

БЕЗБЈЕДНОСТ ДЈЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ

SECURITY OF CHILDREN IN TRAFFIC

Резиме: Од најраније доби дјеца су учесници у саобраћају и врло често сапутници у аутомобилу, а страдање дјеце у саобраћају један је од водећих узрока смрти дјеце у периоду до 14 година. ЗООБС прописује обавезу кориштења дјечије аутосједалице како би дијете као учесник у саобраћају било безбједније.

Дјеца, а посебно она млађа од 12 година и нижа од 150 cm, су веома угрожена на предњем сједишту. Зато је највећи број држава забранио да ова категорија путника тј. рањива категорија учесника у саобраћају сједи на предњем сједишту.

Сигурносни појасеви не могу успјешно задржавати дјецу при судару, а могу их и повриједити. Зато неке државе (САД, Канада, Аустралија, Шведска и др.), при вожњи дјеце захтијевају посебне системе за задржавање дјеце у возилу (колијевка, посебна дјечија сједишта, подметачи и сл.) а у зависности од узраста дјетета. У неким земљама (САД) при изношењу дјетета из породилишта неопходно је доказати посједовање тестиране колијевке за превоз дјетета. Степен кориштења ових система је различит, а у неким земљама је веома висок.

Циљ ових система је да што успјешније заштите и задрже дјецу, без додатних повреда, у случају када се саобраћајна незгода деси.

У овом раду приказан је значај и обавезе кориштења аутосједалица у превозу дјеце, као и законски оквири који налажу кориштење истих.

Кључне ријечи: безбједност саобраћаја, дјеца, аутосједалице, родитељи.

Abstrakt: From an early age children are participants in traffic and often companion in the car and it is one of the leading causes of child deaths in the period up to 14 years. ZOOPS prescribes an obligation to use child safety seats so a child as a participant in traffic is safer.

Children, especially those younger than 12 and shorter than 150 cm, are very vulnerable in the front seat. Therefore, many countries have banned this category of passengers i.e. vulnerable categories of road users are sitting in the front seats.

The safety belts cannot successfully hold the children in a collision and can hurt them. Therefore some countries (USA, Canada, Australia, Sweden, etc.) require special child restraint systems (cradles, special child restraints, pads, etc.), depending on the age of the child. In some countries (USA), when carrying out a child from a maternity home, it is necessary to prove the possession of a tested cradles for baby transport. The use of these systems is different, and in some countries it is very high.

The aim of these systems is to protect the children more effectively and to save children, without any further injury, when a traffic accident occurs.

This paper presents the significance and the obligation to use child safety seats as well as the legal frameworks that require their use.

Keywords: traffic safety, children, car seats, parents.

1. УВОД

Саобраћај као корисна дјелатност састоји се од кретања великог броја људи од којих многи управљају моторним возилом. На ограниченом простору на коме се одвија друмски саобраћај, практично учествује цјелокупна популација становништва а техником која се користи у саобраћају управља велики број људи различитог степена способности за учешће у саобраћају.

Са гледишта безбједности саобраћаја и система „човјек-возило-пут-околина“ најзначајнију улогу има човјек, чијем се оспособљавању мора посветити велика пажња. Поменуто оспособљавање или обука возача је једна од најзначајнијих активности којом се може допринијети унапријеђењу понашања возача, а тиме и безбједности саобраћаја. Такође, обука возача је једна од мјера генералне превенције саобраћајних незгода. Да би се код сваког возача створила добра предиспозиција за безбједно учешће у саобраћају, треба да буду обучени за руковање моторним возилом и да усвоје правила под којим се може безбједно учествовати у саобраћају.

Данашње вријеме нам доноси веома брзу глобализацију која подразумијева скуп друштвено-економских, политичких, културних и других процеса који усклађују повезивање између држава, а и народима, успостављање бржег и квалитетнијег привредног амбијента ради међусобног пословања, као и само повезивање између људи.

Све то доприноси угрожавању свих категорија учесника у саобраћају, како са позитивним тако и са негативним ефектима, међу којима се истичу дјеца као најугроженија категорија на коју се навише одражавају негативни ефекти.

У овом раду осврнућемо се на двије мјере унапријеђења безбједности дјеце у саобраћају, а то су кориштење аутосједалица и сигурносних појасева. Предмет овог истраживања је истраживање ставова, мишљења и навика возача у вези употребе аутосједалица и кориштења сигурносних појасева за вријеме вожње, у сврху заштите дјеце од повреда у саобраћајним незгодама. Циљ истраживања је да се пронађу добре информације везане за кориштење аутосједалица и сигурносних појасева, те да се пренесу на ширу јавност ради упознавања о проблему безбједности дјеце у саобраћају.

2. МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА

Методологија се бави проучавањем метода истраживања, природом и подацима добијених различитим методама, логиком и разлозима кориштења тих података у филозофским, социолошким, научним истраживањима, такође и у свим теоријским истраживањима. Методологија почиње уочавањем и формулисањем проблема, постављањем различитих хипотеза, испитивањем, истраживањем и извођењем последица из формулисаних хипотеза да би се постигло теоријско рјешење проблема све до практичне примјене добијеног рјешења.

За унапријеђење безбједности дјече у саобраћају, анализиране су студије, које су груписане и сложене на основу најзначајнијих различитости између анализираних истраживања са освртом на различите показатеље и методологију која се употребљава у научним истраживањима. Методом истраживања такође су анализирани програми о едукацији како дјече тако и родитеља о кориштењу аутосједалица и сигурносних појасева у периоду када дјеца постану виша од 150 cm и тежа од 27 килограма, колико је заступљено провођење маркетиншких кампања ради унапријеђења свијести код дјече и родитеља о самом значају кориштења заштитних система за дјецу која се превозе као путници у моторним возилима и односе се на саму релевантност истраживања у смислу давања значајнијег научног доприноса и интереса, затим извора студија посматрајући сами значај истраживања за возаче, политике безбједности саобраћаја на путевима и сл., свих старосних група дјече и заштитних система који се употребљавају и ефеката употребе којим се доказују унапријеђење безбједности дјече у саобраћају која се превозе у моторним возилима као путници и који су самим тим учесници у саобраћају. Истраживање научних база је обухватило временски период од 2005. године, с тим да је и могућност кориштења ранијих литература једна од анализа, ради бољег прегледа и бољих резултата како о стварном стању безбједности саобраћаја тако и о унапријеђењу безбједности дјече у саобраћају. Није било никаквих ограничења када су у питању статуси публикације. Анализа је обухватила радове који су на српском и енглеском језику. С обзиром да смо се базирали на аутосједалице и кориштење сигурносних појасева ради унапријеђења дјече у саобраћају, у даљем раду акценат стављамо на два поменута система заштите дјече у саобраћају.

3. РЕЗУЛТАТИ АНАЛИЗЕ

3.1. Кориштење заштитних система

Према Свјетској здравственој организацији (WHO), сваке године у саобраћајним незгодама на путевима у свијету погине 186.300 дјеце, што је више од 300 погинуле дјеце сваког дана. У току 2010. године у Босни и Херцеговини догодило се 34.122 саобраћајне незгоде. Од тога само у Федерацији Босне и Херцеговине се догодило 22.017 саобраћајних незгода, од тога је 211 смртно страдало, а 14-теро дјеце старосне доби од 0-18 година је смртно страдало. У Републици Српској у току 2016. године у периоду од јануара до јула, догодило је се 5331 саобраћајна незгода, док је у тим незгодама смрто страдало 78 особа, а теже повријеђено 387 особа, док су лакше повријеђене 1604 особе.

Дјечија сједилица треба да се увијек користи у возилима, код беба лицем окренутим према наслону, односно према напријед за мању дјецу, као и боостер сједишта за нешто већи узраст (WHO, 2008). Резултати ове студије указују да употреба заштитних система смањује ризик од смртог страдања у саобраћајним незгодама и то 70 % код беба, 54 % код дјеце узраста од 1 до 4 године, те 59 % код дјеце узраста од 4 до 7 година. Европски Парламент и Савјет си донијели Директиву којом су прописали обавезну употребу сигурносних система заштите путника и дјеце у возилима како би ојачали заједничка правила заштите дјеце. Систем заштите дјеце у саобраћају је подијењен у пет категорија у зависности од масе дјетета. Сprovedено је много истраживања како би се утврдило да ли кориштење сигурносних појасева може да допринесе смањењу повреда дјеце као учесника у саобраћају. Истраживања су показала да употреба сигурносних појасева може много допринијети у смањењу тежине повреда које се задобију при судару моторних возила. Такође при судару моторних возила већи ризик од задобијања повреда имају дјеца која нису осигурана предвиђеним системом заштите него дјеца која су осигурана.

Препорука Управе за безбједност саобраћаја на путевима Сједињених Америчких Држава (NHTSA) је да дјеца користе сигурносни појас када достигну висину од 150 cm или када напуне 8 година живота, те да сва дјеца до своје 13 године живота увијек превозе на задњем сједишту уз кориштење сигурносног појаса.

3.2. Упоредивање сједилица и сигурносног појаса

Студије су још 1960-тих година спроведене широм свијета, те су резултирале да сигурносни појас спасава живот када се правилно користи и када је правилно намјештен. Преглед истраживања о ефикасности сигурносног појаса је утврдио да њихова употреба смањује вјероватноћу смртог страдања за 40-50% код возача и путника на предњим сједиштима, а око 25% за путнике који сједе на задњим сједиштима, тј. дјецу до 13-те године. За дјецу која сједе на задњем сједишту а при томе користе сигурносне појасеве имају 15% мањи ризик од задобијања повреда високог степена. Студија рађена у САД је закључила да су шансе за задобијање повреда биле за 81,8% мање за малу дјецу која су се налазила у дјечијој сједилици, него код мале дјеце која су користила сигурносне појасе. Такође остале студије које су анализирале упоређивање дјечијих сједилица и сигурносног појаса, закључивале су да је шанса за задобијање повреда опасних по живот при

саобраћајној незгоди уз кориштење аутосједилица 28% мања у односу на кориштење сигурносног појаса.



Слика бр. 1. Кориштење сједилице и сигурносног појаса

3.3. Аутосједилице

Аутосједилица је сигурносни систем који се поставља на сједиште аутомобила и за њега причвршћује аутомобилским појасевима или ISOFIX системом. Намијењена је транспорту дјеце од рођења до 12 година старости.



Слика бр. 2. Изглед аутосједилица

Аутосједилице прате раст и развој дјетета те су, према директиви ECE R44/03 и ECE R44/04, подијељене у следеће основне тежинске групе.

Групе аутосједилица су:

- аутосједалице за новорођенчад и сасвим малу дјецу:
 - група 0: од рођења до 10 kg
 - група 0+: од рођења до 13 kg
- аутосједалица за малу дјецу:
 - група I: од 9 до 18 kg
- аутосједалице за већу дјецу:
 - група II: од 15 kg до 25 kg
 - група III: од 22 kg до 36 kg

Практично аутосједалице могу бити изведене као аутосједалице искључиво одређене групе или као комбиноване аутосједалице. Комбиноване аутосједалице протежу се кроз више тежинских група. Тежина дјетета главни је критеријум према којем је направљена подјела аутосједалица на групе. Међутим, нарочито код сасвим мале дјеце, тежина не може бити и једини критеријум према којем се бира аутосједалица за поједино дијете. Понекад дјеца прерасту аутосједалицу по висини прије него по тежини.

Врсте аутосједалица су:

- аутокреветићи за дјецу да посебним потребама,
- аутосједалица постављене уназад за бебе до године дана,
- комбиноване аутосједалица за постављање према напријед и назад,
- аутосједалице постављене према напријед за дјецу стару најмање годину дана,
- комбинована аутосједалица постављена према напријед са дјечијим боостером (подметачом),
- дјечији подметач (боостер).

Најсигурнији смијер сједења у вожњи за дјецу на уназад. Дијете које је млађе од годину дана или је тешко мање од 9 килограма мора бити окренуто уназад. У смијеру спријед,а који је најчешће узрок смрти или јако тешке тјелесне повреде, врат бебе која је окренута према напријед може се истегнути чак и до 4,5 cm, а леђна мождина се може растегнути 0,5 cm прије него што дође до озбиљне повреде или смрти дјетета. Међутим, најбоље је задржавати дијете у положају према напријед што је дуже могуће, наравно, у примјереној сједалици. Најсигурнији тест за провјеру да ли је дијете спремно за вожњу окренуто према напријед је да може само устати, уз придржавање, без помоћи.

Дијете је прерасло аутосједалицу постављену према напријед када тјеме главе достигне тачку наслона аутосједалице која се налази на 2,5 cm испод врха наслона. Ако је глава превисоко у аутосједалици окренутој према назад, постоји могућност да се тијело при судару подигне уз наслон сједалице толико да се врат дјетета сломи преко наслона. Дјеца претежно прерасту сједалицу и прије него што је за њих сигурно да почну да користе сједалице окренуте према напријед. У том случају најбоље је премјестити дијете у комбиновано сједало које се може постављати и напријед и назад тако да се беба може возити уназад колико год је то могуће. Код аутосједалица окренутих према напријед,

дијете је прерасло аутосједилицу ако су његове уши у равници врха наслона аутосједилице.

Такође, постоје два система сигурносних појасева код аутосједилица: појас са три тачке контакта (по једна на сваком рамену и једна у препонама) који се користи искључиво код аутосједилица постављених назад , те појас са пет тачки контакта (по једна на раменима, по једна на бедрима те једна у препонама) који се користи код аутосједилица постављених према напријед, а и код неких монтираних према назад. Улога појаса са три тачке контакта у аутосједилицама постављеним према напријед је да задржи дијете у сједилици приликом саобраћајне незгоде. Улога појаса са пет тачки контакта је да осигура да се силе, у случају саобраћајних незгода сакупљају у меком дијелу дјететове трбушне шупљине и расподјеле на што већу површину тијела.

Постоје три врсте појаса са пет тачака контакта:

1. Појасна трака са пет тачки контакта је трака која прелази преко рамена и оба бедра, да би се укупчала са двије копче у копчу која се налази у препонама.
2. Т-штитник је трака која пролази преко рамена заједно са великом копчом која изгледа као слово Т (наопачке) или као велики пластични трокут који се укупчава у копчу која се налази у препонама. Овај систем није погодан за бебе јер се штитник налази испред бебиног лица или врата те су траке појаса предалеко од бебиног тијела.
3. Пречка-штитник је појас са три тачке контакта (трака појаса која иде преко оба рамена се укупчава у копчу која се налази у препонама) и са пречком која се спусти у равнини дјететовог трбуха те тиме осигурава преостале двије тачке контакта дјететових бедара. Овај систем такође није прикладан за бебе јер се штитник налази испред бебиног лица или врата и предалеко је од бебиних бедара.

3.4. Правилно постављање аутосједилица у аутомобилу

Аутосједилице за дијете према Закону о основа безбиједности саобраћаја на путевима мора бити постављена на задњем сједишту, без обзира на то да ли произвођач аутосједилице допушта кориштење на предњем сједишту када је искључен зрачни јастук. Међутим, важније од тога је да је сједилица причвршћена на мјесту које најбоље одговара сједилици, односно мјесто гдје се сједилица моће најсигурније причврстити пратећи упутство произвођача.

Аутосједилице за бебе до 10 или 13 килограма, зависно од сједилице, морају увијек бити окренуте супротно смијеру вожње. Морају бити намјештене тако да је наслон за сједилице под углом од 45° како би дјететова глава, врат и труп били у потпуности подупрти. Ако је угао већи, уколико код малих беба глава клоне према напријед, може доћи до ометања дисајних путева. Ако је нагиб мањи, при саобраћајној незгоди моће доћи до прекомјерног истезања врата и повреде леђне мождине а постоји и могућност да бебино тијело исклизне

из појаса и ван сједилице. Ако је потребно, може се поставити и заролана дјечија декица под аутосједилицу како би се постигао жељени нагиб. Од изузетне је важности да дијете током саобраћаја не буде у лежећем положају. Полулежећи положај од 45⁰ до 60⁰ у односу на тло, спашава дјететов живот и најбоље га штити од озбиљнијих повреда у саобраћајним незгодама.

Веома је важно да се приликом постављања аутосједилица сигурносни појасеви јако затегну. Приликом постављања може се својом тежином притиснути сједилица како би се максимално притиснула у сједиште аутомобила док се причврсте сигурносни појасеви. Најбоље је радити у пару, док једна особа притишће аутосједилицу, друга монтира и затеже појас. У неким случајевима је потребно клекнути у аутосједилицу како би се што боље извршило постављање аутосједилице ради безбједности дјете у саобраћају. Добро постављена аутосједилица не би смјела дозволити помијерање напријед или назад, лијево или десно више од два центиметра код наслона сједишта, када је ухват близу прикључка за појас.

Неки нови модели аутосједилица и аутомобила имају уграђене системе за укопчавање или ISOFIX. Тај систем дозвољава директно причвршћивање аутосједилице за сједало аутомобила, без употребе аутомобилског појаса и знатно смањује могућност неисправног постављања сједилице.

Ако за постављање аутосједилица у смијеру вожње користите сигурносни појас возила са три тачке, односно појас који иде преко рамена путника, обавезно користите копчу за фиксирање појаса. Ова сигурносна копча спрјечава да се сједилица током нормалне вожње због клизне особине појаса олабави у сједишту. Код многих сједилица копча је уграђена у саму сједилицу, у структури сједилице иза наслона, док је код неких причвршћена за сједилицу на неки други начин, обично на шпагици. Уколико се деси да копчу изгубите или она због неких разлога постане неефикасна, контактирајте дистрибутера ваше сједилице и затражите замјену. Код постављања копче, пратите упутство произвођача.

Нека возила имају такозвани конвертибилни систем сигурносног појаса гдје је могуће пребацити појас из клизног система гдје појас слободно клизи у ван кућиште у систем аутоматског закопчавања гдје се појас, након што је извучен на одређену дужину, не може додатно извући из кућишта. Аутоматски систем закопчавања није погодан за кориштење код везивања одраслих путника, међутим одличан је код причвршћивања дјечијих аутосједилица јер не допушта отпуштање појаса током вожње и на тај начин смањивање учвршћености сједилице. Код оваквог система закопчавања појаса, пребацивање из клизног у аутоматски систем постиже се извлачењем појаса у потпуности из кућишта, док се из аутоматског система у клизни систем пребације враћањем појаса у кућиште до краја.

4. ЗАКЉУЧАК

Страдање дјеце у саобраћају је један од водећих проблема широм свијета. Анализирајући стидије и пројекте утврдили смо да највише дјеца страдају као путници у аутомобилима. Кроз рад смо покушали да објаснимо својство аутосједалица и сигурносних појасева као два система безбиједности дјеце у саобраћају. Базирали смо се на најугреженој категорији учесника у саобраћају, а то су дјеца до 14-сте године живота.

Дијете се увијек мора превозити у аутосједалици која је примјерена његовим годинама и конституцији. Аутосједалица за дјецу, правилно постављена и урађена по ЕУ стандардима, посједујући обавезне заштитне појасе за старију дјецу, веома смањује негативан утицај деакцелерације у саобраћајним незгодама. Такође је уочено кроз анализу да је за одабир одговарајуће сједалице ради безбједности дјеце као учесника у саобраћају пресудна тежина дјетата, а када тежина достигне до законом прописане тежине, онда је пресудни фактор висина дјетета. Дјечије аутосједалице, када се правилно користе, смањују ризик смрти приликом саобраћајне незгоде чак до 70%, те је ризик од тежих тјелесних повреда 60% мањи.

Важно је да свака локална заједница у сарадњи са Савјетима безбиједности саобраћаја, и МУП-ом, организује одговарајућа предавања и едукације како би се подигла свијест између родитеља и у јавности уопштено, о важности дјечијих сједалица и у њиховој улози при спрјечавању повреда и смрти дјеце као путника услед саобраћајних незгода. На организованим предавањима родитељима пружити релевантне, правилне информације о важности кориштења дјечијих аутосједалица и конкретне савјете о њиховом правилном кориштењу.

5. ЛИТЕРАТУРА

Grania, M.A. (2007). Gender differences in preschool childrens declared and behavioral compliance with pedestrian rules, Transportation Research Part F 10

Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH (2010)

Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske ("Službeni glasnik RS", broj 63/11)

Zbornik radova (2016). Bezbjednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, V Međunarodna konferencija, Banja Luka

Lee KC, Shults RA, Greenspan AI, Haileyesus T, Dellinger AM., (2004). Child passenger restraint use and emergency department pp. 25-31

Lipovac, K., (2008). Bezbednost saobraćaja, JP Službeni list, Beograd