



БЕЗБЕДНОСТ СТАРИЈИХ ЛИЦА (65+) У САОБРАЋАЈУ



Увод

Подаци се могу користити уз позивање на извор: АБС,
Прегледни извештај, Безбедност старијих лица (65+) у
саобраћају, 2019

Овај извештај садржи најважније информације и податке о стању безбедности старијих лица у саобраћају. **Под старијим лицима се, у овом Извештају, сматрају лица од 65 година и више.** У Извештају су садржани подаци о рањивости старијих у саобраћају, подаци о структури настрадалих старијих лица у саобраћају и временској и просторној расподели страдања старијих у саобраћају у Републици Србији. Извештај је сачињен на основу податка о саобраћајним незгодама у којима су учествовала старија лица у Републици Србији у **трогодишњем периоду од 2016-2018. године**, осим код тренда броја погинулих (ПОГ) и повређених (ПОВ) старијих, где је обухваћен петогодишњи период од 2014-2018. године.

Лица старија од 65 година чине око 17% становништва у Србији. Према проценама (подаци Уједињених нација), 2050. године скоро четвртину или више светске популације ће чинити старији од 65 година, док је за Републику Србију процењено да ће чинити 32% становништва, скоро трећину становништва.

У просеку, **годишње у Србији** у саобраћајним незгодама **погине око 156** и бива **повређено више од 2.000 старијих лица**. Другим речима, у просеку, сваки други дан једно старије лице погине у саобраћајним незгодама и свакога дана буде повређено око 5 старијих лица. У претходне три године (од 2016. до 2018. године) у саобраћајним незгодама погинуло је укупно 469 и повређено 6.600 старијих лица.

Подаци говоре да је велика угроженост старијих лица у саобраћају. Од укупног броја погинулих у саобраћајним незгодама **око 27% су била старија лица**, а од укупног броја повређених су **11% старија лица**. У прилог чињеници о великој угрожености старијих лица иде и податак о томе да старија лица мање учествују у саобраћају од просечног становника Србије.

У односу на својство учешћа у саобраћајним незгодама, старија лица су највише угрожена у својству пешака и у својству бициклисте. Од укупног броја погинулих пешака 49% су старија лица, од укупног броја погинулих бициклиста 47% су старија лица, осим тога од укупног броја

погинулих лица на трактору 42% су старија лица. У путничком аутомобилу од укупног броја погинулих погине око 15% старијих лица, а од укупног броја погинулих мопедиста свих старосних категорија 18% су старија лица.

Велико страдање старијих у својству пешака и бициклисте се у великој мери може довести у везу са два фактора: психо-физичка ограничења и физичка рањивост. Како људи старе, јављају се функционална ограничења и поремећаји, као што су смањење визуелних и слушних способности, продужава се време реакције, спорије се крећу од млађих особа, јављају се потешкоће са дељењем пажње, потешкоће са деменцијом. Са старењем лошија је моторика покрета: успоравају се покрети, јавља се пад у снази мишића, пад у координацији покрета, јавља се пад способности прилагођавања на нагле покрете, губи се прецизност и сл.

Узрок високе стопе смртности међу старијим лицима у својству пешака и бициклиста је и њихова велика физичка рањивост. Када старија лица учествују у саобраћајним незгодама у својству пешака или бициклисте они немају никакву спољну заштиту, услед чега постоји већи ризик да задобију тешке телесне повреде (ломови костију, сламање кука, и сл.), али и смртне повреде, него што је то случај када учествују у незгоди као путник или возач у путничком возилу. Из тог разлога су пешаци и бициклисти, а посебно старија лица у својству пешака и бициклиста, проглашени рањивом категоријом учесника у саобраћају, од стране Светске здравствене организације (WHO).

Често старији у својству бициклисте задобију телесне повреде (или смртно страдају), а да није било других учесника у саобраћајној незгоди. Овакви догађаји се често не евидентирају као саобраћајне незгоде, што указује на то да је проблем страдања старијих у својству бициклисте још већи него што подаци показују.

Због све бројнијег старијег становништва неопходно је препознати могуће проблеме и опасности којима су старије особе изложене. С једне стране, неопходно је утицати на



безбедност старијих лица у саобраћају, док је са друге стране потребно изградити позитивну слику о овој категорији становништва.

Према старијим лицима возачи би требало да буду хумани и солидарни, да их поштују у саобраћају, да схвате и разумеју њихове способности и могућности, да им дају предност ако су пешаци, а ако их уоче као возаче, да буду стрпљиви за њихове евентуалне успорене реакције и да буду спремни на евентуалне грешке.

Агенција за безбедност саобраћаја препознаје стереотипе и предрасуде које други учесници у саобраћају имају према овој старосној категорији и из тог разлога, у оквиру својих надлежности перманентно врши праћење и анализу стања страдања ове категорије учесника у саобраћају, чиме доприноси да се развија свест становништва о овом проблему и предузму одговарајуће превентивне мере.

1. Угроженост старијих лица у саобраћају

* Старија лица при истим или сличним сударима имају већу вероватноћу да задобију смртне последице у саобраћајним незгодама него што је то случај са млађим лицима (График 1).

* Лица старија од 65 година у својству пешака скоро дупло чешће смртно страдају када учествују у саобраћајним незгодама, него што је то случај када страдају у својству путника и возача у путничком аутомобилу (око 90% већи индекс рањивости).

* Лица старија од 65 година у својству возача или путника трактора три пута чешће смртно страдају када учествују у саобраћајним незгодама, него што је то случај када страдају у својству путника и возача у путничком аутомобилу.

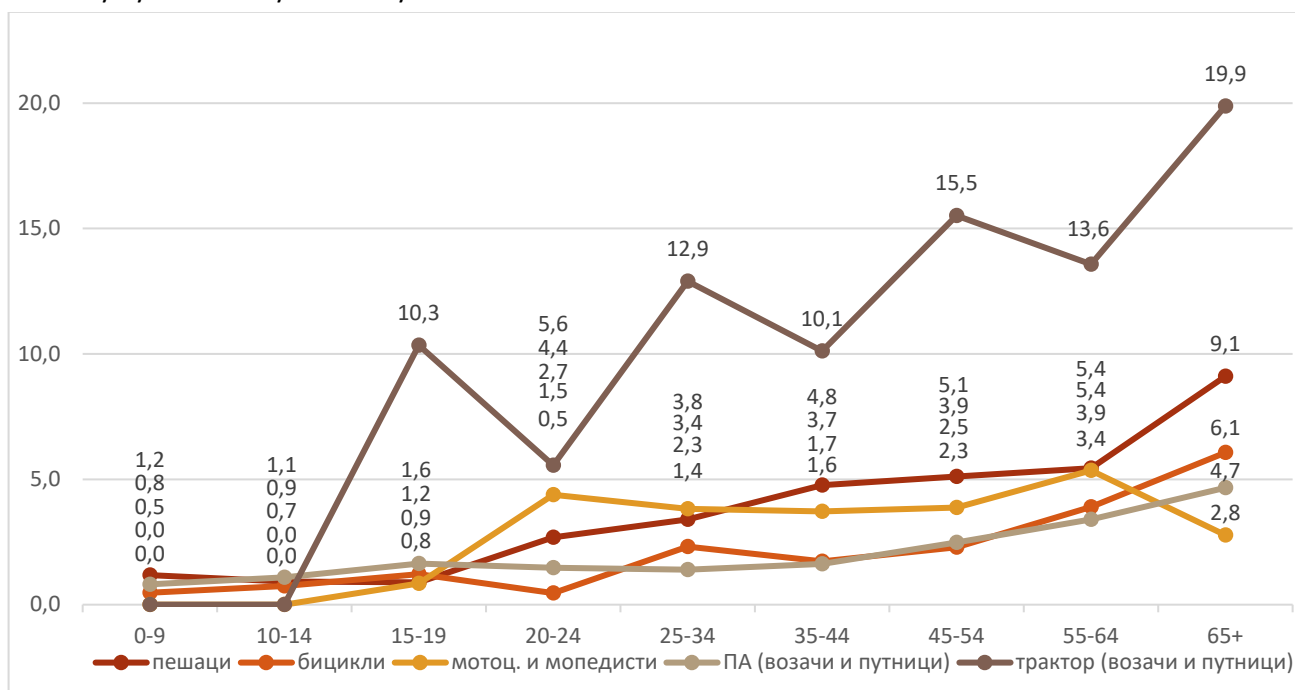


График 1 - Индекс рањивости: Показује број погинулих на 100 настрадалих лица у саобраћајним незгодама, по категоријама учесника и старосним групама

* Ризик страдања лица старијих од 65 година у саобраћајним незгодама је највећи у односу на остатак популације и износи 11,2 (График 2).

* Ризик смртог страдања старијих лица је за око 37% већи од просечног јавног ризика смртог страдања за целу популацију становништва Републике Србије (према процењеном броју становника за 2017. годину), који износи 8,2.

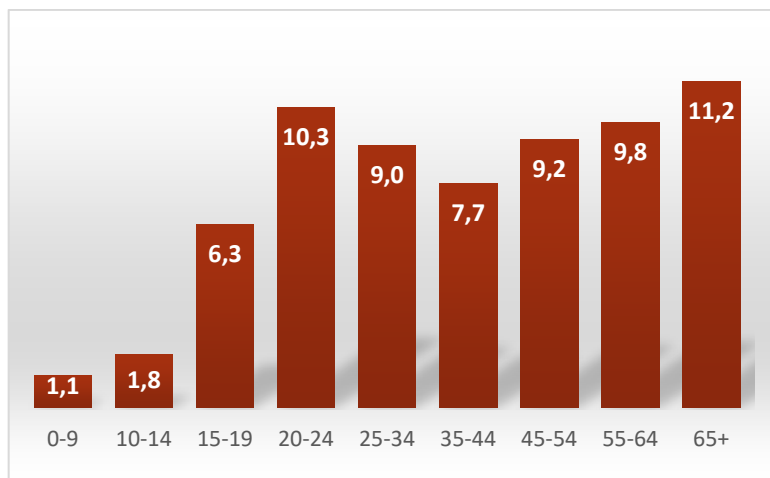


График 2 - Просечне вредности јавног ризика страдања лица, по старосним категоријама, на 100.000 становника, за период 2016-2018. година

* Старија лица чине 27% погинулих и 11% повређених у саобраћајним незгодама од укупног броја настрадалих лица (Табела 1).

* Када посматрамо сва смртно страдала лица у саобраћајним незгодама, сваки други погинули пешак (49%) је лице старије од 65 година, скоро сваки други погинули бициклиста (47%), свако треће погинуло лице на трактору (40%) и скоро сваки пети погинули мопедиста (19%) су старији од 65 година.

Табела 1 – Учешће (%) старијих лица у укупном броју настрадалих и посматрано по категоријама учесника

	пешаци	бициклисти	возач трактора	мопед	возачи ПА	путници ПА	укупно
пог	49%	47%	40%	19%	14%	16%	27%
пов	24%	23%	27%	12%	6%	7%	11%

2. Тренд страдања старијих од 65 година у саобраћају

* Није успостављен опадајући тренд броја погинулих учесника у саобраћају старијих од 65 година, односно број погинулих осцилује у посматраном периоду. Тренд повређених је у порасту, односно број повређених се повећао 2018. године за 402 лица (18%) у односу на 2014. годину (График 3). Међутим, тренд укупног броја становништва старијег од 65 година је такође у порасту. Процењен број становника старијих од 65 година је повећан за 11,5%, у односу на 2014. годину.

* У просеку годишње погине око 156 и буде повређен око 2.071 учесник у саобраћају старији од 65 година.

* У 2018. години погинуло је 158 лица старијих од 65 година, што је за 7 лица (4%) мање у односу на 2017. годину, а повређено је 2.259 лица, односно 31 лице (1%) више.

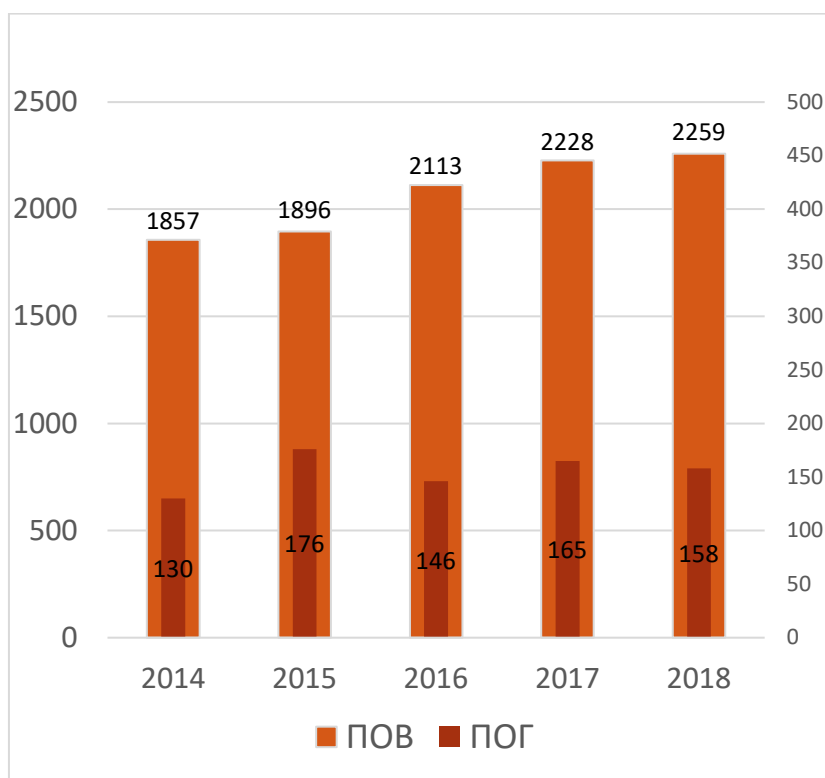


График 3 – Број погинулих и повређених старијих лица у саобраћају, у периоду 2014-2018.

3. Структура настрадалих старијих од 65 година, у односу на старост и пол

* Психолози су препознали веома различита обележја становништва у годинама које су дефинисане као старост, тзв. „треће доба“. У развијеним земљама, већина људи у својим шездесетим и раним седамдесетим годинама је још увек активна и способна да брине о себи. Међутим, након 75. године живота постају све слабији са озбиљнијим опадањем менталних и физичких функција.

* Због тога, неки научници су препознали разноликост и дефинисали су подгрупе у овој популацији, што омогућава прецизније приказивање значајних промена у животу. Светска здравствена организација разликује рану старост (65 до 74 година, тзв. „младе старе“), средњу старост (75 до 84 година тзв. „старе старе“) и дубоку старост (85 година и више, тзв. „веома старе“). Први период старења је период активног пензионисања, када се значајно смањују свакодневне активности (нема одласка на посао сваког дана), али су особе виталне и активне. Од свих подкатегија „млада стара лица“ су најугроженија, што се може објаснити тиме да су и најактивнији. Средњи период старења описује се као неактиван, непродуктиван, болестан и ограничен, јер се у том периоду већ јављају нека обољења и лица постају зависна од других, па им је и кретање ограничено. Док у трећем периоду старења животне функције нагло и значајно слабе и тада су често неопходна помагала, а кретање чак и онемогућено.

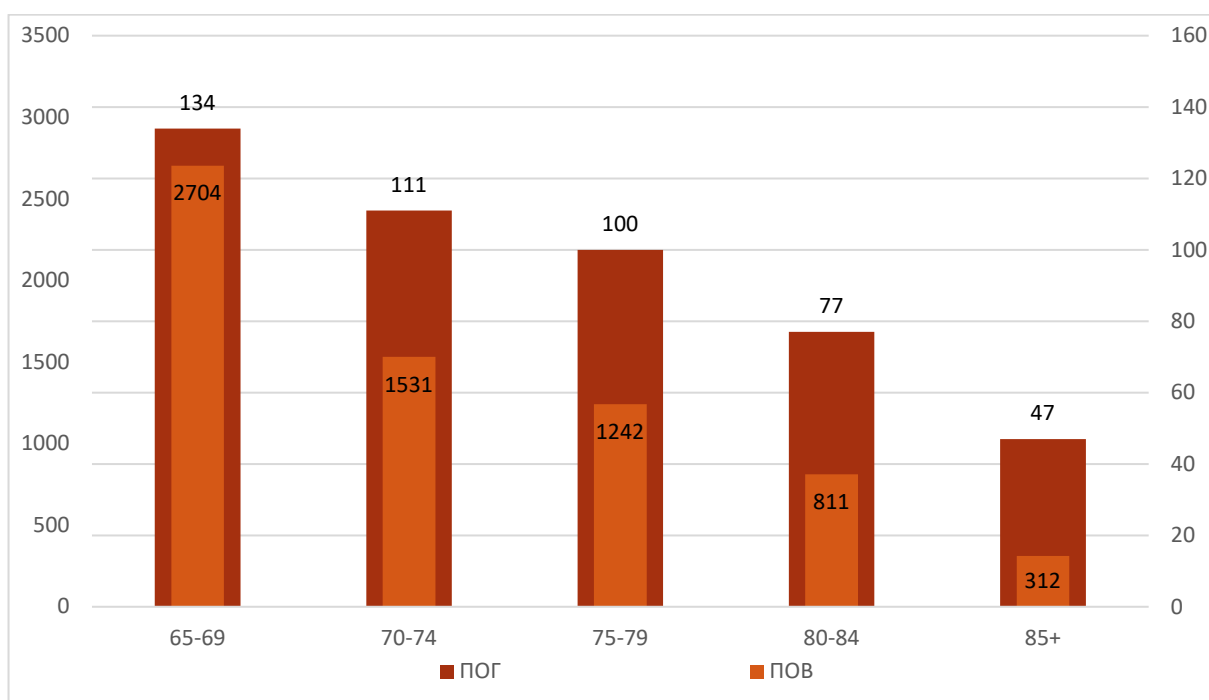


График 4 – Старосна структура погинулих и повређених старијих од 65 година, у периоду 2016-2018. година

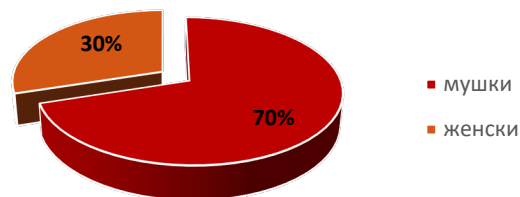
* Посматрано према поменутој класификацији, проценат погинулих и повређених лица је у складу са претходно наведеном анализом. Млађа лица (65-74) су активнија и имају већу потребу за кретањем, док старија лица мање учествују у саобраћају. Са повећањем броја година (старењем), активности су све мање, мобилност и изложеност у саобраћају се смањује, па и број страдања опада (График 4).

* Највише настрадалих учесника у саобраћају старијих од 65 година је међу лицима прве старосне групе, односно од 65 до 69 година старости (29% погинулих и 41% повређених) (Табела 2).

Табела 2 – Структура погинулих и повређених старијих од 65 година, у односу на старост

	65-69		70-74		75-79		80-84		85+		Укупно	
	година		година		година		година		година		ПОГ	
	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%
ПОГ	134	29%	111	24%	100	21%	77	16%	47	10%	469	100%
ПОВ	2704	41%	1531	23%	1242	19%	811	12%	312	5%	6600	100%

*Ако посматрамо погинуле учеснике у саобраћају старије од 65 година, може се уочити да су мушкарци (70% погинулих) два пута више угроженији од жена (30% погинулих)(График 5).



*Уколико посматрамо повређене учеснике у саобраћају старије од 65 година проценат повређених мушкараца је нешто већи (57%) него повређених жена (43%).

График 5 – Расподела броја погинулих лица старијих од 65 година, за период од 2016. до 2018. године, према полу

Табела 3 – Структура погинулих старијих од 65 година, у односу на пол и старост

	65-69		70-74		75-79		80-84		85+		Укупно	
	година		година		година		година		година		ПОГ	
	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%	бр. ПОГ	%
мушки	96	72%	76	68%	73	73%	51	66%	33	70%	329	70%
женски	38	28%	35	32%	27	27%	26	34%	14	30%	140	30%
укупно	134	100%	111	100%	100	100%	77	100%	47	100%	469	100%

* Однос смртно настрадалих мушких и женских старијих учесника у саобраћају приближно је 2 пута већи по свим старосним групама у оквиру категорије старијих учесника у саобраћају (Табела 3, График 6)

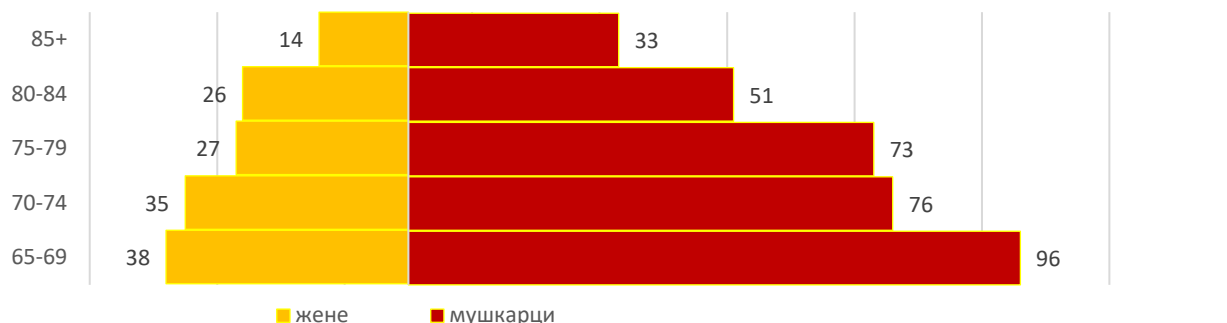


График 6 – Структура погинулих старијих од 65 година, за период од 2016. до 2018. године, према полу и старости

4. Како страдају старији од 65 година у саобраћају?

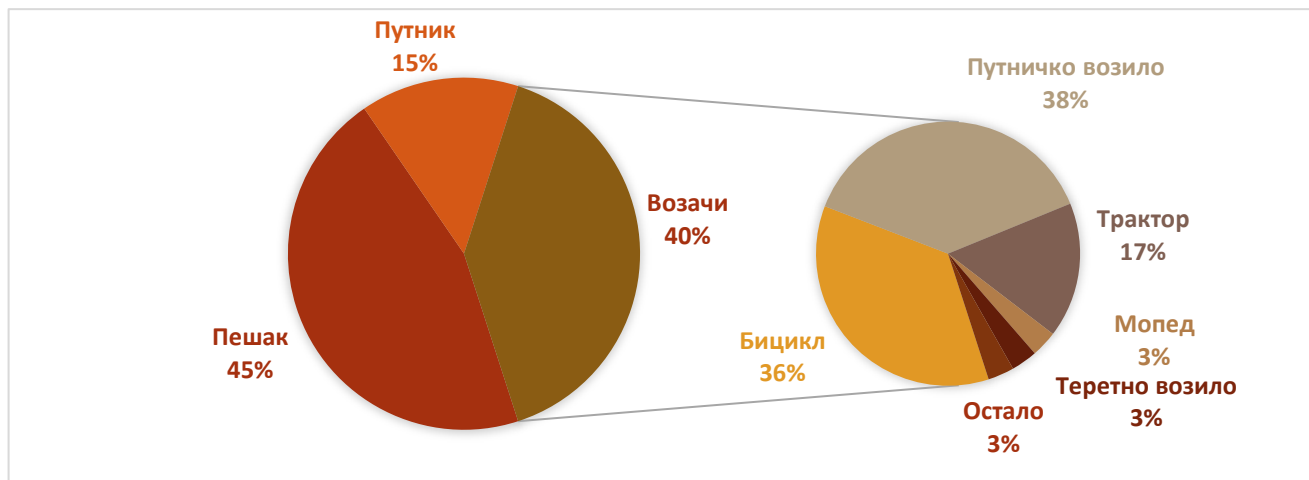


График 7 – Структура погинулих старијих лица према својству учешћа у саобраћају у саобраћајним незгодама, у периоду 2016-2018. година

* У саобраћајним незгодама лица старија од 65 година највише смртно страдају као пешаци (45%), скоро сваки други погинули, а затим у својству возача (40%), и на крају као путници у возилу (15%) (График 7).

* Од укупног броја погинулих лица старијих од 65 година у својству возача, највише лица погине у својству возача путничког аутомобила око 38% старијих лица, затим у својству бициклисте смртно страда 36% старијих лица, док у својству возача трактора смртно страда 17% старијих лица.

* Од укупног броја повређених лица старијих од 65 година у саобраћајним незгодама највише је повређених возача (42%), затим пешака (32%) и

путника (26%). У својству возача, највише лица буде повређено као возач путничког возила око 48% старијих лица, затим у својству возача бицикала 38% старијих лица, док у својству возача мопеда буде повређено око 7% старијих лица (График 8).

* Овакви подаци се могу довести у везу са тим што лица старија од 65 година у саобраћају највише учествују као пешаци, али и са њиховим умањеним психомоторним способностима, као и да су у својству пешака најслабије заштићени.

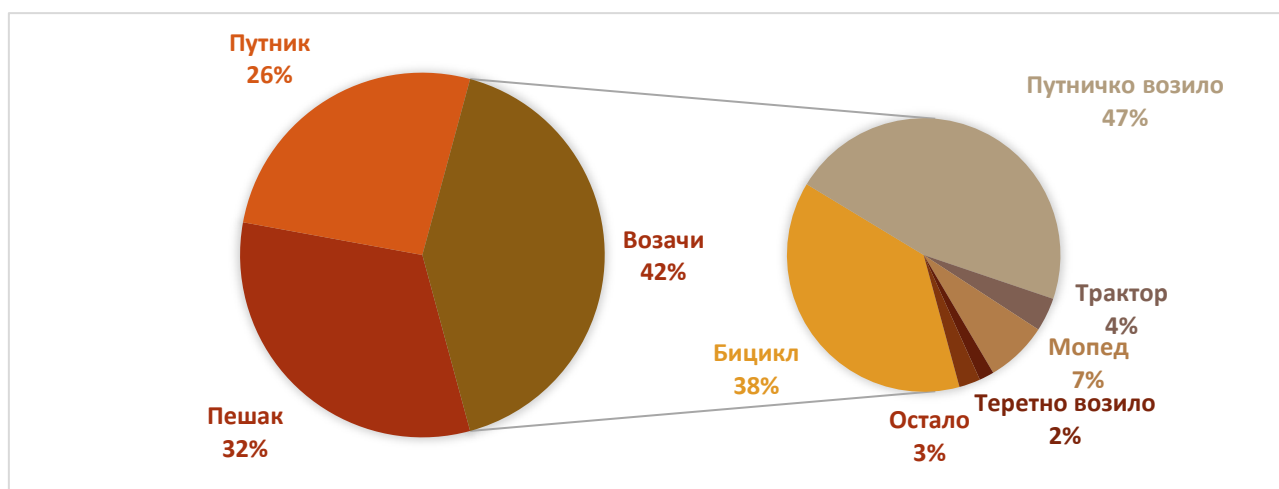


График 8 – Структура повређених старијих лица према својству учешћа у саобраћају у саобраћајним незгодама, у периоду 2016-2018. година

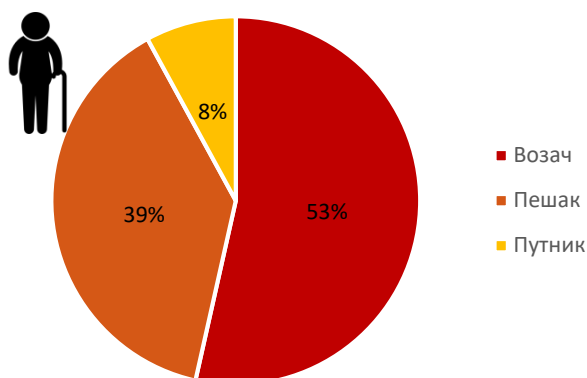


График 9 – Расподела погинулих лица мушког пола старосне категорије 65+, за период од 2016. до 2018. године, према својству учешћа у саобраћају

* У саобраћајним незгодама мушка лица старија од 65 година највише смртно страдају као возачи (53%), а затим у својству пешака (39%), и на крају као путници у возилу (8%). Овакви подаци показују да су мушка лица старија од 65 година најугроженија као возачи (График 9).

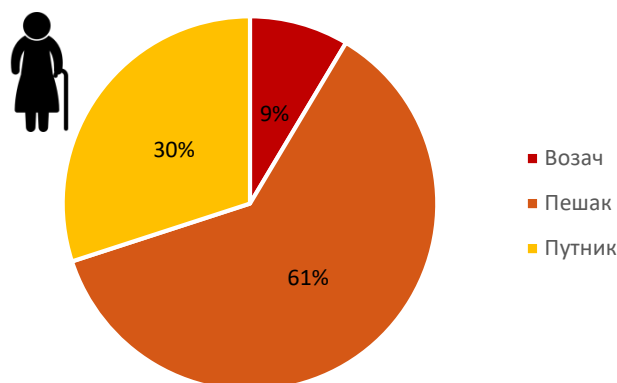


График 10 – Расподела погинулих лица женског пола старосне категорије 65+, за период од 2016. до 2018. године, према својству учешћа у саобраћају

* У саобраћајним незгодама женска лица старија од 65 година највише смртно страдају као пешаци (61%), а затим у својству путника у возилу (30%) и на крају као возачи (9%). Овакви подаци показују да су женска лица старија од 65 година најугроженија као пешаци (График 10).

5. Околности (узроци) страдања старијих лица

* Најчешће евидентирана околност настанка саобраћајних незгода са погинулим и повређеним старијим лицима, од стране полицијских службеника који врше увиђаје, је **неприлагођена или непрописна брзина кретања возила** (20% погинулих и 14% повређених лица од укупног броја настрадалих старијих лица)(График 11).

* Након неприлагођене или непрописне брзине кретања возила, као најчешће евидентиране околности код саобраћајних незгода са погинулим и повређеним старијим лицима је **пропуст возача који се односи на неправилно сагледавање саобраћајне ситуације** (10% погинулих и 12% повређених лица од укупног броја настрадалих старијих лица).

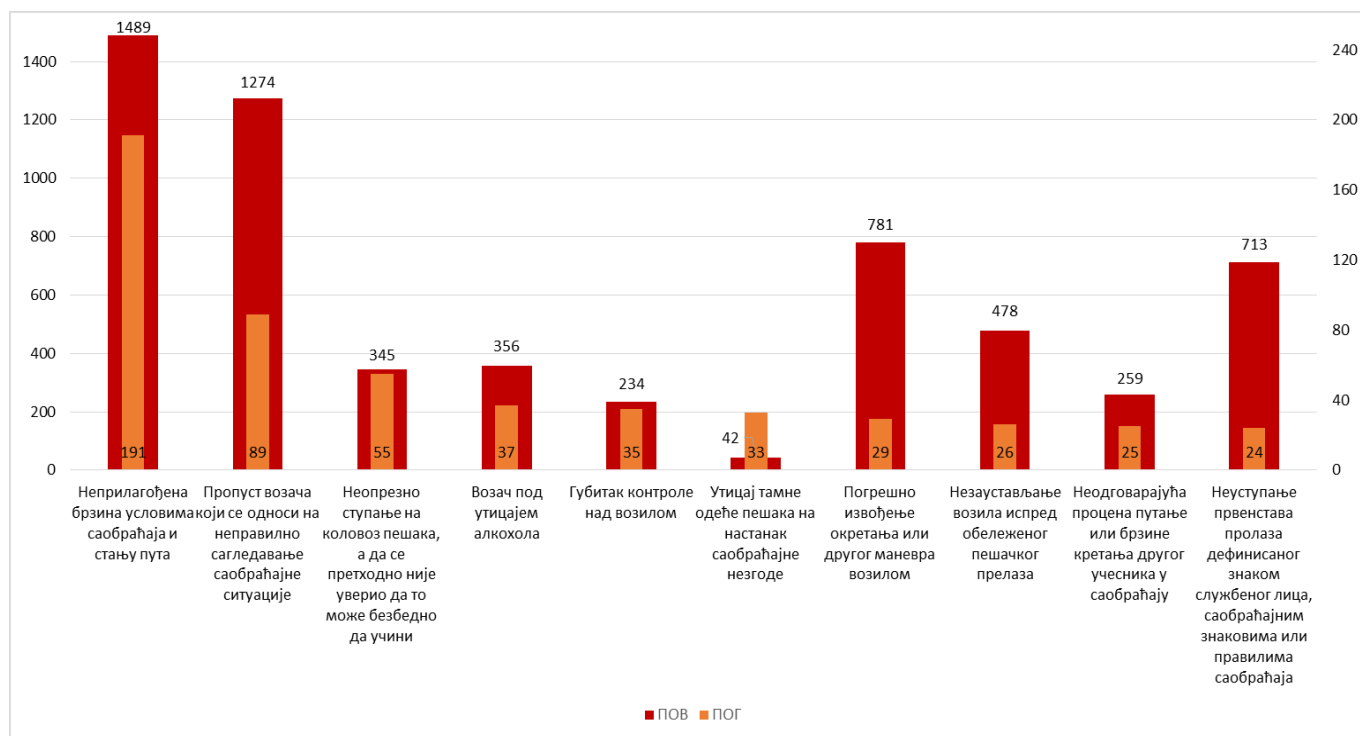


График 11 - Распдела саобраћајних незгода са погинулим и повређеним старијим лицима, у односу на околности настанка саобраћајних незгода, за период 2016-2018. година

6. Када страдају старији од 65 година у саобраћају?

* Највише настрадалих учесника у саобраћају старијих од 65 година, од 2016. до 2018. године, је било у октобру, септембру и јулу (График 12).

* У посматраном периоду највише смртно страдалих учесника у саобраћају старијих од 65 година је било у периоду од августа до децембра. Овакви подаци се могу довести у везу са чињеницом да се овај период године сматра као сезона пољопривредних радова.

* Највише повређених учесника у саобраћају старијих од 65 година је било у периоду од јуна до новембра.

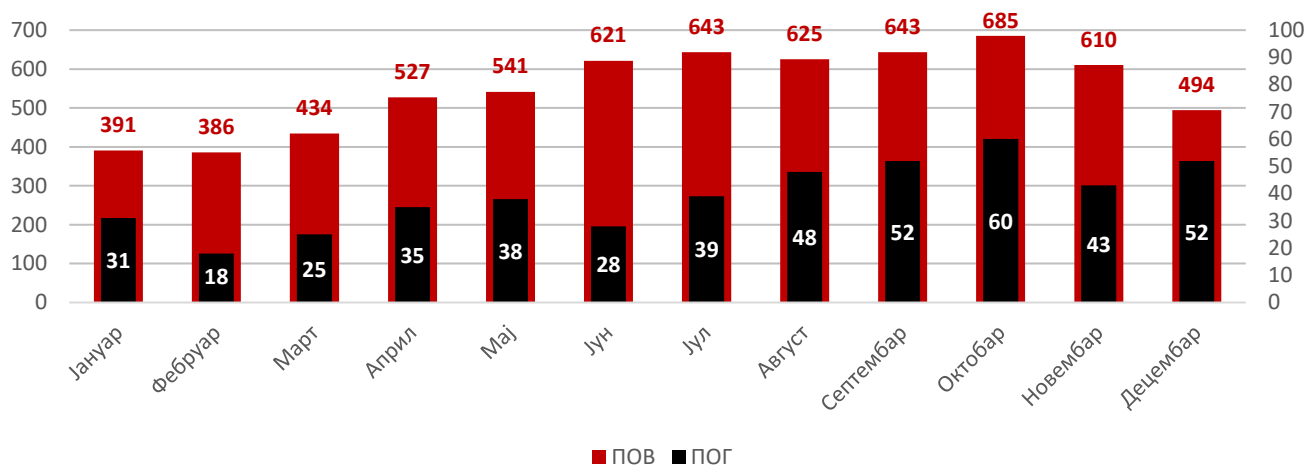
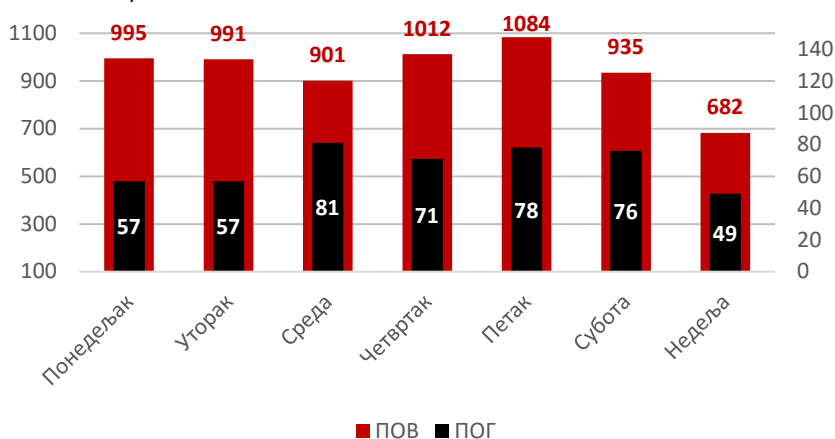


График 12 - Расподела погинулих и повређених учесника у саобраћају старијих од 65 година по месецима, период 2016-2018. година

* Расподела саобраћајних незгода у великој мери зависи од недељног ритма активности привреде и становништва. Највише учесника у саобраћају старијих од 65 година смртно страда средом, а најмање недељом (График 13).



* Највише учесника у саобраћају старијих од 65 година буде повређено петком, а најмање недељом.

График 13 - Расподела погинулих и повређених учесника у саобраћају старијих од 65 година по данима у недељи, за период 2016-2018. година

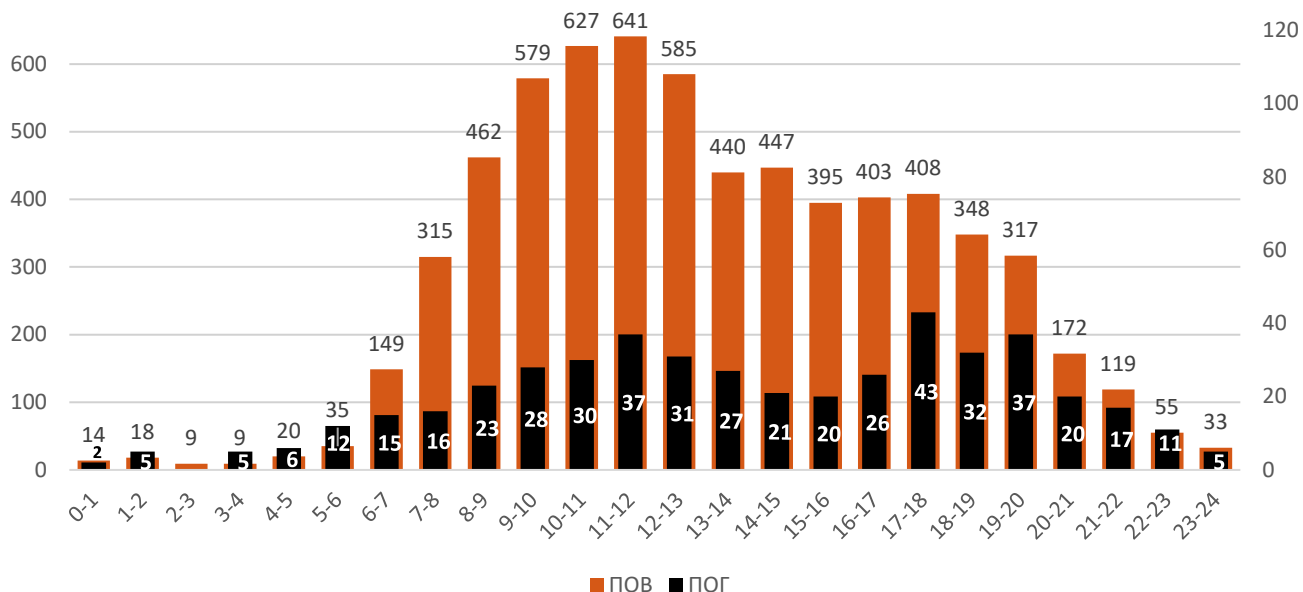


График 14 - Расподела погинулих и повређених учесника у саобраћају старијих од 65 година по часовима у току дана, за период 2016-2018. година

* Учесници у саобраћају старији од 65 година највише смртно страдају између 17 и 19 часова. Оваквом стању највише доприноси време смањене видљивости („први сумрак“) и време када настаје умор, а највише бивају повређени у доба дана између 09 и 13 часова, у периоду пораста интензитета саобраћаја (густине саобраћаја) када није могуће развити већу брзину, па се догоди већи број саобраћајних незгода, али са мањим последицама (График 14).

7. Где страдају старији од 65 година?

* Број страдалих учесника у саобраћају старијих од 65 година у насељу је знатно већи од броја страдалих ван насеља (График 15). У насељу погине 61%, а повреди се 80%, док ван насеља погине 39%, а повреди се 20% учесника у саобраћају старијих од 65 година.

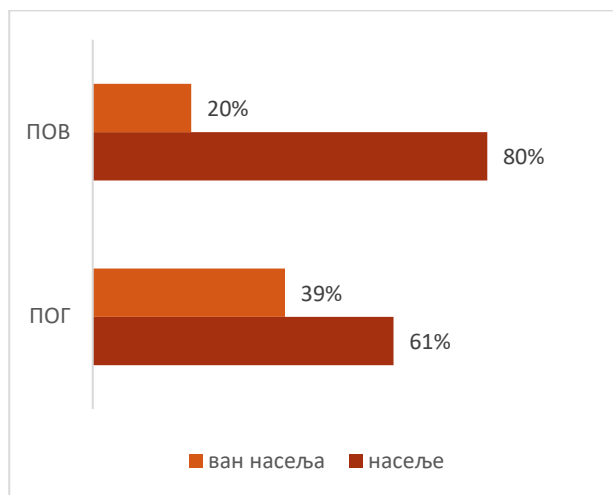


График 15 - Однос броја погинулих и повређених учесника у саобраћају старијих од 65 година у насељу и ван насеља, за период 2016-2018. година

* Већи број учесника у саобраћају старијих од 65 година страда ван раскрсница (86% погинулих и 73% повређених), него у раскрсницама (14% погинулих и 27% повређених)(График 16).

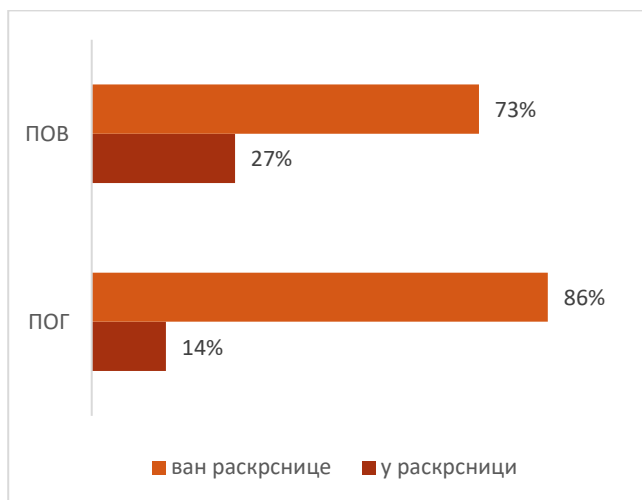


График 16 - Однос броја погинулих и повређених учесника у саобраћају старијих од 65 година у и ван раскрснице, за период 2016-2018. година

* Када се узму у обзир подаци о броју настрадалих учесника у саобраћају старијих од 65 година, за период 2016-2018. године, у зависности од категорије пута на којем се догодила саобраћајна незгода, може се уочити да учесници у саобраћају старији од 65 година незнатно више смртно страдају на државним путевима, док је број повређених на општинским путевима и улицама већи него на државним путевима (График 17 и График 18).



График 17 – Однос броја погинулих старијих лица у саобраћајним незгодама у зависности од категорије пута, за период 2016-2018. година



График 18 – Однос броја повређених старијих лица у саобраћајним незгодама у зависности од категорије пута, за период 2016-2018. година

8. Рекапитулација

- * Сваки четврти погинули у саобраћајној незгоди је лице старије од 65 година. Наиме, око 27% погинулих лица и око 11% повређених лица у саобраћајним незгодама су лица старија од 65 година, а у укупној популацији чине 17% становништва у Србији.
- * Скоро сваки други смртно страдали пешак (49%) и скоро сваки други смртно страдали бициклиста (47%) је лице старије од 65 година.
- * Ризик смртног страдања за лица старија од 65 година (11,2) је за око 37% већи од просечног јавног ризика страдања за целу популацију (8,2).
- * Лица старија од 65 година највише смртно страдају у својству пешака (45%). У својству возача страдају у 40% случајева, а у својству путника у возилу у 15% случајева.
- * Од укупног броја страдалих у својству возача најчешће страдају лица старија од 65 година као возачи путничког аутомобила (38%), затим као возачи бицикла (36%) и возачи трактора (17%) .
- * Лица старија од 65 година мушког пола су преко два пута (70%) угроженија од лица женског пола (30%).
- * Лица старија од 65 година женског пола су у саобраћају највише угрожена као пешаци и путници у путничком возилу, а лица мушког пола као возачи и пешаци.
- * Када се посматра доба године, лица старија од 65 година, највише смртно страдају у саобраћају у октобру, септембру и јулу.
- * Када се посматра дневна и часовна расподела саобраћајних незгода са погинулим лицима старијим од 65 година у саобраћају, може се уочити да старија лица највише смртно страдају петком и у време сумрака и „првог мрака“, односно између 17 и 19 часова.

9. Предлог мера за унапређење безбедности старихлица

Када је у питању унапређење безбедности старијих лица, могу се издвојити две најважније групе мера: мере усмерене ка унапређењу знања и ставова старијих лица о безбедном учествовању у саобраћају (превентивно-промотивне активности) и мере усмерене ка унапређењу путне инфраструктуре.

Мере за унапређење знања и ставова старијих лица о безбедном учествовању у саобраћају (превентивно-промотивне активности), усмерити ка:

- едукацији припадника старосне групе 65+ о опадању психофизичких способности приликом старења и повећаном ризику учествовања у саобраћају;
- едукација старих лица о одржавању физичке и менталне кондиције;
- едукација старих лица у смислу давања конкретних упутстава о начину понашања у саобраћају од стране својих лекара или фармацеута, у зависности од терапије или врсте лекова које конзумирају;
- едукацији лица старијих од 65 година о правилном учествовању у саобраћају (са посебним акцентом на пешаке, бициклисте и трактористе);
- едукацији о проблему страдања старијих од 65 година у току године, седмице или доба дана;
- едукацији и информисаности старијих о значају и начину на који се може побољшати уочљивост старијих од 65 година у саобраћају у време смањене видљивости: обавезно коришћење светала на бициклима у ноћним условима, постављање разних рефлектујућих елемената на бочним, предњем и задњем делу бицикала и ношење светле одеће (нарочито одеће са ретрорефлектујућим елементима или ретрорефлектујући прслуци) у ноћним условима и условима смањене видљивости;



- промовисање употребе заштитне опреме, са посебним акцентом на кациге;
- едукацији о проблематичним ситуацијама на које могу наићи старији учесници у саобраћају и како да се у таквим ситуацијама понашају и сл.

Мере за унапређење путне инфраструктуре:

Приликом пројектовања нових или реконструкције постојећих улица планирати пешачке и бицикличке стазе/траке што је могуће шире, а никако испод законског (препорученог) минимума. Мере усмерене ка унапређењу безбедности старијих лица као пешака и бициклиста посебно предузимати у централним градским зонама, где је већа коцентрација старијих лица у саобраћају, у близини паркова, медицинских центара, геронтолошких центара и других установа где се окупљају старија лица. Нове или реконструисане улице, тротоаре, пешачке стазе, степенице, рампе итд. пројектовати у складу са *Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама („Службени гласник РС“, бр.22/2015).*

Поред техничких мера које су дефинисане поменути Правилником, у циљу унапређења безбедности саобраћаја нарочито посматране старосне групе, може се извршити следеће:

- додатно осветлити несемафоризоване пешачке (бицикличке) прелазе, посебно у зонама атракције за старија лица;
- саобраћајном сигнализацијом и опремом смањити највећу дозвољену брзину кретања возила на путевима где су обележене саобраћајне траке и у зонама атракције за старија лица;
- омогућити да старија лица могу сложеније ситуације у саобраћају да обављају у деловима, нпр. предвидети разделна острва на коловозу када просторне могућности дозвољавају, тако да старија лица могу да прелазе коловоз у фазама;
- геометрију пута и раскрсница планирати тако да могу више пута да процењују ситуације у саобраћају са безбедног места;
- локације на уличној мрежи које се издвајају као опасна места појачано осветлити;
- семафоре додатно опремити тастерима за најаву пешака и звучним сигналимa који најављују када је дозвољен прелаз за пешаке;
- изградити бицикличке стазе и повезати постојеће бицикличке стазе у мрежу бицикличких стаза;
- на деоницама где нема могућности за изградњу бицикличких стаза обележити бицикличке траке што је могуће шире са заштитном траком која одваја саобраћај моторних возила од осталог саобраћаја и осветлити их расветом јачег интензитета;
- где год је могуће раздвојити бицикличке стазе од стаза за пешаке и смањити укрштања токова пешака и токова бициклиста на минимум;
- подлогу бицикличких стаза/трака изградити бојом асфалта која се видно разликује од коловоза или тротоара;
- у неосветљеним местима бицикличке траке/стазе планирати са саморефлектујућом подлогом
- приликом пројектовања нових или реконструкције постојећих улица планирати бицикличке стазе, а не траке, где год је то могуће, односно где не постоје препреке (нпр. дрвореди) и др.