



Оригинальные работы / Original papers

© CC BY Н. Г. Петрова, 2023
УДК [616-001 : 625] : 616.8
DOI: 10.24884/1607-4181-2023-30-1-71-77

Н. Г. Петрова*

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Первый Санкт-Петербургский государственный медицинский университет имени академика И. П. Павлова» Министерства здравоохранения Российской Федерации, Санкт-Петербург, Россия

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ: ПСИХОЛОГО-СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

Поступила в редакцию 26.10.2022 г.; принята к печати 19.05.2023 г.

Резюме

Введение. Несмотря на положительную тенденцию за последние годы, частота дорожно-транспортного травматизма (ДТП) и смертность от него остаются высокими, значительно превышая таковые в развитых странах. Экономическая значимость проблемы определяется как высоким уровнем инвалидизации среди пострадавших, так и тем, что значительную их часть составляют лица трудоспособного возраста. Возникновению и тем или иным исходам ДТП способствуют следующие факторы: люди (поведение, здоровье, психологическое состояние участников дорожного движения); состояние транспортного средства; окружающая среда (инфраструктура дорог); состояние организации медицинской помощи пострадавшим (включая возможность и готовность участников и свидетелей ДТП к оказанию первой медицинской помощи).

Цель — проанализировать уровень культуры вождения и готовность водителей к оказанию первой помощи по результатам самооценки.

Методы и материалы. Основным методом исследования являлся социологический опрос, который проводился на базе программы для администрирования опросов Google Forms. Анкетирование проводилось среди населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Разработанная для исследования анкета включала 29 вопросов. Все анкеты были зашифрованы и обработаны с использованием прикладных статистических программ Excel и Statistica 10.

Результаты. Оценивая свой уровень знания правил дорожного движения, большая часть респондентов считала его средним (45,3 %) и выше среднего (34,0 %). Лишь 7,5 % полагали его высоким. Каждый третий (34,2 %) респондент был участником ДТП (в том числе 4,9 % — ДТП с пострадавшими). 45,3 % опрошенных оценивают уровень культуры вождения как средний; 39,6 % — как скорее низкий; и только 5,7 % — как скорее высокий. Большинство (83,0 %) водителей всегда используют ремни безопасности. Среди водителей, имеющих детей, у 11,8 % отсутствовали специальные удерживающие устройства для перевозки детей. У 10,4 % опрошенных в автомобиле нет аптечки. Невысока готовность водителей к оказанию первой помощи. Только 26,9 % опрошенных уверенно ответили, что смогли бы оказать помощь пострадавшим.

Выводы. Проблема профилактики ДТП и снижения смертности от них может быть решена только при использовании системного подхода, включающего оптимизацию организации дорожного движения, улучшение инфраструктуры дорог, состояние транспортных средств, совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим и др. Однако центральное место должно уделяться воспитанию культуры всех участников движения, психологической готовности к соблюдению правил дорожного движения, оказанию первой помощи.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, первая помощь, культура вождения

Для цитирования: Петрова Н. Г. Дорожно-транспортный травматизм: психолого-социальные аспекты. *Ученые записки СПбГМУ им. акад. И. П. Павлова*. 2023; 30(1):71–77. DOI: 10.24884/1607-4181-2023-30-1-71-77.

* **Автор для связи:** Наталья Гурьевна Петрова, ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И. П. Павлова Минздрава России, 197022, Россия, Санкт-Петербург, ул. Льва Толстого, д. 6-8. E-mail: nursingdep@mail.ru.

Natalia G. Petrova*

Pavlov University, Russia, Saint Petersburg

ROAD TRAFFIC INJURIES: PSYCHOLOGICAL AND SOCIAL ASPECTS

Received 26.10.2022; accepted 19.05.2023

Summary

Introduction. Despite the positive trend in recent years, the incidence of road traffic injuries and deaths from it remains high, significantly higher than in developed countries. The economic significance of the problem is determined by the high level of disability among

the victims, and by the fact that a significant part of them are people of working age. The following factors contribute to the occurrence and certain outcomes of road accidents: people (behavior, health, psychological state of road users); vehicle condition; environment (road infrastructure); the state of organization of medical care for victims (including the possibility and readiness of participants and witnesses of road accidents to provide first aid).

The **objective** was to analyze the level of driving culture and the readiness of drivers to provide first aid based on the results of self-assessment.

Methods and materials. The main research method was a sociological survey, which was conducted on the basis of the Google Forms survey administration program. The survey was conducted among the population of St. Petersburg and the Leningrad region. The questionnaire developed for the study included 29 questions. All questionnaires were encrypted and processed using the Excel and Statistica 10 statistical applications.

Results. Assessing their level of knowledge of the rules of the road, most of the respondents considered it as average (45.3 %) and above average (34.0 %). Only 7.5 % considered it as high. Every third (34.2 %) respondent was a participant in an road accident (including 4.9 % — road accidents with victims). 45.3 % of respondents assessed the level of driving culture as average; 39.6 % — rather low; and only 5.7 % — as rather high. The majority (83.0 %) of drivers always used seat belts. Among drivers with children, 11.8 % did not have special child restraints. 10.4 % of respondents did not have a first aid kit in their car. The readiness of drivers to provide first aid was low. Only 26.9 % of the respondents confidently answered that they could provide first aid for the victims.

Conclusions. The problem of preventing road accidents and reducing mortality from them can only be solved using a systematic approach, including optimization of traffic organization, improvement of road infrastructure, condition of vehicles, improvement of the organization of medical care for victims, etc. However, the central place should be given to cultivating the culture of all road users, psychological readiness to comply with traffic rules, providing first aid.

Keywords: road accidents, first aid, driving culture

For citation: Petrova N. G. Road traffic injuries: psychological and social aspects. *The Scientific Notes of Pavlov University*. 2023;30(1):71–77. (In Russ.). DOI: 10.24884/1607-4181-2023-30-1-71-77.

* **Corresponding author:** Natalia G. Petrova, Pavlov University, 6-8 L'va Tolstogo str., Saint Petersburg, 197022, Russia. E-mail: nursingdep@mail.ru.

ВВЕДЕНИЕ

В соответствии со Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 гг. [1] безопасность дорожного движения является важной государственной задачей, так как она направлена на сохранение жизни и здоровья граждан страны, обеспечении качества их жизни. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) наносят экономике России и обществу значительный социальный, материальный и демографический ущерб. Только за период 2007 – 2016 гг. в Российской Федерации в результате ДТП погибли 271 тыс. человек, 2,5 млн человек были ранены, пострадали 227 тыс. детей в возрасте до 16 лет, из них 9 тыс. получили травмы, несовместимые с жизнью. Важно отметить, что треть погибших — это люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 – 40 лет). Около 20 % пострадавших становятся инвалидами. Ежегодные экономические потери страны от ДТП составляют около 2 % валового внутреннего продукта. Ежегодно на дорогах России около 250 тыс. человек получают травмы, в том числе 60 % — тяжелые. Уровень травматизма детей составляет в среднем 116 – 118 (на 1000 детей соответствующего возраста [2]. По числу случаев инвалидизации в следствие ДТП РФ занимает ведущее место в Европе [3]. Среди стран Европы и Северной Америки Россия занимает 1 место по количеству ДТП со смертельным исходом на 100 тыс. населения [4].

Возникновению и тем или иным исходам ДТП могут способствовать следующие факторы: люди (поведение, уровень здоровья, психологическое состояние участников дорожного движения); состояние транспортного средства; окружающая среда (инфраструктура дорог); состояние орга-

низации медицинской помощи пострадавшим (включая первую помощь, владеть основами которой обязаны все участники дорожного движения, поскольку смерть потерпевших в большинстве случаев происходит либо на месте происшествия, либо во время транспортировки) [5]. В связи с последним важно подчеркнуть, что лишь 20 % летальных исходов связаны с несовместимыми с жизнью травмами, остальные являются потенциально предотвратимыми [6]. Все указанные причины и возможные механизмы воздействия на них предусмотрены в национальных концепциях многих стран мира [7 – 9] и направлены на реализацию стратегии «нулевой смертности». Учтены они и в приводившейся выше национальной стратегии безопасности дорожного движения. Особо следует подчеркнуть следующие ее задачи: изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения (что невозможно без глубокой психологической убежденности в необходимости этого) и развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (значимую роль при этом играют они сами — их готовность, в том числе психологическая, к оказанию первой помощи). Субъективный фактор (в виде различного рода мотивированности и к соблюдению правил, и к возможности участвовать в оказании первой помощи пострадавшим) является наименее изученным и потому хуже всего регулируемым.

Цель исследования — проанализировать уровень культуры вождения и готовность водителей к оказанию первой помощи по результатам самооценки.

МЕТОДЫ И МАТЕРИАЛЫ

Основным методом настоящего исследования являлся социологический опрос, который проводился на базе программы для администрирования опросов Google Forms. Анкетирование проводилось среди населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области. При проведении анкетирования учитывались 2 основных требования: анонимность (что позволяет надеяться на искренность респондентов) и рандомность (отбора респондентов по каким-либо признакам не проводилось, т. е. выборка была совершенно случайной). В исследовании приняли участие 153 респондента в возрасте от 18 до 65 лет. Наибольшую долю (50,9 %) составили респонденты в возрасте 35 – 44 года; 37,9 % – респонденты 18 – 34 лет; 11,1 % – старше 45 лет (в том числе 1,9 % – старше 60 лет). Интересно отметить, что доля мужчин моложе 35 лет более чем втрое превышала долю женщин (66,7 % и 19,5 % соответственно). В изученной группе большую долю (39,0 %) составили водители с продолжительностью водительского стажа более 10 лет, у 19,5 % продолжительность стажа составляет от 5 до 10 лет, по 17,1 % – у водителей со стажем от 3 до 5 лет и от 1 года до 3 лет. То есть большинство опрошенных являлись достаточно опытными водителями. Доля водителей со стажем вождения более 10 лет среди мужчин была вдвое ниже (20,0 %), чем среди женщин (45,2 %).

Разработанная для исследования анкета включала 29 вопросов, касающихся соблюдения правил дорожного движения среди респондентов, использования пассивных средств безопасности, таких как ремни безопасности и специальные удерживающие системы. Также респондентам было предложено выделить наиболее опасные виды правонарушений, оценить действующую систему административных наказаний и предложить мероприятия, которые, на их взгляд, могли бы снизить частоту возникновения дорожно-транспортных происшествий. Помимо этого, в анкетировании представлен блок вопросов, касающихся оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

Все анкеты были зашифрованы и обработаны с использованием прикладных статистических программ Excel и Statistica 10. Были рассчитаны экстенсивные показатели (как отношение части изучаемого явления к явлению в целом, выраженное в процентах), их ошибки, оценена достоверность различий полученных показателей с помощью точного критерия Фишера (F) со степенью надежности >95,5 %.

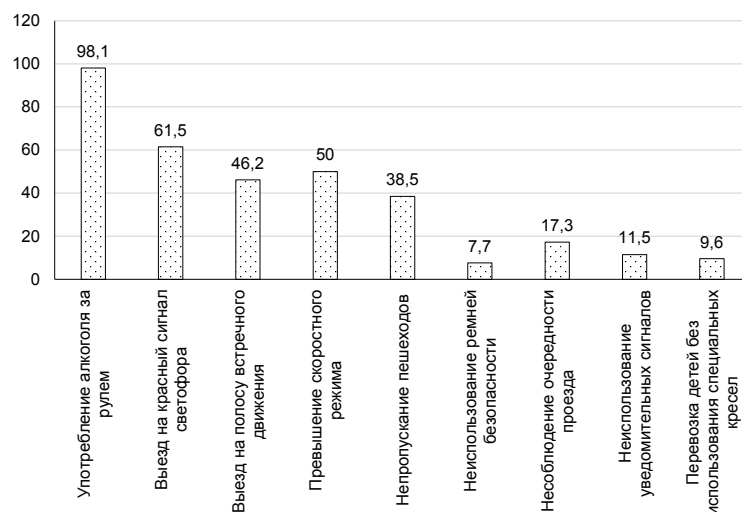
РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Соблюдение или несоблюдение правил дорожного движения (ПДД) зависит, во-первых, от уровня этих знаний и, во-вторых, от психологической

готовности участников движения к их соблюдению (что определяется и уровнем общей, в том числе правовой культуры, и личностными особенностями — стиль поведения, готовность к риску, отношение к окружающим и собственная самооценка, уровень внимательности и сосредоточенности, степень ответственности и др.). Оценивая свой уровень знания правил дорожного движения, большая часть респондентов считала его средним ($45,3 \pm 2,3$ %) и выше среднего ($34,0 \pm 1,8$ %). Лишь $7,5 \pm 1,2$ % полагали его высоким (13,2 % затруднились в ответе на вопрос). Существенно выше были самооценки мужчин. Так, доля считавших высоким уровень своих знаний среди них оказалась в 10 раз выше, чем среди женщин (25,0 % и 2,4 % соответственно, $F = 0,035$). Только среди женщин были затруднившиеся в ответе на данный вопрос. Отличалась структура оценок также среди лиц разного возраста и водителей с разным стажем вождения. В частности, «высокие» оценки были только среди водителей до 25 лет ($8,3 \pm 1,6$ %) и 35 – 44 лет ($11,1 \pm 0,9$ %); со стажем 3 – 5 лет ($14,3 \pm 3,1$ %) и свыше 10 лет ($18,7 \pm 2,8$ %).

В определенной степени о психологических особенностях водителей можно судить по кратности случившихся с ними происшествий. Важно отметить, что каждый третий ($34,2 \pm 3,6$ %) респондент был участником ДТП (в том числе $4,9 \pm 0,8$ % — ДТП с пострадавшими). В ДТП с пострадавшими участвовали только водители со стажем 3 – 5 лет ($28,6 \pm 3,9$ % из них). Штрафы за нарушение правил дорожного движения за последние 5 лет получали $56,1 \pm 4,0$ % опрошенных, в том числе 7,3 % — более 5 штрафов (только водители со стажем более 10 лет). Это указывает на недостаточную культуру вождения, в том числе степень осознания ответственности и последствий нарушения ПДД. Причем сами респонденты признают ее таковой. $45,3 \pm 4,5$ % опрошенных оценивают уровень данной культуры как средний; $39,6 \pm 2,5$ % — как скорее низкий; и только $5,7 \pm 1,1$ % — как скорее высокий (таковое мнение отсутствовало среди респондентов старше 35 лет). Почти каждый десятый ($9,4 \pm 2,1$ %) не смог определиться в своей оценке. Оптимизм в оценках снижается с увеличением водительского стажа. Так, оценка культуры вождения как «скорее высокой» присутствовала только среди водителей со стажем до 3 лет, а доля оценки «скорее низкая» была максимальной ($50,0 \pm 0,6$ %) среди водителей со стажем более 10 лет.

Одним из критериев данной культуры и важным средством профилактики серьезных повреждений в случае ДТП является использование ремней безопасности. Опрос показал, что большинство ($83,0 \pm 0,4$ %) водителей всегда использует ремни безопасности, $9,4 \pm 1,5$ % — крайне редко и $7,6 \pm 1,5$ % — от случая к случаю. Во всех случаях используют ремни безопасности водители старше 45 лет (в возрасте до 35 лет доля таких водителей



Процент респондентов, выделивших наиболее опасные виды нарушений правил дорожного движения
Percentage of respondents who identified the most dangerous types of traffic violations

составила 75,0 %, в возрасте 35–44 лет — 85,2 %). Среди водителей, имеющих детей, у $11,8 \pm 1,7$ % отсутствовали специальные удерживающие устройства для перевозки детей. Хотя большинство ($96,2 \pm 0,6$ %) опрошенных считало, что удерживающие системы для детей действительно могут спасти жизнь и уменьшить тяжесть последствий при ДТП, 39,2 % из них приходилось перевозить детей без использования автокресла. То есть, несмотря на то, что люди понимают важность использования средств безопасности, они в силу различных причин пренебрегают ими.

Культура вождения является частью общей культуры. Поэтому среди прочих мы задали вопрос о том, соблюдают ли водители правила дорожного движения, когда являются пешеходами. Удельный вес ответивших, что всегда соблюдают их, оказался достаточно высок ($67,9 \pm 2,9$ %). Однако в разных возрастных группах он достаточно существенно (F — в пределах 0,015–0,029) отличался, колеблясь от $56,3 \pm 2,4$ % в возрасте моложе 25 лет до $98,6 \pm 3,2$ % в возрасте старше 60 лет.

На вопрос о возможных причинах и факторах, способствующих возникновению ДТП, ответы респондентов распределились следующим образом. $34,6 \pm 4,4$ % указали на недостатки в организации дорожного движения; по $23,1 \pm 2,4$ % — на низкую культуру водителей и пешеходов; $3,8 \pm 1,8$ % считали значимыми все эти факторы (15,4 % затруднились с ответом). То есть, по мнению самих водителей в каждом четвертом случае ДТП имеет значение личностный фактор.

На вопрос о том, какие нарушения правил дорожного движения являются наиболее опасными в плане ДТП, респонденты ответили следующим образом (рисунок). На первом месте — вождение в нетрезвом виде (его подчеркнули $98,1 \pm 4,0$ % опрошенных). Далее следовали: выезд на крас-

ный сигнал светофора ($61,5 \pm 3,3$ %) и превышение скоростного режима ($50 \pm 0,9$ %). Менее половины ($46,2 \pm 1,1$ %) выделили выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено, хотя именно это нарушение, по данным ГИБДД, чаще всего приводит к летальным исходам. Только $9,6 \pm 2,2$ % опрошенных считают, что перевозка детей без специальных удерживающих устройств является опасным нарушением, хотя это является важным фактором профилактики детской смертности и травматизма в ДТП, такая же ситуация с использованием ремней безопасности — только $7,7 \pm 0,7$ % респондентов посчитали именно этот фактор опасным нарушением ПДД.

Нам представлялось важным узнать, в какой степени в представлении водителей соотносятся их внутренняя убежденность и государственные меры воздействия на нарушителей ПДД. Нельзя не отметить что большинство опрошенных ($65,4 \pm 4,9$ %) считает, что действующая система административных наказаний за нарушение правил дорожного движения является неэффективной и не справляется со своей задачей. $19,2 \pm 2,2$ % опрошенных считают, что действующая система административных наказаний дисциплинирует участников дорожного движения. Остальные указали, что данная система не способствует дисциплинированию водителей, так как они чувствуют свою безнаказанность, либо что при существующей организации движения управлять автотранспортом без нарушений невозможно.

Респондентам было предложено указать, что, по их мнению, необходимо для снижения частоты ДТП. Спектр высказанных предложений оказался достаточно широк. Было предложено: ужесточение штрафов ($33,3 \pm 3,4$ %), улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры ($24,2 \pm 1,2$ %). По 12,1 % набрали следующие варианты ответов: введение

уголовной ответственности в зависимости от тяжести последствий; усиление автоматизированного контроля соблюдения ПДД; улучшение качества обучения молодых водителей в автошколах. Помимо этого, некоторыми респондентами было предложено усложнить экзамены на получение водительского удостоверения и ужесточить требования к прохождению медицинской комиссии, лишать лицензий автошколы, выпускники которых чаще других становятся виновными в возникновении ДТП, при нарушении ПДД на определенный срок конфисковать ТС на штрафстоянку и др. То есть в сознании водителей до настоящего времени доминирующей парадигмой является административное регулирование. Никто из опрошенных водителей не указал на личностные аспекты, связанные с безопасностью движения.

Как отмечалось выше, важнейшим фактором, снижающим вероятность летального исхода при ДТП, является своевременное и правильное оказание первой медицинской помощи. Большинство респондентов ($61,5 \pm 5,0$ %), ставших свидетелями ДТП, указывают, что чаще всего пострадавшим оказывали первую помощь водители и пассажиры попутных ТС (что доказывает важность владения ими соответствующими приемами). $7,7 \pm 1,8$ % указали, что помощь пострадавшим оказывали медицинские работники. В $3,8 \pm 0,4$ % указывалось, что помощь оказывали сотрудники экстренных служб ($26,9$ % опрошенных затруднились ответить на данный вопрос).

Немаловажным обстоятельством, затрудняющим оказание первой помощи на месте происшествия, является следующее. Несмотря на существующие требования, у $10,4 \pm 1,4$ % опрошенных в автомобиле нет аптечки; у $43,7 \pm 4,2$ % есть аптечка в требуемой комплектации; а у $45,8 \pm 3,9$ % — аптечка, укомплектованная помимо стандартного набора всем необходимым на их взгляд (что именно входит в такие аптечки и рациональность их комплектации находятся под вопросом). Вызывает определенное недоумение и тот факт, что $11,5 \pm 2,5$ % опрошенных не знают телефон для вызова экстренных служб.

Невысока и реальная готовность водителей к оказанию первой помощи. Только $26,9 \pm 3,5$ % опрошенных уверенно ответили, что смогли бы оказать помощь пострадавшим, почти половина ($46,2 \pm 6,1$ %) выбрала вариант «затрудняюсь ответить», что свидетельствует о неуверенности респондентов в своих навыках и знаниях и, скорее всего, при необходимости они не смогут взять на себя ответственность за оказание первой помощи. Четверть ($26,9 \pm 1,9$ %) респондентов ответили, что не смогли бы оказать первую помощь пострадавшим. Структура ответов на данный вопрос практически не отличалась среди мужчин и женщин. В то же время имелись различия среди лиц разного возраста. Не считали себя готовыми к оказа-

нию первой помощи $37,5$ % респондентов моложе 25 лет; $23,2$ % — 25–34 лет; $9,8$ % — 35–60 лет и все опрошенные старшей возрастной группы. Доля проявивших такую готовность снижается с $66,7$ % у водителей со стажем до 1 года (которые только недавно в рамках обучения прошли соответствующую подготовку) до $12,5$ % у водителей со стажем вождения более 10 лет. Уровень данной готовности определяется 2 основными факторами: степенью профессиональной подготовки и моральной готовностью. Если второй достаточно трудно оценить и изменить, то первый является в принципе регулируемым. При этом, как показал опрос, данный компонент пока находится на невысоком уровне. $34,0 \pm 3,9$ % респондентов оценили уровень подготовки к оказанию первой помощи как плохой, а $11,3 \pm 2,3$ % — даже как очень плохой. Хорошим его считали $5,6 \pm 0,9$ % респондентов; удовлетворительным — $35,9 \pm 4,4$ % ($13,2$ % затруднились в своих оценках).

Проблема дорожно-транспортного травматизма продолжает сохранять свою медико-социальную актуальность. Несмотря на положительные тенденции заболеваемости и смертности от данной причины, уровень этих показателей в России значительно выше, чем в других развитых странах. Реализация задачи «нулевой смертности», определенной в ряде программных нормативных документов, возможна при наличии системного подхода, подразумевающего воздействие на целый ряд факторов и обстоятельств. Важнейшим из них является «человеческий» фактор, включающий уровень грамотности и культуры водителей (общеправовой, медицинской, водительской), их готовность к оказанию первой помощи пострадавшим, которую, как показало наше исследование и работы других авторов [10], нельзя признать высокой. Среди части опрошенных нами водителей имеет место не очень высокий уровень знания правил дорожного движения, существует тенденция к пренебрежению ими (судя по наличию штрафов и признанию в отсутствии использования пассивных средств безопасности, в том числе при перевозке детей). При понимании важности в профилактике ДТП мер организационно-правового характера крайне необходимым и не до конца осозанным является повышение культуры участников дорожного движения, их психологической готовности к управлению средством, представляющим опасность для самих себя и окружающих. Важнейшим фактором, снижающим риск смертельного исхода при возникновении ДТП, является правильно и своевременно оказанная первая помощь, которая чаще всего оказывается случайными свидетелями (в том числе водителями). Исследование показало, что большинство опрошенных не были готовы оказать необходимую помощь пострадавшим не только в силу субъективных (морально-психологических) особенностей, но и вследствие отсутствия

необходимых навыков. Все перечисленные выше позиции (мнения) несколько отличаются среди мужчин и женщин, лиц разного возраста, с разным стажем вождения. В частности, обращает на себя внимание резкое снижение готовности к оказанию первой помощи водителями с увеличением их водительского стажа. Это вполне объяснимо, т. к. любые знания и навыки в той или иной степени утрачиваются при отсутствии необходимости их использования. Поэтому, возможно, целесообразно было бы ввести процедуру повторной отработки данных навыков с их контролем при повторном получении прав (и обязательно — в случае лишения прав).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Знание правил дорожного движения, культура вождения, психологическая настроенность водителей не являются достаточными для обеспечения безопасности движения. В частности, культуру вождения 39,6 % опрошенных оценили как «скорее низкую» (причем показатель увеличивается с увеличением стажа вождения). 23,1 % респондентов считали именно данный фактор основной причиной ДТП. Невысок уровень знаний и готовность водителей к оказанию первой помощи. У 10,4 % опрошенных отсутствует аптечка первой помощи. Лишь 26,9 % указали на свою возможность оказать первую помощь (причем с возрастом доля таких водителей сокращается). 34,0 % респондентов оценили уровень подготовки к оказанию первой помощи как плохой, а 11,3 % — даже как очень плохой. Поэтому, на наш взгляд, целесообразно было бы включить в программы подготовки водителей занятия по оценке психологического статуса и психологической подготовке водителей и ввести обязательное психологическое тестирование для водителей, лишенных прав и претендующих на их восстановление.

Конфликт интересов

Авторы заявили об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interest

Authors declare no conflict of interest

Соответствие нормам этики

Авторы подтверждают, что соблюдены права людей, принимавших участие в исследовании, включая получение информированного согласия в тех случаях, когда оно необходимо, и правила обращения с животными в случаях их использования в работе. Подробная информация содержится в Правилах для авторов.

Compliance with ethical principles

The authors confirm that they respect the rights of the people participated in the study, including obtaining informed consent when it is necessary, and the rules of treatment of animals when they are used in the study. Author Guidelines contains the detailed information.

ЛИТЕРАТУРА

1. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы. Постановление Правительства РФ от 08.01.2018 г. – № 1-Р. URL: <https://zela.mos.ru/presscenter/news/detail/7117632.html> (дата обращения: 22.05.23).
2. Синявская Н. В., Шестаков В. И. Анализ факторов дорожно-транспортного травматизма и смертности // Пожарная и техносферная безопасность: проблемы и пути совершенствования. – 2019. – № 1(2). – С. 256–260.
3. Клачкова А. В., Семенова Е. Д. Анализ статистики ДТП в Российской Федерации // Инновационная наука. – 2020. – № 12. – С. 26–28.
4. Кравченко П. А., Жанказиев С. В., Олещенко Е. М. Концепция обеспечения нулевой смертности на дорогах России как механизм борьбы с причинами дорожно-транспортных происшествий // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2019. – № 4 (83). – С. 3–7.
5. Дементьев И. М., Гуров А. Н., Катунцева Н. А. Оптимизация работы травматологических центров по оказанию медицинской помощи пациентам, пострадавшим в ДТП, на основе независимой оценки качества оказания услуг // Бюллетень Национального научно-исследовательского института общественного здоровья имени Н. А. Семашко. – 2017. – № 4. – С. 39–44.
6. Соловьева К. С., Залетина А. В. Травматизм детского населения Санкт-Петербурга // Ортопедия, травматология и восстановительная хирургия детского возраста. – 2017. – № 3. – С. 43–49.
7. Bhalla K., Mohan D., O'Neill B. How much would low- and middle-income countries benefit from addressing the key risk factors of road traffic injuries? // International Journal of Injury Control and Safety Promotion. – 2020. – Vol. 27, № 1. – P. 83–90. Doi: 10.1080/17457300.2019.1708411.
8. Moore L. Champion H., O'Reilly G. et al. Impact of trauma system structure on injury outcomes: a systematic review protocol // International Injury Care Improvement Initiative. – 2017. – Vol. 6, № 1. – P. 12. Doi: 10.1186/s13643-017-0408-8.
9. Passmore J., Yon Y., Mikkelsen B. Progress in reducing road-traffic injuries in the WHO European region // Lancet Public Health. – 2019. – Vol. 4, № 6. – P. 272–273. Doi: 10.1016/S2468-2667(19)30074-X.
10. Фадеев В. Специфика культуры водителей в контексте проблемы безопасности дорожного движения // Вопросы студенческой науки. – 2019. – № 5 (33). – С. 464–469.

REFERENCES

1. Road safety strategy in the Russian Federation for 2018–2024. Decree of the Government of the Russian Federation of 08.01.2018 No. 1-R. Available at: <https://zela.mos.ru/presscenter/news/detail/7117632.html> (accessed: 22.05.23). (In Russ.).
2. Sinyavskaya N. V., Shestakov V. I. Analysis of the factors of road traffic injuries and deaths // Fire and Technosphere Safety: Problems and Ways to Improve. 2019;1(2):256–260. (In Russ.).
3. Klachkova A. V., Semyonova E. D. Analysis of traffic accident statistics in the Russian Federation // Innovative science. 2020;12:26–28. (In Russ.).
4. Kravchenko P. A., Zhankaziev S. V., Oleshchenko E. M. The concept of ensuring zero mortality on the roads of Russia as a mechanism to combat the causes of road accidents // Transport of the Russian Federation. Journal of Science, Practice, Economics. 2019;4(83):3–7. (In Russ.).
5. Dementiev I. M., Gurov A. N., Katuntseva N. A. Optimization of the work of trauma centers for the provision of

medical care to patients injured in road accidents, based on an independent assessment of the quality of services // Bulletin of the N.A. Semashko National Research Institute of Public Health. 2017;4:39–44. (In Russ.).

6. Solovieva K. S., Zaletina A. V. Traumatism of the child population of St. Petersburg // Pediatric Orthopedics, Traumatology and Reconstructive Surgery. 2017;3:43–49. (In Russ.).

7. Bhalla K., Mohan D., O'Neill B. How much would low- and middle-income countries benefit from addressing the key risk factors of road traffic injuries? // International Journal of Injury Control and Safety Promotion. 2020;27(1):83–90. Doi: 10.1080/17457300.2019.1708411.

8. Moore L. Champion H., O'Reilly G. et al. Impact of trauma system structure on injury outcomes: a systematic review protocol // International Injury Care Improvement Initiative. 2017; 6(1):12. Doi: 10.1186/s13643-017-0408-8.

9. Passmore J., Yon Y., Mikkelsen B. Progress in reducing road-traffic injuries in the WHO European region // Lancet Public Health. 2019;4(6):272–273. Doi: 10.1016/S2468-2667(19)30074-X.

10. Fadeev V. The specificity of the culture of drivers in the context of the problem of road safety // Student Science Matters. 2019;5(33):464–469. (In Russ.).

Информация об авторе

Петрова Наталия Гурьевна, доктор медицинских наук, профессор, зав. кафедры сестринского дела, Первый Санкт-Петербургский государственный медицинский университет им. акад. И. П. Павлова (Санкт-Петербург, Россия), ORCID: 0000-0002-2192-7302.

Information about author

Petrova Natalia G., Dr. of Sci. (Med), Professor, Head of the Department of Nursing, Pavlov University (Saint Petersburg, Russia), ORCID: 0000-0002-2192-7302.