевременному обнаружению ДТП и оказанию первой помощи пострадавшим.

Знание Правил дорожного движения, по мнению специалистов, обеспечивает человеку лишь около 10% необходимой безопасности. Остальное достигается при помощи умения прогнозировать, то есть предвидеть опасность на дороге и действовать по обстановке.

К большому сожалению, очень часто пешеходы, особенно дети, не осознают связи между своим поведением, своими поступками на дороге и аварийными ситуациями, приводящими к ДТП. Между тем, связь самая прямая. Причиной ДТП становится именно недопустимое поведение: беспечность, недисциплинированность, нежелание соблюдать правила безопасности и пренебрежительное к ним отношение, подражание (осознанное и неосознанное) другим лицам, нарушающим Правила.

Практически каждое третье ДТП в 2002 г. совершено водителями со стажем управления транспортными средствами до 3 лет, из них 40% — водителями на первом году после получения водительского удостоверения. Качество подготовки водителей является на сегодняшний день одной из самых важных проблем. Особое беспокойство вызывает то, что этот фактор серьезно сказывается на безопасности пассажирских перевозок. Здесь в собственности физических лиц находится треть всего парка автобусов, а вклад в аварийность составляет 50% от общего количества ДТП, погибших и раненых по вине водителей автобусов. Примерно та же картина и на грузовом транспорте.

Следующей проблемой является очевидное отставание темпов развития дорожной инфраструктуры от темпов роста численности транспортных средств и недостатки в содержании и организации движения на существующей сети дорог. По сравнению с предшествующим годом возросло на 6,5% количество происшествий, при которых отмечены недостатки в содержании и состоянии улично-дорожной сети.

И, наконец, серьезной проблемой является крайне низкий эксплуатационный уровень автотранспортной техники. Возрастная структура парка выглядит крайне неудовлетворительно. Например, лишь 14% грузовых ав-

томобилей имеет возраст до 5 лет, а более половины парка автомобилей вообще старше 10 лет. Технический уровень автотранспортных средств, производимых отечественной промышленностью, отстает от зарубежных аналогов, по оценкам специалистов, не менее чем на 10 — 15 лет.

## 2. Профилактика дорожно-транспортных происшествий

Хочется еще раз напомнить некоторые основные обязанности пешеходов, предусмотренные ПДД:

1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии - по обочинам. При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).
2. При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств (управлять велосипедом по дороге общего пользования разрешается лицам не моложе 14 лет, а мопедом – не моложе 16 лет).
3. Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии - на перекрестках по линии тротуаров или обочин.
4. При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.
5. На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.
6. При пересечении проезжей части вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.
7. Выйдя на проезжую часть, пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения.
8. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.
9. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулирующего).

Как показывает практика, эффективным механизмом воздействия государства на субъекты автотранспортной деятельности является лицензирование этой деятельности. Основные показатели аварийности на лицензируемом транспорте в 2002 году снизились по сравнению с 2001 г. на 18,5%, 20,4% и 14,5% соответственно. Однако такое существенное снижение совпало с освобождением от лицензирования (в соответствии с принятием нового Федерального закона «О лицензировании») значительной части субъектов перевозочной деятельности. Тем не менее, организованный перевозчик находится в сфере компетенции нашего министерства, он в наибольшей степени подвержен воздействиям государственной системы управления, для него в значительной степени сформирована нормативная база, да и система контроля достаточно действенна. Но сегодня более 85% автотранспортных средств находится в индивидуальной собственности. Именно физические лица как владельцы транспортных средств вносят наиболее заметный вклад в рост аварийности.

Дорожно-транспортные травмы можно предотвращать. Правительствам необходимо принимать меры на основе комплексного подхода к проблеме безопасности дорожного движения, требующего участия многих секторов (транспорта, полиции, здравоохранения, образования) и направленного на обеспечение безопасности дорог, транспортных средств и самих пользователей дорог. Эффективные мероприятия включают проектирование более безопасной инфраструктуры и учет аспектов безопасности дорожного движения при планировании землепользования и транспорта; улучшение аспектов безопасности транспортных средств; и улучшение посттравматической помощи пострадавшим в дорожных авариях. Мероприятия, нацеленные на поведение пользователей дорог, также важны. Это разработка законов в отношении основных факторов риска и обеспечение их соблюдения, а также повышение общественной осведомленности в отношении этих законов. Ниже приводятся 5 основных факторов риска.

## 2.1 Скорость

Превышение средней скорости напрямую связано как с вероятностью совершения аварии, так и с тяжестью последствий аварии. Некоторые другие факты приведены ниже.

Пешеходы имеют больше шансов выжить после аварии при движении автомобиля со скоростью 30 км/час или менее.

Создание зон с ограниченной скоростью 30 км/час может снизить риск аварий и рекомендуется в районах, где дорогами пользуются уязвимые пользователи (например, в жилых районах, около школ).

Помимо уменьшения числа дорожно-транспортных травм снижение средней скорости движения транспортных средств может иметь другие положительные последствия для здоровья (например, уменьшение масштабов респираторных проблем, связанных с выхлопными газами автомобилей).

## **2.2 Вождение в нетрезвом состоянии**

Вождение в нетрезвом состоянии повышает как риск совершения аварии, так и вероятность смерти или серьезной травмы в результате такой аварии.

Риск попадания в аварию значительно возрастает в случае, если уровень содержания алкоголя в крови (САК) превышает 0,04 г/дл.

Для уменьшения числа аварий, связанных с алкоголем, эффективны законы, устанавливающие допустимое САК на уровне 0,05 г/дл или ниже.

Обеспечение пунктов проверки на трезвость и выборочное проведение тестов на алкоголь в выдыхаемом воздухе могут приводить к уменьшению числа аварий, связанных с алкоголем, примерно на 20% и являются высокоэффективными по стоимости.

## **2.3 Мотоциклетные шлемы**

Правильное ношение мотоциклетного шлема может снижать риск смерти почти на 40% и риск тяжелой травмы более чем на 70%.

При эффективном обеспечении соблюдения законов о мотоциклетных шлемах показатели ношения шлемов могут превысить 90%.

Для эффективного уменьшения последствий столкновения для головы в случае аварии важно, чтобы шлемы соответствовали признанным стандартам безопасности.

## **2.4 Ремни безопасности и детские удерживающие устройства**

Использование ремней безопасности снижает риск смертельного исхода для пассажиров, сидящих на переднем сидении, на 40-50%, а для пассажиров, сидящих на заднем сидении, на 25-75%.

Законы об обязательном использовании ремней безопасности и обеспечение их соблюдения очень эффективны в повышении показателей пристегивания ремнями безопасности.

При правильной установке и использовании детские пристяжные устройства снижают смертность среди детей грудного возраста примерно на 70% и среди детей раннего возраста на 54-80%.

## **2.5 Рассеянное вождение**

Существует много отвлекающих внимание факторов, которые могут негативно сказываться на вождении, но растущей проблемой в области безопасности дорожного движения становится значительное расширение масштабов пользования мобильными телефонами среди водителей во всем мире. Отвлечение в результате пользования мобильными телефонами может по-

разному влиять на качество вождения - например, приводить к замедленной реакции (в первую очередь, к замедленной реакции для торможения, но также и к замедленной реакции на сигналы светофора), к нарушению способности держаться в правильном ряду и сохранять дистанцию между транспортными средствами.

Обмен текстовыми сообщениями также приводит к значительному снижению качества вождения, причем особому риску последствий отвлечения в результате такого пользования подвергаются молодые водители.

Вероятность того, что водители, пользующиеся мобильными телефонами, попадут в аварию, примерно в четыре раза превышает аналогичный показатель среди водителей, не пользующихся телефонами. Телефоны системы "свободные руки" не намного безопаснее, чем телефоны, которые необходимо держать в руке.

Для снижения смертности в результате дорожно-транспортных аварий решающее значение будет иметь обеспечение того, чтобы как можно большее число государств-членов имели законы, охватывающие пять основных факторов риска, перечисленных выше. На настоящий момент:

Лишь в 28 странах, где проживает всего 7 процентов населения мира введены законы в отношении всех пяти факторов риска.

В 59 странах, где проживает 39% населения мира, введены ограничения скорости в городских районах на уровне 50 км/час или менее, а местным органам управления позволено устанавливать еще более низкие уровни.

В 89 странах, где проживает 66% населения мира, имеются всеобъемлющие законы в отношении управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, устанавливающие предельно допустимое содержание алкоголя в крови (САК) на уровне 0,05 г/дл или ниже.

В 90 странах, где проживает 77% населения мира, имеются законы об использовании мотоциклетных шлемов, охватывающие всех пользователей таких транспортных средств со всеми типами двигателей на всех дорогах, и применяются стандарты на шлемы.

В 111 странах, где проживает 69% населения мира, имеются всеобъемлющие законы об использовании ремней безопасности для всех водителей и пассажиров.

В 96 странах, где проживает 32% населения мира, имеются законы, предусматривающие обязательное использование детских удерживающих устройств.

Все разнообразие мер, применимых в качестве основных инструментов для повышения безопасности дорожного движения, можно подразделить по основным факторам риска ДТП на три группы:

1. Для повышения безопасности поведения участников дорожного движения (фактор «человек») — предназначены для проведения мероприятий в рамках воспитательной, образовательной, законотворческой, политической, общественной деятельности, нацеленной на формирова-

ние безопасной модели поведения участников дорожного движения, посредством воспитания желательного и корректировки нежелательного поведения, а также для деятельности дорожных организаций в рамках аудита безопасности;

2. Повышения безопасности транспортных средств (фактор «автомобиль») — предназначены для проведения мероприятий в рамках деятельности, направленной на повышение надежности и безопасности как самих транспортных средств, так и их эксплуатации;
3. Повышения безопасности дорожной инфраструктуры (фактор «дорога») — предназначены для проведения мероприятий в рамках деятельности, связанной с планированием, проектированием, строительством, содержанием и эксплуатацией как отдельных объектов улично-дорожной инфраструктуры, так и целых сетей.

Следует отметить, что среди приведенных инструментов, реализуемых через различные мероприятия, нет единственного и радикального средства для повышения безопасности дорожного движения.

Высокий уровень безопасности дорожного движения обеспечивается посредством:

- сотрудничества и единства цели для всех институтов, служб и организаций, имеющих отношение к проблеме ДТП, определения курса для инициатив в разных секторах бизнеса (кино, мода, реклама, музыка, литература, проектирование и т.д.) в качестве поддержки деятельности по повышению БДД;
- программирования деятельности в порядке правильно расставленных приоритетов, когда решение конкретной проблемы снижает остроту последующей проблемы, намеченной для решения;
- планомерности и системности проведения мероприятий;
- реализации мер, имеющих потенциал экономической окупаемости общественных средств, направляемых на проведение мероприятий по повышению БДД;
- проведения последующего мониторинга для анализа результативности мероприятий и использования приобретенного опыта при планировании последующей деятельности;
- оптимизации решения главной задачи любой транспортно-дорожной сети — обеспечения транспортных операций с минимальными затратами для общества и безопасностью выполнения этих операций.

Видами ДТП являются: а) наезд транспортного средства на пешеходов, велосипедистов, гужевого транспорт и животных; б) столкновение транспортных средств; в) опрокидывание транспортного средства; г) наезд транспортного средства на препятствие; д) падение пассажиров; е) прочие ДТП.

В подавляющем большинстве случаев ДТП возникают в результате нарушения правил дорожного движения водителями, пешеходами, пассажирами, велосипедистами, а также вследствие грубых нарушений работниками

транспортных хозяйств правил технической эксплуатации и плохого контроля за состоянием дорог и организации регулирования уличного движения.

Нарушение правил дорожного движения со стороны водителей чаще всего заключается в: превышении безопасной скорости при маневрах (повороте, обгоне, необходимости уклониться от столкновения или наезда, объехать препятствие или неровность дороги), попадании на участок дороги с худшими характеристиками; обострении дорожной обстановки; несоблюдении очередности проезда перекрестков; неподачи или неправильной подачи предупредительного сигнала; неправильном расчете минимального остановочного пути при различных скоростях движения и состоянии дорожного покрытия; нарушении требований сигналов светофора, дорожных знаков и указателей, требований дорожной разметки; не соблюдении безопасной дистанции; неожиданном выезде из своего ряда движения и ослеплении светом фар; стоянке на проезжей части без освещения; нарушении правил перевозки пассажиров; нетрезвом состоянии водителя, его работе по времени, превышающем допустимые пределы, после которых наступает утомляемость и другие.

Нарушение правил дорожного движения со стороны пешеходов обычно состоят в: неожиданном появлении пешехода из-за препятствия (например, из-за стоящего на остановке автобуса, автомобиля у тротуара или обочины); внезапном выходе из-за транспортного средства, движущегося в попутном или встречном направлении; непредсказуемом поведении пешехода, при котором водитель ошибочно уверен во взаимном контакте с пешеходом (например, пешеход, явно пережидаящий проезд автомашины, вдруг перебегает наперерез); выходе на проезжую часть в месте, где это запрещено; внезапном выходе из неосвещенной зоны дороги и другие.

Огромную опасность представляет управление механическими транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения. Специальные медико-психологические и психофизиологические исследования неопровержимо подтверждают, что даже незначительное количество алкоголя в организме человека существенно снижает его способность к управлению автомобилем, мотоциклом, трактором и другим механическим транспортным средством.

### **Вопросы для самоконтроля знаний:**

1. Характеристика обеспечения безопасности дорожного движения как комплексная проблема
2. Основные факторы, определяющие причины высокого уровня аварийности в России
3. Основные обязанности пешеходов, предусмотренные ПДД
4. 5 основных факторов риска возникновения дорожно-транспортного происшествия

5. Основные мероприятия, направленные на снижение смертности в результате дорожно-транспортных аварий

**Литература:**

1. Занько Н.Г., Малаян К.Р., Русак О.Н. Безопасность жизнедеятельности: Учебник. – СПб.: Издательство “Лань”, 2010.
2. Михайлов Л.А. и др. Безопасность жизнедеятельности: Учебник.-2-е издание. – СПб.: Издательство “Питер”, 2010.
3. Кузнецов В.Н. Социология безопасности: Учебное пособие. – М., 2007.