

2. Ширина стінок коливається в діапазоні від 0,3 до 1,2 см.
3. Товщини стінок на різних ділянках пазухи становить від 210 до 930 мкм.
4. Площі поперечного перетину пазухи свідчать про мінімальні значення в третій групі препаратів і коливаються від 0,03 до 0,48 см<sup>2</sup>, а максимальні – від 0,15 до 1,13 см<sup>2</sup> в першій групі. Проміжні показники належали другій групі препаратів і становили від 0,15 до 0,65 см<sup>2</sup>.
5. Встановлені морфометричні особливості залежать від типу будови черепа.

**Ключові слова:** тверда оболонка головного мозку, верхня стрілова пазуха, стінки пазухи, морфометрія.

## **ДТП І ПІШОХОДИ, ВІД ЖИТТЯ ДО ЛЕТАЛЬНИХ НАСЛІДКІВ ОДИН КРОК TRAFFIC ACCIDENTS AND PEDESTRIANS, ONE STEP FROM LIFE TO FATAL CONSEQUENCES**

Шиш Тетяна Андріївна, Сікалюк Діана Валеріївна, Коробко Олександр Олександрович  
Shysh T., Sikaliuk D., Korobko O.

Науковий керівник: доктор філософії Мустафіна Г. М., Малик Н. І.  
Scientific adviser: Mustafina H., PhD, Malyk N.

Полтавський державний медичний університет  
Кафедра патологічної анатомії та судової медицини  
м.Полтава, Україна

**Актуальність:** судово-медична експертиза дозволяє з'ясувати характеристики та механізм утворення тілесних ушкоджень у учасників дорожньо-транспортної події (ДТП). Далі, співставляючи їх, в межах кримінального провадження з пошкодженнями транспорту, показами свідків і записами камер, можна з'ясувати хто є справжнім винуватцем трагедії.

**Мета роботи:** за допомогою судово-медичної експертизи (СМЕ) звернути увагу на дотримання правил дорожнього руху пішоходами.

**Матеріали та методи:** аналіз результатів СМЕ та статистичних даних.

**Результати:** ДТП займають питому частку в травматизації громадян як серед дитячого так і серед дорослого населення. Як правило, автотравма характеризується значною кількістю ушкоджень. Здебільшого це ушкодження середнього ступеню тяжкості, тяжкі ушкодження. Крім того, ДТП доволі часто призводять саме до летальних наслідків.

Іноді, незважаючи на значущі пошкодження автотранспортних засобів, практично відсутні ушкодження у учасників ДТП. Але часто має місце ситуація коли пошкодження механічних засобів пересування не співставимі з кількістю жертв та тяжкістю їх травм.

Впродовж 2023р. по Полтавській області зафіксовано 976 ДТП з постраждалими, в яких травмувалося 1252 осіб. В той же час, внаслідок ДТП загинуло 126 осіб.

В 2022р. відбулось 793 ДТП з постраждалими, в яких 994 особи було травмовано, а 97 загинуло.

За 2021р. зареєстровано 1021 ДТП з постраждалими, де 1276 осіб травмувались, а 141 загинули.

Результатом більшості автотравм стають середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження чи летальні наслідки саме для пішоходів. З вказаного відсоток травматизації пішоходів в межах тротуару чи пішохідного переходу з вини водія доволі сталий, становить менше 10%. В більшості ж випадків, травматизація пішоходів відбувається поза межами пішохідних переходів, чи взагалі в місцях заборонених для перетину автодороги пішоходами. Питома частка останніх - в стані алкогольного сп'яніння.

В Україні досі є сталою практика що пішоходи або взагалі не знають правил дорожнього руху (ПДР), або можуть знати лише свої права, але порушувати всі інші ПДР, ігноруючи свої обов'язки і заборони.

Оскільки немає практики обов'язкового вивчення ПДР з малечку та притягнення пішоходів до відповідальності за порушення чинного законодавства, частиною яких і є ПДР, як наслідок, кожного дня ми спостерігаємо: перехід дороги в заборонених місцях, перехід на червоне світло, вибігання зненацька на пішохідний перехід, ходіння по дорозі в темну пору доби в темному одязі, ігнорування світловідблискових елементів на одязі, і т.і.

**Висновки:** в ДТП з постраждалими пішоходами, що сталися за межами встановлених для переходу місць, винними є самі пішоходи, але фінансовий та моральний тягар й досі покладають на водія.

**Ключові слова:** правила дорожнього руху, ДТП, пішохід, судово-медична експертиза.