

Deset strategija za povećanje sigurnosti djece u prometu

Svaki dan od posljedica prometnih nesreća smrtno strada 500 djece u svijetu. Prema procjenama Svjetske zdravstvene organizacije prometne nesreće se nalaze među prva četiri uzroka smrtnosti u djece u dobi 5-17 godina. Najviše stope smrtnosti zbog prometnih nesreća su u slabo i srednje razvijenim državama svijeta. U prometnim nesrećama u svijetu, djeca najviše stradaju kao pješaci (38%), zatim kao putnici/vozači u osobnim vozilima (36%), motociklisti (14%), biciklisti (6%) te u svojstvu ostalih sudionika u prometu (7%).

Svjetska zdravstvena organizacija izdvaja deset učinkovitih strategija/mjera za povećanje sigurnosti djece u prometu:

1. Kontrola brzine u prometu

Prekomjerna ili neprimjerena brzina jedan je od najvećih rizika za nastanak prometnih nesreća. Smatra se da prekomjerna/neprimjerena brzina doprinosi nastanku najmanje jedne trećine prometnih nesreća u visokorazvijenim državama dok je u slabo i srednje razvijenim državama taj udio i veći. Kako bi se smanjio broj prometnih nesreća zbog brzine potrebno je ograničiti brzinu sukladno namjeni prometnica, ograničiti brzinu do 30km/h u dijelovima prometa s povećanim brojem pješaka, koristiti kamere za brzinu, te prometne znakove, prometna svjetla i opremu za smirivanje prometa (primjerice uzdignute plohe i izbočine).

U Londonu je u posljednjih dvadeset godina uvedeno obavezno ograničenje brzine na 30 km/h u okolini škola što je dovelo do smanjenja stradavanja pješaka za 50%, a biciklista za 28% u razdoblju 1987-2006.godine.

2. Ograničenje alkohola u prometu

Alkohol je jedan od poznatih rizika za prometne nesreće. Rizik za nastanak prometnih nesreća je povećan i kod koncentracije alkohola od 0.04g/dl (0.4 promila) u krvi vozača. Stoga se preporuča zakonskim odredbama ograničiti maksimalno dopuštenu količinu alkohola u krvi vozača na 0.5 promila ili manje, a za mlade vozače 0.02 promila ili manje, povećati primjenu zakonskih odredbi češćim provjerama koncentracije alkohola u krvi vozača te zakonski ograničiti prodaju alkohola maloljetnicima.

3. Korištenje kaciga za bicikliste i motocikliste

Za djecu koja voze bicikl i/ili moped/motocikl, korištenje kaciga je najbolja mjera zaštite od ozljeda glave. Pravilno korištenje kaciga smanjuje rizik od ozljeda glave za 69% u biciklista svih dobi, kod motociklista za 40%, a od težih ozljeda glave za čak 70%. Stoga bi se trebalo osigurati primjenu standarda za određene tipove kaciga, osigurati dostupnost kaciga za potencijalne korisnike, poticati edukaciju roditelja i djece o važnosti upotrebe zaštitnih kaciga pri vožnji bicikla/mopeda/motocikla.

4. Prijevoz djece u sjedalicama/postoljima

Kako bi se smanjilo ozljeđivanje djece u vozilima, djeca trebaju biti smještena i pravilno vezana u odgovarajućim stolicama ili postoljima sukladno njihovoj dobi, visini i težini. U usporedbi s korištenjem samo sigurnosnog pojasa za odrasle, korištenje postolja smanjuje rizik od težih ozljeda prilikom prometnih nesreća za 59% u djece dobi 4 - 7 godina. Preporuke za siguran prijevoz djece uključuju izradu i primjenu zakonskih odredbi za siguran prijevoz djece (autosjedalice, postolja), osiguranje dostupnosti dječjih autosjedalica, obvezu proizvođača automobila za ugradnju isofix sustava za bolje učvršćivanje autosjedalica, edukaciju roditelja za pravilno korištenje auto sjedalice i postolja za djecu.

5. Povećanje vidljivosti djece u prometu

Kako bi se smanjilo stradavanje pješaka i biciklista u prometu preporuča se nošenje svijetle odjeće, korištenje reflektirajućih materijala na odjeći, torbama i slično, obavezna uporaba svjetala na biciklima, korištenje upaljenih svjetala na motociklima tijekom cijelog dana, te primjereno osvjetljenje prometnica.

6. Poboljšanje cestovne infrastrukture

Prilikom izgradnje novih prometnica treba voditi računa o sigurnosnim mjerama. Isto tako postojeće prometnice treba poboljšati u cilju povećanja sigurnosti svih sudionika u prometu. To se može postići postavljanjem odgovarajućih prometnih znakova, svjetala, signalizacije, pješačkih prijelaza, zatim primjerenim osvjetljenjem prometnica, odvajanjem različitih sudionika u prometu, izgradnjom nogostupa za pješake, biciklističkih staza i fizičkim odvajanjem prometnica za kretanje vozila u suprotnim smjerovima.

7. Unaprjeđenje dizajna i sigurnosnih standarda vozila

Dizajn i primjena sigurnosnih standarda pri proizvodnji vozila doprinosi povećanju sigurnosti odraslih i djece kako u samom vozilu tako i iz van njega, primjerice redizajn vanjskog prednjeg dijela vozila u cilju smanjenja ozljeda prilikom naleta na pješake, zračni jastuci, ugradnja kamera i alarmnog sustava za detekciju manjih objekata i sl. .

8. Smanjenje rizika za mlade/nove vozače

U nekim državama dozvoljena donja dobna granica za upravljanje osobnim vozilima je 15 godina. Mladi vozači su posebno rizična skupina sudionika za stradavanje u prometu. Zbog neiskustva, češće upotrebe alkohola i/ili droga, potrebe za dokazivanjem pred vršnjacima (brza vožnja posebno za mlađe vozače muškog spola) češće uzrokuju prometne nesreće. Kako bi se smanjio broj prometnih nesreća u kojima sudjeluju mladi/novi vozači preporuča se uvođenje obaveznog osposobljavanja za upravljanje vozilima kroz više stupnjeva.

U državama u kojima je uvedeno obavezno osposobljavanje vozača za upravljanje vozilom kroz razrede/stupnjeve došlo je do smanjenja prometnih nesreća u kojima su učestvovali novi/mladi vozači za 46%.

9. Osiguranje zbrinjavanja djece ozlijeđene u prometnim nesrećama

Unaprjeđenje hitnog medicinskog zbrinjavanja, transporta i rehabilitacije ozlijeđenih u prometnim nesrećama povećava preživljavanje i smanjenje teških posljedica kao što je invalidnost. Potrebno je osigurati edukaciju prosvjetnih radnika i drugih koji se brinu o djeci za primjenu osnovnih postupaka pružanja prve pomoći kod ozljeda, osigurati primjenu suvremenih metoda zbrinjavanja, osigurati primjeren transport ozlijeđene djece do zdravstvenih ustanova, osigurati vozila hitne pomoći posebnom opremom za zbrinjavanje djece, povećati broj bolnica prijatelja djece u cilju pružanja sveobuhvatnog zbrinjavanja djece uključujući i psihičke posljedice stradanja u prometnim nesrećama, unaprjeđenje pedijatrijske zdravstvene zaštite djece predškolske dobi, osiguranje savjetovališta vezano za legislativne i financijske aspekte prometnih nesreća.

Nadzor djece u blizini škola

Mala djeca ne mogu potpuno procijeniti opasnosti iz okoline. Stoga roditelji i drugi staratelji imaju važnu ulogu u podučavanju djece opasnostima prometa i učenju sigurnog ponašanja u prometu. Supervizija podrazumijeva na primjer nadzor u smislu nošenja zaštitnih kaciga u djece, pravilan prijevoz djece u vozilima (u auto sjedalicama, postoljima) te postavljanje protokola za sigurne zone oko škole.

Izvor: Ten strategies for keeping children safe on the road. WHO.

http://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten_Strategies_For_Keeping_Children_Safe_on_the_Road.pdf?ua=1