

БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ У СРБИЈИ

РЕЗИМЕ

Агенција за безбедност саобраћаја је извршила (спровела) детаљну анализу најтежих саобраћајних незгода у којима су учествовала деца узраста до 14 година. Анализа је спроведена на основу саобраћајних незгода са погинулом децом, које су се догодиле у Србији у периоду од 2012-2014. године. На основу анализе издвојене су најважније чињенице и закључци које је потребно узети у обзир приликом планирања, спровођења и евалуације примењених мера за унапређење безбедности најмлађих учесника у саобраћају.

Свако педесето лице смртно страдало у саобраћајним незгодама у Републици Србији је дете. Иако је успостављен опадајући тренд апсолутног броја смртог страдања деце у саобраћају, релативни однос смртно страдале деце и укупног броја смртно страдалих лица у саобраћајним незгодама показује да није у потпуности успостављен заштитни систем безбедности деце у саобраћају.

Највише деце је смртно страдало у својству путника, што се може тумачити великом изложеношћу деце у саобраћају у својству путника и неупотребом система заштите за децу – дечија седишта и сигурносни појасеви. Деца као пешаци су такође прилично угрожени у саобраћају, међутим ни број страдале деце као бициклиста није занемарљив. У својству пешака и бициклиста деца највише страдају у вечерњим и ноћним условима – условима смањене видљивости. Претходно наведено се може тумачити недовољном уочљивошћу деце као пешака и бициклиста у условима смањене видљивости. За разлику од деце путника, посебно се издвајају периоди на почетку, односно завршетку школске године, када су деца као пешаци, али и као бициклисти, највише страдали у саобраћајним незгодама.

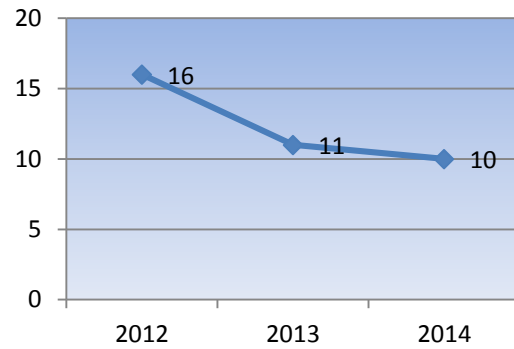
Осим потпуног успостављања заштитног система у погледу безбедности деце у саобраћају, као мере се намећу још: већа промоција употребе система заштите за децу у возилима, како би се променила свест становништва о значају употребе ових система (путем кампања и одговарајућих едукација), стварање услова за бољу уочљивост деце као пешака и бициклиста у условима смањене видљивост (путем промоције ношења светлије одеће и светлоодбојних материјала, појачавањем осветљења на посебно угроженим локацијама), смањењем брзина моторних возила на местима веће концентрације деце као пешака и бициклиста (кампањама, саобраћајном сигнализацијом, техничким средствима за успоравање саобраћаја, принудом, ...), раздвајањем пешачких и бициклистичких токова деце од осталог моторизованог саобраћаја (заштитне ограде, издигнути ивичњаци, ...), унапређење саобраћајног образовања и васпитања, итд.

ПОЗАДИНА

Деца представљају једну од најрањивијих категорија учесника у саобраћају, а њихова рањивост потиче првенствено од психофизичке неразвијености. Деца су посебно угрожена, јер немају довољно искуства ни знања о безбедном учествовању у саобраћају. Ради прецизнијег дефинисања мера за унапређење безбедности деце у саобраћају неопходно је схватити процесе и ситуације у којима деца страдају у саобраћајним незгодама. Због тога је неопходно анализирати чињенице о страдању деце у саобраћајним незгодама и то посебно анализирати успостављени тренд страдања, анализирати како (кад и где) деца страдају у саобраћајним незгодама и које су то старосне категорије деце која страдају у саобраћајним незгодама. Ове анализе имају задатак да усмере активности свих субјеката ка унапређењу безбедности деце у саобраћају.

ОПШТИ ПОДАЦИ О СТРАДАЊУ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ

У Републици Србији је у периоду од 2012. до 2014. године **смртно страдало укупно 37 деце**, при чему је у истом периоду успостављен опадајући тренд смртог страдања деце (Слика 1). У поређењу са укупним бројем смртно страдалих лица, **деца чине око 2% смртно страдалог становништва** у саобраћајним незгодама, што другим речима значи да је свако педесето лице смртно страдало у саобраћајним незгодама дете.



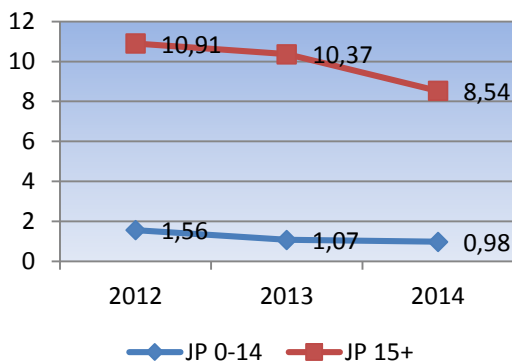
Слика 1 – Тренд смртог страдања деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2012. до 2014. године

Табела 1 – Заступљеност смртно страдале деце у саобраћајним незгодама у односу на укупан број смртно страдалих лица

година	2012		2013		2014	
	број	%	број	%	Број	%
смртно страдало деце	16	2,33%	11	1,69%	10	1,87%
укупно смртно страдало лица	688	100%	650	100%	536	100%

Када се посматра ризик страдања деце у саобраћају у односу на остатак популације (Слика 2) може се закључити да деца, старости до 14 година, имају седам до десет пута мањи ризик страдања у саобраћајним незгодама у односу на остатак популације (старији од 14 година).

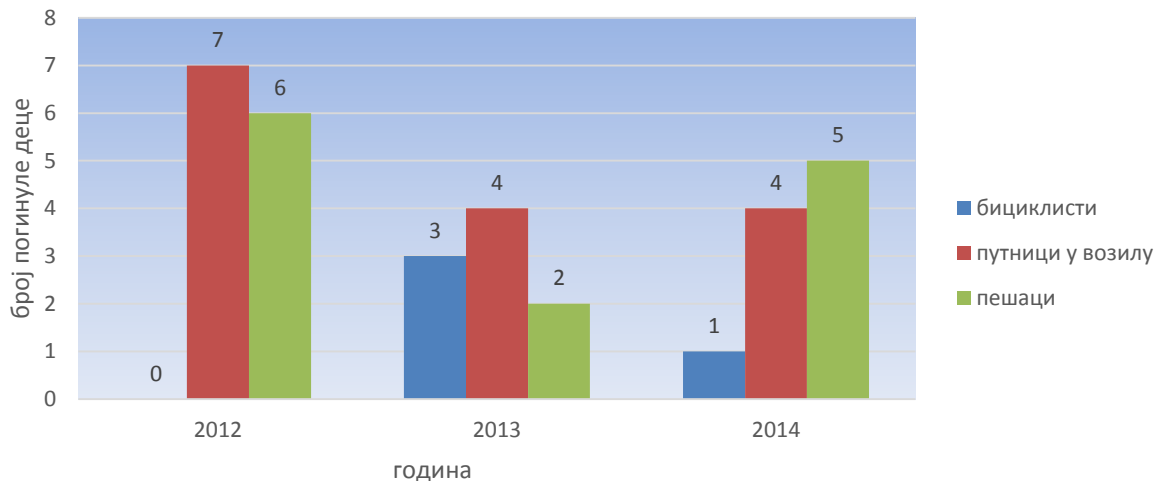
Међутим, овај податак треба узети са резервом када се у обзир узме изложеност деце у саобраћају. Наиме, у односу на остатак популације, деца веома мало учествују у саобраћају, а посебно самостално.



Слика 2 – Јавни ризик страдања деце и остатка популације у саобраћајним незгодама

КАКО ДЕЦА СТРАДАЈУ У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

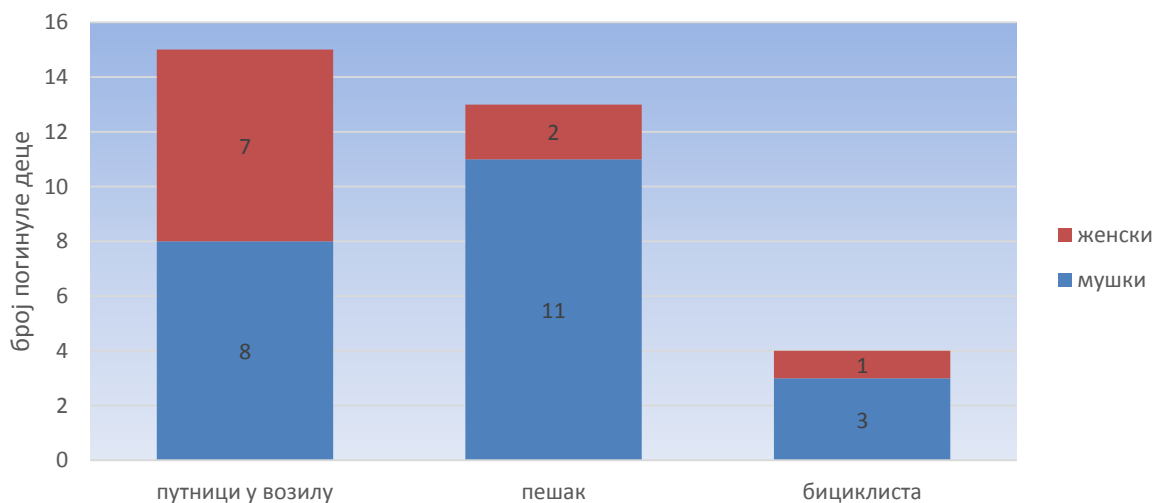
У саобраћајним незгодама деца **највише смртно страдају као путници у возилима (47%)**, затим као пешаци (41%) и на крају као бициклисти (12%). Овакви резултати се могу довести у везу са мањом мобилношћу деце као пешака и бициклиста у односу на превозење унутар возила. Осим тога, велика заступљеност деце која су смртно страдала у својству путника у возилу, у укупном броју смртно страдале деце у саобраћају, се свакако може довести у везу са податком да је **употреба система заштите за децу унутар возила, за територију Србије, испод 20%**.



Слика 3 – Број смртно страдале деце према својству

Од укупног броја смртно страдале деце у саобраћајним незгодама у периоду од 2012. до 2014. године више је страдало деце мушког пола, 70%. Када се посматрају деца као путници, скоро подједнако су оба пола деце

заступљена у смртно страдалим, док су **као пешаци, односно бициклисти, деца мушког пола знатно више угрожена** и знатно више смртно страдају у саобраћајним незгодама (Слика 4).



Слика 4 – Структура смртно страдале деце према полу и својству

Као бициклисти највише страдају деца узраста од 11 до 13 година (75%), што се може протумачити почетком самосталног учествовања у саобраћају као бициклиста. Такође, **деца као пешаци највише смртно страдају када су узраста од 11 до 13 година (56%), односно од 5 до 7 година,** што се може тумачити недовољним знањем и искуством за безбедно самостално учествовање у саобраћају као пешака. Коначно, **деца као путници страдају у свим узрастима,** али

највише од четврте до осме године старости (57%), што се може тумачити неупотребом система заштите унутар возила.

Када се анализирају подаци о локацијама смртног страдања деце у саобраћајним незгодама (Табела 2) може се закључити да деца као бициклисти (100%), односно као пешаци (92%) првенствено страдају у насељу, док са друге стране деца као путници више страдају ван насеља (60%).

Страдање деце као пешака, односно бициклиста, у насељу се може тумачити тиме да деца у овим својствима највише учествују у саобраћају у насељима, док се страдање деце као путника може тумачити знатно већим

сударним брзинама на локацијама ван насеља. Највише деце путника (80%) страда у сударима при вожњи у истом смеру или слетању возила са коловоза.

Табела 2 – Број смртно страдале деце према својству и локацији (насеље / ван насеља)

	насеље	ван насеља
бициклисти	100%	0%
пешаци	92%	8%
путници	40%	60%

Као пешаци, односно као бициклисти, **деца највише смртно страдају на крају и на почетку школске године**, што се може тумачити већом мобилношћу, односно изложеношћу деце у саобраћају у тим месецима.

Када се посматрају периоди у току дана, деца као путници су приближно подједнако угрожени током целог дана док су деца као **пешаци (62%), односно бициклисти (100%) највише угрожена и смртно страдају у периоду од 17 до 23 сата**, односно у периодима смањене видљивости. Претходно наведено показује да је неопходно усмерити део будућих активности ка стварању бољих услова уочљивости пешака, односно бициклиста, у условима смањене видљивости.

Анализом података о начину кретања **деце као пешака** на коловозу у време настанка саобраћајних незгода, може се закључити да се највише деце у тренутку судара кретало **дуж коловоза, у 46% случајева**. Овакав податак би се могао довести у везу са честим проблемом непостојања тротоара или заузетости тротоара паркираним возилима или другим објектима. Од укупног броја настрадале деце-пешака, **23% деце је оборено на пешачком прелазу**. Анализом података о настрадалој деци као пешацима, може се закључити и да је 7,7% деце као пешака, смртно страдало тако што је прелазило коловоз када је на семафору било укључено зелено светло за пешаке.

Податак да се 15,4% саобраћајних незгода са погинулом децом-пешацима догодило тако што је **дете на коловоз ступило иза заустављеног аутобуса** указује на недостатак едукације усмерене ка деци о безбедном

учествовању у саобраћају, а посебно о ситуацијама када је изузетно опасно прећи коловоз. Осим тога, овакви подаци указују и на чест проблем небезбедно регулисаног саобраћаја у зонама аутобуских стајалишта. Често су аутобуска стајалишта позиционирана тако да нису испуњени услови минимално потребне прегледности. Пешачки прелази су често обележени на недовољној удаљености од аутобуског стајалишта, или је пешачки прелаз обележен тако да се налази испред аутобуса заустављеног у стајалишту.

Када се анализирају подаци о **вожњи под утицајем алкохола**, код 13% саобраћајних незгода са погинулом децом као путницима, возач возила у коме се налазило дете је био под утицајем алкохола. Код 23% саобраћајних незгода са погинулом децом-пешацима, возач возила које је учествовало у судару је био под утицајем алкохола. Овакви подаци указују на потребу за предузимањем превентивно – промотивних активности ка возачима у циљу едукације и указивања на опасности управљања возилом под дејством алкохола.



КАКО УНАПРЕДИТИ БЕЗБЕДНОСТ ДЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Успостављањем заштитног система уопште, а посебно заштитног система безбедности деце у саобраћају, биће створени предуслови за унапређење безбедности и смањење смртог страдања и повређивања деце у саобраћају. Свака институција и субјекат у систему безбедности саобраћаја мора да схвати своју улогу и одговорност, али и улогу осталих субјеката, како би се усагласиле мере и активности на унапређењу безбедности деце у саобраћају.

Добро осмишљеним и систематизованим акцијама и мерама могуће је свести број смртно страдале деце на минимум, па чак и приближити се циљу – "без погинуле деце у саобраћајним незгодама".

Мере које би добром координацијом и системским деловањем могле у великој мери да унапреде безбедност деце у саобраћају су:

Превентивно-промотивне активности (кампање и акције) – усмерене ка: повећању употребе система заштите за децу унутар возила (дечија седишта и сигурносни појасеви); едукацији деце о правилном учествовању у саобраћају; едукацији родитеља да се морају исправно понашати у саобраћају, посебно у присуству деце; побољшању уочљивости пешака и бициклиста у условима смањене видљивости; смањивању брзина кретања возила на посебно угроженим локацијама; промовисању употребе заштитне опреме (кациге и др.) од стране деце бициклиста.

Грађевинско-техничке мере – усмерене ка: смањивању брзина на посебно угроженим локацијама за децу (грађевинским интервенцијама на уличној мрежи, постављањем саобраћајне сигнализације и опреме: ограничење дозвољене брзине кретања возила, обележавање "зона школа", обележавање "зона 30" и "зона успореног саобраћаја", постављање техничких средстава за успоравање саобраћаја – физичке препреке,

вибрационе и шуштеће траке); раздвајању токова деце пешака и бициклиста од осталог моторизованог саобраћаја (оградама, ивичњацама и сл.); појачаном осветљењу посебно угрожених локација и локација са повећаном концентрацијом деце као пешака и као бициклиста; санацији опасних места.

Пружање подршке унапређењу саобраћајног васпитања и образовања - усмерене ка: едукацији васпитача и учитеља у области безбедности саобраћаја, како би се у оквиру постојећег школског система обезбедила стална едукација деце у овој области; набавци и дистрибуцији публикација које би се користиле током имплементације програма саобраћајног васпитања и образовања у предшколским установама и основним школама.

Контрола поштовања прописа – усмерене ка појачању контроле саобраћаја од стране саобраћајне полиције у смислу контроле понашања учесника у саобраћају у погледу поштовања ограничења брзине, у погледу поштовања првенства пролаза пешака и бициклиста, у погледу употребе система заштите деце унутар возила и сл.

ЗАКЉУЧАК

Србија има релативно повољан тренд на унапређењу безбедности деце у саобраћају. У поређењу са другим старосним групама, деца у Србији су релативно мало заступљена у укупном броју смртно страдалих лица у саобраћајним незгодама. Да би се овај позитиван тренд наставио и још више значајно унапредила безбедност деце у саобраћају у Србији, неопходно је константно пратити стање безбедности деце у саобраћају, како би се уочили кључни проблеми, као и мере које треба предузети за унапређење безбедности деце у саобраћају. Након тога неопходно је дефинисати планове и програме мера и активности у безбедности саобраћаја и коначно приступити реализацији тих мера и активности, а затим и праћењу ефеката примењених мера.