

УПОТРЕБА ЗАШТИТНИХ СИСТЕМА ЗА ДЈЕЦУ ТОКОМ ВОЖЊЕ У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

THE USE OF PROTECTIVE SYSTEMS FOR CHILDREN WHILE DRIVING IN THE REPUBLICA SRPSKA

Милан Вујанић¹, Бојан Марић², Веселинка Јовичић³

Резиме: Дјеца представљају посебну категорију учесника у саобраћају и као такви захтјевају мјере које је потребно спроводити у циљу њихове заштите. Дјеца у аутомобилу најчешће страдају због некориштења заштитних система, док као пјешаци и бициклисти страдају због понашања која нису у складу са правилима саобраћаја. У раду ће бити приказани резултати истраживања кориштења заштитних система за дјецу као путнике у возилу и дат приједлог мјера за подизање нивоа безбједности дјеце у саобраћају у Републици Српској.

Кључне речи: Дјеца, заштитни системи, безбједност саобраћаја, саобраћајне незгоде

Abstract: Children are the special traffic participants category and their safety requires measures to be implemented in order to protect children. Children in the car most likely to die due to non-use of protective equipment, and as pedestrians and cyclists suffer due to behaviors that do not comply with traffic rules. The paper will presents the children passengers protective systems results, in the vehicle and will propose raising measures for the level of children safety, in traffic in the Republic of Srpska.

Keywords: Children, protective systems, traffic safety, traffic accidents

1. УВОД

Дјеца као учесници у саобраћају јављају се у три категорије тј: путници у возилу (и на двоточкашима), пјешаци (самостално или у пратњи) и бициклисти (самостално или у пратњи). На просторима ЕУ је у последњих десет година страдало 8100 дјеце, на путевима. Од тога половина дјеце је страдала превозећи се као путник у возилу, трећина су били пјешаци, а 13% настрадале дјеце су била бициклисти. Истраживања показују да је једно од тринаесторо погинуле дјеце посљедица страдања у саобраћају (ЕСБС, 2018). Анализирајући ниво-стање безбједности дјеце у саобраћају у Републици Српској, према подацима МУП-а, у периоду од 2011. до 2015. године, број настрадале дјеце у саобраћајним незгодама био је у све три категорије 825, што представља посебно забрињавајући и алармантан податак. Истраживања су показала да дјеца у аутомобилу најчешће страдају због некоришћења заштитних система (дјечија ауто-сједишта, заштитни појасеви) или приликом вожње на непрописан начин (на предњем сједишту, у наручју возача и сувозача и сл.), док дјеца као пјешаци и бициклисти најчешће страдају због понашања која нису у складу са саобраћајним правилима и прописима, а које је могло настати као последица непознавања и несхватања опасности у саобраћају.

Категорија дјеце, учесника у саобраћају, подразумеива примјену одговарајућих мјера које је неопходно спроводити у циљу заштите дјеце која нису оспособљена за самостално учешће у саобраћају.

Свјетска здравствена организација (WHO) препоручује употребу сигурносног појаса за дјецу старију од 10 година или висине преко 150cm. Такође, дјечија сједилица треба да се увијек користи у возилима, код беба лицем окренута према наслону, односно према напријед за мању дјецу, као и боoster сједиште за нешто већи узраст (WHO, 2008). слабије повезана, мање удобна, а тиме и мање привлачна. Таква ситуација може одвратити потенцијалне и садашње кориснике од вожње бицикла или их присилити да се крећу супротним смером или тротоаром чиме угрожавају како своју тако и безбедност других учесника у саобраћају.

Истраживања су додатно показала да употреба система сигурносног везивања дјеце (сигурносних сједилица) може знатно допринијети смањењу тежине повреда при судару, те да је при судару ризик од задобијања тежих повреда већи код дјеце која нису обезбјеђена за то предвиђеним системом

¹ Проф. др Вујанић Милан, дипл. инж. саобраћаја, Факултет за саобраћај, комуникације и логистику, Будва, vujanic@mail.com

² Доц. др Марић Бојан, Саобраћајни факултет Добој, Добој, bojan.maric@sf.ues.rs.ba

³ Јовичић Веселинка, дипл. инж. саобраћаја, jovicicveselinka@gmail.com

сигурносног везивања, него код дјеце која су на тај начин обезбјеђена. Системи заштите за дјецу-путнике у возилима, дизајнирани су тако да омогуће заштиту и да спријече повреде у случају саобраћајне незгоде. Анализа заступљености коришћења система заштите дјеце која су настрадала у саобраћајним незгодама показује да од укупног броја страдалих у САД-у, 73% дјеце није исправно користило системе заштите, у Аустралији и новом Зеланду проценат је 64% за дјецу узраста до једне године, а 56% за дјецу узраста од 1 до 4 године (Schluter i Paterson, 2010).

Препорука Управе за безбједност саобраћаја на путевима у Сједињеним Америчким Државама (NHTSA, 2010) је да дјеца користе сигурносни појас када достигну висину од 57 инча или када напуне 8 година живота, као и то да се сва дјеца узраста до 13 година увијек превозе на задњим сједиштима. Резултати објављени од стране NHTSA говоре да употреба система заштите смањује ризик од смртог страдања дјеце у саобраћајним незгодама до 54%, а код беба до 71%, у односу на некоришћење заштите, а на бази података о саобраћајним незгодама у периоду 1994-1998. године. У свом изјештају NHTSA процјењује да су дјечје сједалице спасиле животе 9.874 дјеце старости испод 5 година у периоду од 1975. до 2011. године. Током 2011. године, животи 245 дјеце млађе од 5 година су сачувани коришћењем дјечјих сједалица, а те исте године (NHTSA, 2013) још 51 живот је могао бити спасен да су сва дјеца користила систем заштите. Анализом 635 дјеце путника у возилима старости 12 година или млађе, који су се лијечили у болници од повреда задобијених у сударима моторних возила, откривено је да дјеца која не користе заштитне системе имају три пута веће шансе (21% према 7%) да буду хоспитализовани, него дјеце која користе заштитни систем током вожње (Lee, 2004).

Од најраније доби дјеца су учесници у саобраћају и врло често сапутници у аутомобилу, а страдање у саобраћају је водећи појединачни узрок смрти дјеце у доби до 14 година. Закон о основама безбједности саобраћаја у БиХ прописује обавезу кориштења заштитних система за дјецу као путнике у возилу.

2. МАТЕРИЈАЛ И МЕТОДЕ

У области безбједности саобраћаја, постоје различите методе мјерења безбједности саобраћаја, али не постоји општеприхваћен стандардан метод (Липовац, 2008.). Број погинулих у саобраћајним незгодама, као и стопа морталитета су показатељи који се готово увијек користе када земље дефинишу циљеве у области безбједности саобраћаја који се желе постићи. За разлику од претходног „традиционалног“ метода мјерења безбједности саобраћаја, који подразумијева број људи убијених у саобраћају, данас се све више користи „хумани“ приступ. Овај приступ подразумијева одређивање статуса безбједности саобраћаја путем индикатора перформанси безбједности саобраћаја. Индикатори перформанси безбједности саобраћаја дају слику о тренутном стању и тенденцијама безбједности саобраћаја (прије него неко настрада), и њихове вриједности у комбинацији са последицама саобраћајних незгода могу бити врло поуздан начин за добијање одговора на кључна питања у безбједности саобраћаја (Марић и др., 2018.).

Кључ успјешног управљања безбједношћу саобраћаја лежи у квантификавању сваког елемента система. Под квантификавањем се прије свега подразумијева, дефинисање постојећег стања и процјена будућег стања на основу вриједности одређених показатеља.

У циљу мјерења индикатора перформанси безбједности саобраћаја у Републици Српској је извршено је теренско истраживање чији су резултати и више него забрињавајући (Пројекат „Методологија за мјерење и праћење индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској и њихов значај за стратешко управљање безбједношћу саобраћаја“, 2017.). Наручилац пројекта „Методологија за мјерење и праћење индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској и њихов значај за стратешко управљање безбједношћу саобраћаја“ била је Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске (Министарство саобраћаја и веза), док је носилац пројекта био Саобраћајни факултет у Добоју. Пројекат је имао за циљ да успостави методологију за мјерење и праћење индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској. Теренско истраживање мјерења индикатора безбједности саобраћаја вршено је у 7. мјесецу 2017. године, а посебно је значајно нагласити да је у Републици Српској то било прво наручено циљано истраживање и мјерење индикатора безбједности саобраћаја.

За потребе овог пројекта извршено је теренско пилот истраживање индикатора безбједности саобраћаја у вези заштитних система и то:

- % употребе сигурносних појасева возача у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
- % употребе сигурносних појасева сувозача у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
- % употребе сигурносних појасева на задњим сједиштима у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
- % употребе дјечијих сједишта за дјецу до 3 године старости,
- % употребе сигурносних појасева, односно дјечијих сједишта за дјецу од 3 до 12 година старости,
- % употребе мобилног телефона током вожње
- % проценат употребе дневних свјетала на путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t) и
- % употребе заштитних кацага мопедиста и мотоциклиста (Пројекат „Методологија за мјерење и праћење индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској и њихов значај за стратешко управљање безбједношћу саобраћаја“, 2017.)

На основу података прикупљених теренским истраживањем, изведени су следећи индикатори безбједности саобраћаја:

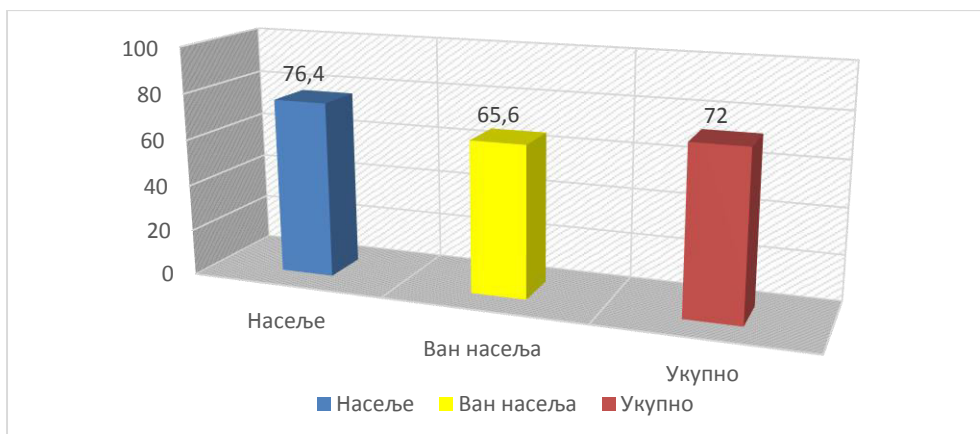
- % употребе сигурносних појасева на предњим сједиштима у путничким аутомобилима и доставним возилима (до 3,5t),
- % употребе заштитних кацага мопедиста и мотоциклиста,
- % употребе заштитних система за дјецу до 12 година старости.

На основу дефинисаних подручја истраживања, у десет полицијских управа (ПУ Приједор, ПУ Градишка, ПУ Бањалука, ПУ Мркоњић Град, ПУ Добој, ПУ Бијељина, ПУ Зворник, ПУ Источно Сарајево, ПУ Фоча и ПУ Требиње) вршено је истраживање на путевима у насељу и ван насеља. У свакој Полицијској Управи појединачно, истраживање је вршено на подручјима двије припадајуће општине. У складу са тим, за сваку Полицијску Управу снимани су индикатори на четири мјерна мјеста (у једној јединици локалне самоуправе два мјерна мјеста – једно у насељу и друго ван насеља). Према томе истраживање на подручју Републике Српске спроведено је на укупно 40 мјерних мјеста (20 у насељу и исто толико ван насеља). У спроведеном пилот истраживању у оквиру ове студије, за сваку полицијску управу на подручју Републике Српске обезбијеђен је минимални узорак од 500 возача (на четири мјерна мјеста у посматраним општинама по минимално 150 опажених возача). (Пројекат „Методологија за мјерење и праћење индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској и њихов значај за стратешко управљање безбједношћу саобраћаја“, 2017.)

У овом раду биће представљен и анализиран дио резултата, који се односи на индикаторе безбједности саобраћаја који приказују проценат кориштења заштитних система за дјецу као путнике у возилу у Републици Српској.

3. РЕЗУЛТАТИ

Без обзира на значај правилног коришћења заштитних система за дјецу, резултати истраживања показују ниску стопу коришћења заштитних система.

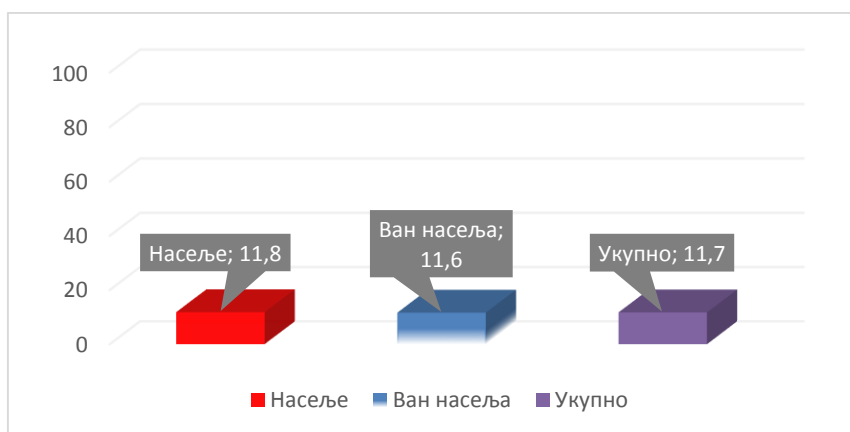


Дијаграм 1. Процент употребе заштитних система дјеце до 3 године старости (Јовичић, 2018.)

Резултати истраживања приказани у дијаграму 1. показују да су у Републици Српској дјеца до 3. године користила заштитне системе у 76%, док је ван насеља тај проценат још мањи и износи 66%. Вриједности индикатора употребе заштитних система за дјецу до 3 године у насељу спадају у групу ниских вриједности индикатора, истој групи припада и укупна вриједност индикатора за Републику Српску, док вриједност индикатора употребе заштитних система ван насеља припада групи веома ниских вриједности (Пројекат „Методологија за мјерење и праћење индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској и њихов значај за стратешко управљање безбједношћу саобраћаја“, 2017.).

Овако лоши резултати се евентуално могу тумачити тиме да не постоји одговарајућа свијест родитеља о опасностима којима су дјеца изложена када се превозе на неправилан начин. Изузетно мало т.ј најмање коришћење заштитних система за дјецу ван насеља се може евентуално објаснити и тиме да не постоји одговарајућа полицијска принуда, ван насеља, када су заштитни системи за дјецу у питању, нити постоји одговарајућа свијест родитеља о значају коришћења заштитних система за дјецу при „већим“ брзинама.

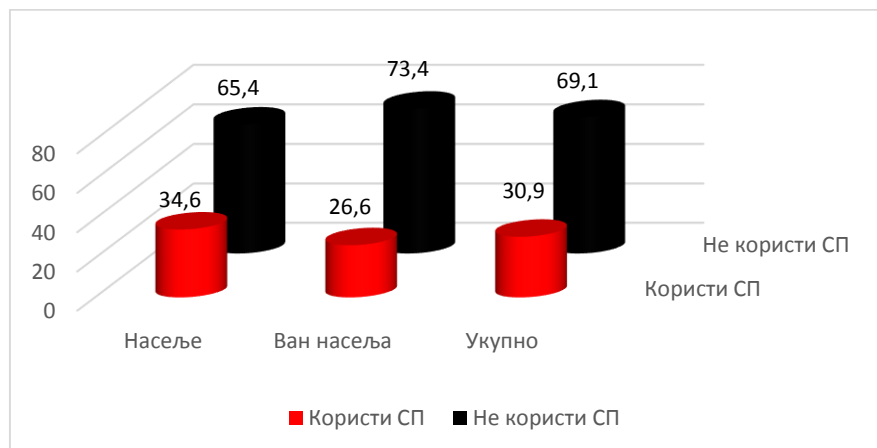
Значајно је нагласити, према искуству теренског истраживања мјерења индикатора употребе заштитних система за дјецу, да највећи број возила у којима дјеца до 3 године нису била превожена на правилан начин, није ни имао сједиште за дјецу у возилу, што указује на значај проблема. Док у развијеним земљама постоји проблем правилног коришћења заштитних система за дјецу, у Републици Српској постоји проблем и броја возила опремљених дјечијим сједиштима.



Дијаграм 2. Процент употребе заштитних система дјеце од 3 до 12 година старости (Јовичић, 2018)

Резултати истраживања представљени у дијаграму 2. приказују да се дјеца у насељу и ван насеља у веома малом проценту исправно превозе и то 12% случајева, а укупни проценат исправно превожене дјеце је у Републици Српској тек 12%. Индикатори показују да и у насељу и ван насеља, као и укупна вриједност индикатора, припада групи веома ниска вриједност. Добијени резултати доказују поражавајуће низак ниво безбједности дјеце у саобраћају.

На дијаграму 3. приказани су обједињени резултати употребе заштитних система за дјецу-путнике од 0-12 година, у возилу, у насељу и ван насеља. Резултати показују висок проценат неправилно превожене дјеце, и то 65% у насељу и 73% ван насеља.



Дијаграм 3. Проценат употребе заштитних система дјеце до 12 године старости (Јовичић, 2018)

У постојећем нивоу коришћења заштитних система за дјецу, дјеца-путници представљају веома рањиву категорију учесника у саобраћају, тако да свака незгода може имати тешке посљедице по дјецу-учеснике саобраћајних незгода. Резултати анализе употребе заштитних система за дјецу указују на потребу додатне заштите дјеце путника у саобраћају. Спровођење кампања, спонзорисање куповине дјечијих сједишта, акценат едукације на употребу заштитних система дјеце, могу утицати и представљати начине за подизање нивоа коришћења заштитних система за дјецу.

4. ДИСКУСИЈА

Један од савремених постулата планирања и развоја саобраћаја је одрживи развој. У домену безбједности саобраћаја овај концепт подразумијева адекватно сагледавање потреба свих категорија учесника у саобраћају и уклапање у јединствени саобраћајни систем који уважава све учеснике. Посебна пажња се мора посветити такозваним рањивим учесницима у саобраћају (пјешацима и бициклистима) који лако постају жртве у саобраћајним незгодама, без или са сопственим доприносом настанку саобраћајне незгоде.

Приликом одређивања и збора адекватних мјера за смањење страдања дјеце у саобраћају, у возилима, треба имати у виду неколико важних чињеница:

- Избор начина на који ће дијете бити заштићено и гдје ће сједити у возилу, зависи од одраслих који брину о дјетету,
- Правилно коришћење (или некоришћење) одговарајућих заштитних система је такође избор одраслих који брину о дјетету,
- Одрасли који брину о дјетету су (посебно родитељи) животно најзаинтересованији да дијете буде неповријеђено,
- Дјеца се у малом проценту превозе у возилима на безбједан начин, односно има много возила којима се превозе дјеца која чак немају уграђена сједишта за дјецу.

Овако небезбједно понашање одраслих према дјечи до које им је сигурно много стало, доказује тезу да одрасли нису свјесни опасности за своју дјецу, која настаје њиховим превоженом без правилне примјене одговарајућих (доступних, обавезних, безбједних ...) мјера и помагала. С обзиром да није могуће одрасле поново вратити у школске клупе и учити их како да заштите (не угрожавају) своју дјецу за вријеме превоза, то је могуће једино подићи њихово знање и свијест о начину како требају и морају бити заштићена њихова дјеца. Све активности везане за старије, оне који превозе дјецу, могу се ефикасно спроводити кроз примјену кампања, јер су већ доказани ефекти кампања на безбједност саобраћаја.

Кампање имају веома важну улогу у промјени нежељених понашања и то кроз трансфер неопходних знања, унапређење свијести о ризицима од саобраћајних незгода и утврђивање жељених понашања. У Републици Српској је неопходно организовати кампање које ће бити усмјерене ка подизању свијести и знања о правилном понашању, заштити дјеце приликом превоза у путничким аутомобилима, правилном избору и употреби заштитних средстава, опасностима и посљедицама непоступања на правиан начин и могућим посљедицама. Резултати теренског истраживања приказани у овом раду показали су веома низак ниво коришћења заштитних система за дјецу. Посебно алармантни резултати су они који показују степен коришћења заштитних система у возилу за дјецу старости од 3 до 12 година. Квалитетно осмишљеним и спроведеним кампањама могли би се остварити значајни резултати на унапређењу нивоа безбједности дјеце у саобраћају.

Мјере усмјерене ка смањењу последица саобраћајних незгода са учешћем дјеце обухватају скуп мјера које су усмјерене на смањење тежине последица саобраћајних незгода, а примјењују се након настанка саобраћајне незгоде са учешћем дјеце (такозване пасивне мјере заштите дјеце у саобраћају). Имајући у виду да је ријеч о рањивим учесницима у саобраћају, на располагању је мањи број ефикасних и ниско буџетних мјера.

Технологије које могу повећати безбједност дјеце:

- Интелигентни системи за контролу брзине
- Аутоматско кочење у случају нужде (са препознавањем пјешака и бициклиста)
- Правилно постављен и прикладан безбједносни систем за дјецу

5. ЗАКЉУЧАК

Возаче је потребно кампањама образовати како да се понашају у ситуацијама када улазе у зоне у којима се дјеца крећу, играју или ако наилазе на коридоре којима се крећу дјеца на путу од/до школе. Посебно се мора нагласити да је велики дио дјеце страдао унутар возила којима је превожен, па је неопходно образовати првенствено одрасле, а посебно возаче, о значају употребе средстава пасивне заштите тј. о употреби сједилица за дјецу и сигурносних појасева.

Важно је да се дјеца штите и превозе тако да су примјењена одговарајућа средства заштите, односно да се у сједилицама налазе, а појасеве користе, дјеца одговарајућег узраста, како би евентуално у случају саобраћајне незгоде било спријечено или минимизирано повређивање дјеце, а смртно страдање сведено на случајне догађаје.

Примјеном мјера образовања, кампања за правилно понашање и заштиту дјеце у саобраћају, повећањем употребе одговарајућих ауто-сједилица и осталих заштитних средстава, радом и васпитањем дјеце у предшколским и школским установама, могуће је подићи ниво безбједности дјеце у саобраћају на ниво просјека Европске Уније у врло кратком периоду. Важно је истаћи да су кроз ове фазе заштите дјеце прошле и друге развијене земље свијета и да на основу њихових искустава треба изабрати оне мјере које су дале најбоље резултате и то без потребе за експериментисањем и размишљањем да ли ће се добити позитивни резултати. Наша предност у односу на развијене је што имамо и узоре и искуства тако да можемо много брже и уз много мање напора и материјалних средстава постићи исте циљеве у заштити дјеце у саобраћају.

ЛИТЕРАТУРА

- Антић, Б., Пешић, Д., Божовић, М., Пешић, Д. (2016). Специфичности страдања у саобраћају деце предшколског и раног школског узраста са посебним освртом на планове и програме едукације, 11. Међународна конференција Безбедност саобраћаја у локалној заједници, Врњачка Бања
- Вујанић, М., Драгач, Р. (1981). Значај оспособљавања становништва за безбедно учешће у саобраћају, Саветовање "Друштвени и стручни аспекти образовања возача", Зборник радова, Аранђеловац,
- Вујанић, М., Липовац, К. (2010). Методологија истраживања и решавања проблема безбедности дјеце у саобраћају, Научно – стручни скуп Безбедност деце у саобраћају, Београд, 2000.

- Вујанић, М., Свјетлановић, М., Нићифоровић, Б., Пантелић, С. (2015). Едукација деце предшколског узраста о безбедности саобраћаја – пројекат „Ја у саобраћају“, IV Међународна конференција Безбједност саобраћаја у локалној заједници, Бања Лука
- Вујанић, М., Пешић, Д., Миљковић, М. (2014). Упоредна анализа примене система заштите деце у возилу у појединим земљама света и Србији, са аспекта прописа и вредности индикатора, XVII Интернационални симпозијум „Превенција саобраћајних незгода на путевима“, Борско језеро
- Европски савјет за безбједност саобраћаја (2018)
- Живковић, Ф. (2017). Анализа употребе система заштите у путничким возилима од стране трудница и деце до три године, 12. Међународна конференција Безбједност саобраћаја у локалној заједници, Тара
- Закон о основама безбједности саобраћаја у Босни и Херцеговини, (2017). Службени гласник БиХ, број 8/17
- Ињац, З., Пешић, Д., Антић, Б. (2016). Заштитни системи за дјецу која се превозе као путници у моторним возилима – литерарни преглед, V Међународна конференција Безбједност саобраћаја у локалној заједници, Бања Лука
- Јовичић В., (2018). Безбједност дјече у саобраћају у Републици Српској, дипломски рад, Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет Добој, Добој
- Липовац, К., Марић, Б., Тешић, М., Ђерић, М., Радовић, М., Ђевир, М. (2016). Приручник за јачање капацитета јединица локалне самоуправе из области безбједности саобраћаја, Бања Лука
- Липовац, К. (2012). Безбједност саобраћаја II део, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Београд
- Липовац, К., и др. (2017). Анализа образовних потреба деце предшколског узраста у области саобраћајног образовања, 12. Међународна конференција Безбједност саобраћаја у локалној заједници, Тара
- Lee KC, Shults RA, Greenspan AI, Haileyesus T, Dellinger AM. (2004). Child passenger restraint use and emergency department-reported injuries: a special study using the National Electronic Injury Surveillance System-All Injury Program
- Марић, Б. (2016). Безбједност саобраћаја у зони пешачких прелаза, докторска дисертација, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Београд,
- Марић, Б., Липовац, К., Тешић, М. (2015). Безбједност саобраћаја (дјече) у зони школа, Међународна конференција Безбједност саобраћаја у локалној заједници, Бања Лука
- Марић, Б., Липовац, К., Ненадић, Д., Тешић, М. (2018). The importance of measuring safety performance indicators reviewing Republic of Srpska's conditions, Битола
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2001., 2010., 2013.). National Strategies for Advancing Bicycle Safety, U.S. Department of Transportation
- Пешић Д. (2015). Дефинисање кључних проблема – области деловања у безбедности саобраћаја на нивоу локалне заједнице, кориштењем индикатора безбједности саобраћаја, 10. Међународна конференција Безбједност саобраћаја у локалној заједници, Крагујевац
- Пројекат „Методологија за мјерење и праћење индикатора безбједности саобраћаја у Републици Српској и њихов значај за стратешко управљање безбједношћу саобраћаја“, (2017). Наручилац пројекта - Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске (Министарство саобраћаја и веза РС), Носилац пројекта – Саобраћајни факултет Добој, Универзитет у Источном Сарајеву
- Ранковић Ј., Нојковић Д. (2017). Анализа утицаја индикатора који се односе на безбједност дјече у саобраћају на стање безбједности саобраћаја, VI Међународна конференција Безбједност саобраћаја у локалној заједници, Бања Лука, 2017.
- Schluter P.J., Paterson J. (2010). Vehicle child restraint usage for Pacific children aged 6 weeks to 4 years: findings from the Pacific Islands Families study. *Accid. Anal. Prev.* 42, 2075-2081.
- World Health Organization, (2004., 2008., 2010.). World report on road traffic injury prevention

