

ЈАВНО ЗДРАВЈЕ

БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА – ПРЕДИЗВИЦИ ЗА ЈАВНОЗДРАВСТВЕН ОДГОВОР

Фимка Тоџија¹¹ Институт за јавно здравје на Република Македонија,² УКИМ, Медицински факултет, Скопје, Република Македонија

Извадок

Цитирање: Тоџија Ф. Безбедноста во сообраќајот на патиштата – предизвици за јавноздравствен одговор. Арх Ј Здравје 2017; 9 (2):35-45

Клучни зборови: сообраќај, пат, безбедност, јавно здравје, одговор.

***Кореспонденција:** проф. д-р Фимка Тоџија, Институт за јавно здравје на Република Македонија, Скопје, Република Македонија. Е-mail: ftozija@t.mk

Примено: 29-окт-2017; **Ревидирано:** 28-ноем-2017; **Прифатено:** 15-дек-2017; **Објавено:** 30-дек-2017

Печатарски права: © 2017 Фимка Тоџија. Оваа статија е со отворен пристап дистрибуирана под условите на Нелокализирана лиценца, која овозможува неограничена употреба, дистрибуција и репродукција на било кој медиум, доколку се цитираат оригиналните автор(и) и изворот.

Конкурентски интереси: Авторот изјавува дека нема конкурентски интереси.

Безбедноста на сообраќајот на патиштата е високоприоритетен јавноздравствен проблем. Во светот околу 1,25 милиони луѓе умираат годишно на патиштата како резултат на сообраќајни несреќи (2,1% од глобалната смртност), а 20-50 милиони лица се повредени и остануваат со доживотни последици. Во Европа околу 85 000 луѓе загинале од сообраќајни повреди во 2013 г., што претставува намалување од 8,1% на фаталните сообраќајни повреди во однос на 2010 г., и покрај општото зголемување од 7% на бројот на моторни возила. Сообраќајните несреќи се водечка причина за смрт кај младите на возраст од 5–29 години. Околу 40% од загиналите се пешаци, велосипедисти и моторциклисти. Ризикот од смрт од сообраќајни повреди варира во регионот, со поголем ризик кај мажите, децата и постарите луѓе, како и населението кое живее во земји со низок и среден доход и земјите од источниот дел на Европа. Индикаторите за безбедноста на сообраќајот на патиштата покажуваат дека во Република Македонија во просек годишно околу 150 лица го губат животот во сообраќајни незгоди на патиштата, а бројот на возила и возачи континуирано се зголемува. Брзото возење е клучно за сообраќајните повреди на патиштата.

Сообраќајните повреди на патиштата може да се спречат, и намалување од 5% на просечната брзина може да доведе до намалување од 30% на бројот на фатални сообраќајни повреди и многу спасени животи. Секторите треба да дејствуваат заедно во земјата и на општинско ниво да ги спроведуваат мерките за да се стави брзината под контрола, со цел да се направат патиштата безбедни.

PUBLIC HEALTH

ROAD TRAFFIC SAFETY- CHALLENGES FOR PUBLIC HEALTH RESPONSE

Fimka Tozija^{1,2}¹ Institute of public health of Republic of Macedonia² Medical Faculty, University Ss. Cyril and Methodius, Skopje, Republic of Macedonia

Abstract

Citation: Tozija F. Road traffic safety- challenges for public health response. Arch Pub Health 2017;9 (2):35-45[Macedonian]

Key words: traffic, road, safety, public health, response

***Correspondence:** prof. D-r Fimka Tozija, Institute of public health of Republic of Macedonia, Skopje, Republic of Macedonia. E-mail: ftozija@t.mk

Received: 29-Oct-2017; **Revised:** 28-Nov-2017; **Accepted:** 15-Dec-2017; **Published:** 30-Dec-2017

Copyright: © 2017. Fimka Tozija. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author(s) and source are credited.

Competing Interests: The author have declared that no competing interests

Road traffic safety is a high-priority public health problem. In the world annually, around 1.25 million people die on roads as a result of road traffic accidents (2.1% of global mortality), and 20-50 million people are injured and remain with life-long consequences. In Europe, about 85,000 people died from road traffic injuries in 2013, which is a decrease of 8.1% for fatal road traffic injuries compared to 2010, despite the general increase of 7% of the number of motor vehicles. About 40% of the dead are pedestrians, cyclists and motorcyclists. The risk of death from road traffic injuries varies in the region, with higher risk for men, children and older people, as well as the population living in low and middle income countries and countries of the eastern part of Europe. Road traffic safety indicators show that in the Republic of Macedonia annually on average around 150 people lose their lives in traffic crashes on the roads, and the number of vehicles and drivers continuously increases. Driving speed is a key to the problem of road traffic injuries. Road traffic injuries are preventable, and a 5% reduction of average speed can result in a 30% reduction of fatal road traffic accidents and many saved lives. Sectors should act together in the country and at the municipal level to implement measures to ensure that speed is under control in order to make roads safer.

Вовед

Глобален јавноздравствен проблем

Околу 1,25 милиони луѓе умираат секоја година на светските патишта како резултат од сообраќајни несреќи (2,1% од глобалната смртност), а 20-50 милиони лица се повредени и остануваат со доживотни последици. Тие се главна причина за смрт кај младите луѓе на возраст од 15-29 години. Процентот е дека трошоците од сообраќајните несреќи на патиштата во земјите изнесуваат околу 3% од нивниот БДП, со економски загуби во земјите со низок и среден доход еднакви на 5% од БДП. 90% од вкупниот број смртни случаи од сообраќајни повреди на патиштата во светот се во земјите со низок и среден доход, иако луѓето во овие земји поседуваат само околу половина од возилата во светот. Европа има најмал број на смртни случаи од сообраќајни повреди на патиштата на 100 000 жители, а Африка има највисока стапка¹. На глобално ниво, околу половина од сите смртни случаи на корисниците на патиштата (49%) се меѓу најранливите учесници во сообраќајот, како што се пешаците, велосипедистите и мотоциклистите.

Во Европа околу 85 000 луѓе загинале од сообраќајни повреди во 2013 г., што претставува намалување од 8,1% на фаталните сообраќајни повреди во однос на 2010 г., и покрај општото зголемување од 7% на бројот на моторни возила. Сообраќајните несреќи се водечка причина за смрт кај младите на возраст од 5-29 години. Околу 40% од загинатите се пешаци, велосипедисти и мотоциклисти¹.

Ризикот од смрт од сообраќајни повреди варира во регионот, со поголем ризик кај мажите, децата и постарите луѓе, како и населението кое живее во земји со низок и среден доход и земјите од источниот дел на Европа. Морталитетот од сообраќајни повреди е скоро 9 пати повисок во земјите со највисоки стапки во споредба со оние со најниска стапка. На секое лице кое умира од сообраќајна несреќа, најмалку 23 се со нефатални повреди за кои

е потребна хоспитализација, а многу повеќе на кои им е потребен третман во ургентните служби. Од 2010 г. 6 земји ги смениле законите за да ги хармонизираат со најдобрите практики за еден или повеќе од петте клучни ризик-фактори. Потребни се повеќе активности за превенција за да се постигне глобалната цел - намалување за 50% на смртните случаи од сообраќајни повреди до 2020².

Брзото возење е клучна за проблемот на сообраќајните повреди на патиштата, и тоа, особено прекумерната брзина или несоодветната брзина е клучниот ризик-фактор за сообраќајните судири на патиштата, смртните случаи и повреди. Возењето со прекумерна брзина е проблем кој постои во сите земји. Во земјите со висок доход, брзината придонесува за околу една третина од смртните случаи на патиштата. Во Обединетото Кралство, на пример, брзината е одговорна за 24% од сите сообраќајни несреќи кои довеле до смрт, додека овој процент е 30 во Австралија и 20 во САД. Во земјите со низок и среден доход, брзината е причина за половината од фаталните сообраќајни повреди на патиштата (42% во Гана и 50% во Јужна Африка)³.

Во Република Македонија несреќите и повредите во сообраќајот претставуваат приоритетен јавноздравствен проблем^{4,5}. Сообраќајниот трауматизам кај нас е најчесто застапен кај децата и младите. Околу 30-50% од фаталните повреди на возраст од 5 до 14 и од 15 до 24 години се резултат од повредите во сообраќајот. На децата и младите на возраст до 24 години отпаѓаат 43,6% од вкупниот број повредени и 26,5% загинати во сообраќајни несреќи^{6,7}.

Целта на трудот е да се прикаже оптовареноста со сообраќајни повреди и ризик-факторите за настанување на сообраќајни несреќи во Република Македонија, како и да се евалуираат политиките за нивно намалување и дадат препораки за подобрување на безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Материјал и методи

Користени се расположиви официјални статистички податоци, податоци од национални студии, актуелна легислатива, и стратегии од Република Македонија, како и од меѓународните искуства и препораки, стручна и научна литература од областа на безбедноста во сообраќајот, како и стратешки документи и публикации од Светската здравствена организација и препораки од Европската Унија.

Анализата на состојбата со безбедноста во сообраќајот, како и на интервенциите базирани на докази кои даваат позитивни резултати (добра пракса), е извршена со примена на јавно здравствен пристап, еколошки модел и системски пристап (system approach).

Резултати

Општовареност и ризик-фактори за сообраќајни несреќи во Република Македонија

Индикаторите за безбедноста на сообраќајот на патиштата покажуваат дека во Република Македонија во просек годишно околу 150 лица го губат животот во сообраќајни незгоди на патиштата, а бројот на возила и возачи континуирано се зголемува. Во периодот 2001-2008 година бројот на сообраќајните незгоди бележи континуиран пораст, а во 2009 година по подолго време е забележан тренд на намалување на сообраќајните незгоди кој продолжува и во 2010 година⁴ (табела 1).

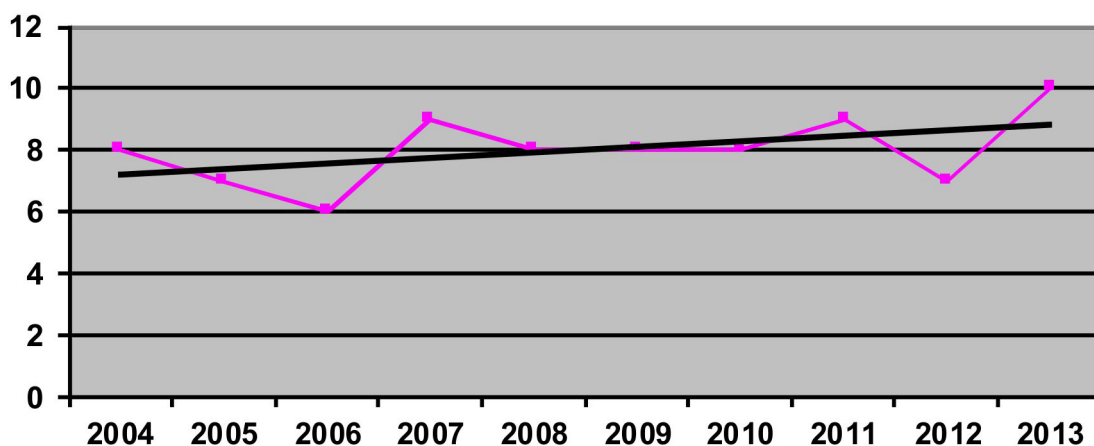
Табела 1. Видови сообраќајни несреќи во Република Македонија во периодот 2001-2013 година

Сообраќајни незгоди	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Со загинали	87	144	105	133	123	130	147	155	149	134	148	124	170
Со повредени	1,213	1,484	1,821	1,854	2,698	3,183	3,890	4,248	4,204	4,089	4,463	4,111	4,236
ВКУПНО	1,300	1,628	1,926	1,987	2,821	3,313	4,037	4,403	4,353	4,223	4,611	4,235	4,406

Извор. Министерство за внатрешни работи⁴

Бројот на фатални сообраќајни повреди се зголемува од 87 во 2001 г. до 155 во 2008 г., и има осцилирачки тренд и највисок пик во 2013 г. – вкупно 170. Во

2014 г. имало 130 фатални повреди, во 2015 144, а во 2016 година 165 загинали лица⁴ (графикон 1).



Графикон 1. Стапка на морталитет на 100 000 жители од сообраќајни повреди во периодот 2004-2013 во Република Македонија

Извор. Министерство за внатрешни работи⁴

Огромни се и економските трошоци (директни и индиректни) од сообраќајните несреќи и повреди, како и немерливите загуби како што се тага и болка за загубен член на семејството.⁵

Најчести причини за сообраќајни несреќи се: неприлагодена брзина, употреба на алкохол и дроги, употреба на

мобилен телефон, непочитување на знаци и прописи, грешки на пешаците и др. (табела 2). Најчесто страдаат возачите во моторни возила и нивните сопатници, а загрижува фактот што дури 40% од настраданите се пешаци, велосипедисти и мотоциклистите.⁶

Табела 1. Најчести причини за сообраќајни незгоди поради грешки на возачите во Република во 2016 годин

Најчести причини за сообраќајни незгоди	Сообраќајни незгоди со тешко повредени	Сообраќајни незгоди со загинаци	Загинаци лица
Управување со брзина поголема од дозволената	820	59	69
Непочитување на правилата за првенство на минување	572	18	18
Недржење страна и правец на движење	441	26	30
Непрописно движење и свртување	391	7	7
Управување под дејство на алкохол	332	13	14

Извор. Министерство за внатрешни работи⁴

Брзината е една од најчестите причини за настанување на сообраќајни несреќи и тоа како возење над дозволената брзина, нагло зголемување или намалување на брзината и возење со брзина неприлагодена на условите на патот. Возење со поголема и неприлагодена брзина често води до губење на контролата над возилото и несреќа. Пречекорувањето на дозволените ограничувања на брзината и несоодветната брзина на возење е причина за преку 40% од жртвите во сообраќајните незгоди, но исто така значајно придонесува за појавата на речиси сите незгоди во патниот сообраќај. Дури и многу мало пречекорување на дозволената брзина на возење може да доведе до значајни разлики во тежината на сообраќајните незгоди. Во 2009 г. од 149 сообраќајни незгоди, 66 биле поради брзо возење, а во 2013 г. од 170 сообраќајни незгоди, 76 биле поради брзо возење⁴.

Младите почесто возат со прекумерна или неприлагодена брзина (36%). Меѓусебен судир на две возила е главен механизам на настанување на сообраќајна несреќа кај младите учес-

ници во сообраќајот (47%), по што следи соборување или газење пешак (29%). Четириесет проценти од учесниците во сообраќајот на возраст од 13-16 години кои се возеле во автомобил или друго моторно возило, ретко или никогаш не употребувале сигурносен појас. Сообраќајните несреќи кај адолесцентите и младите се случуваат во раните утрински часови, најчесто во сабота и недела, по консумација на алкохол и останати психотропни супстанции.⁷ Над 67% од возачите ја пречекоруваат дозволената брзина. Просечна максимална брзина во Македонија во населено место е 57,3 км/ч, а надвор од населено место 99,4 км/ч.⁸ Брзината најчесто ја пречекоруваат возачи-почетници, младите возачи до 24 години, и возачи над 64 години^{9,10}.

Голем број од младите употребуваат мобилен телефон додека управуваат со моторно возило, односно 63% од испитаниците зборувале или пишувале пораки додека возеле. Користењето на мобилниот телефон и Facebook нотификациите при активно учество во сообраќајот значи и директна закана за нивниот живот и

здравје.⁹ Најголем број од загинатите мотоциклисти припаѓаат на возрастната група од 25-34 години. Несоодветната брзина на возење и неупотребата на заштитна опрема и шлем се главна причина за трагични незгоди. Мотоциклистите претставуваат само 0,5% од вкупниот број учесници во патниот сообраќај и приближно 10% од вкупниот број загинати учесници во патниот сообраќај¹¹.

Децата често страдаат во сообраќајни незгоди поради некористење на детски седишта во автомобилите; многу мал процент родители во Република Македонија користат седишта за нивните деца.^{7,8} Детето кое се превезува во детско седиште, секогаш треба да биде врзано со сигурносното појас од седиштето. За комплетна заштита на децата во сообраќајот особено е важно да се одбере соодветно седиште според возраста и тежината на детето и правилно да се постави. Употребата на детски седишта ја намалува смртноста кај децата за 50%, а кај бебињата и до 70%.

Употребата на алкохол, дрога и други опојни средства предизвикува намалување на способноста за возење, успорување на рефлексите на возачот и доведува до голем број несреќи со голем број повредени и загинати, како возачи така и други учесници во сообраќајот. Над 16% од возачите возат под дејство на алкохол.¹¹ Има сигнификантна корелација за употреба на алкохолот со религијата и негативна корелација помеѓу возраста и консумацијата на алкохол. Консумирањето алкохол предизвикува над 1% од сообраќајните несреќи со смртен исход.¹² Според податоци од МВР во 2010 г., од извршени контроли со тестови на алкохол во крвта, над 69% од возачите кои биле под дејство на алкохол покажале резултати од 1‰ или повеќе промили алкохол во крвта⁴.

Потешките повреди доведуваат до поголеми нарушувања на интегритетот на човечкиот организам, за чие лекување е неопходен болнички третман кај 10% од повредените. Најголем број од болнички лекуваните повредени (62,5%) се со повреди на

главата, а 9% се со повреди на повеќе органи^{7,12}. Сообраќајните повреди се причина за намалена работна способност и отсуство од работа од еден до три месеци, а проценето е дека секој десетти повреден во сообраќајна несреќа останува со доживотни последици^{13,14}.

Дискусија

Влијание на брзината врз несреќата и сериозноста на повредите

Прекумерната брзина (возење над дозволената брзина) и несоодветна брзина (премногу брзо возење за условите на патот или во сообраќајот, но во рамки на ограничувањето на брзината), се главните причини за сообраќајни несреќи кои резултираат со смрт и сериозна повреда. Брзината е фактор кој придонесува за тежината на сите сообраќајни несреќи на патиштата. Како што расте просечната брзина, така се зголемува и веројатноста за несреќа што резултира со повреда.¹⁵

Ако се случи несреќа, ризикот од смрт и сериозна повреда е повисок при повисоки брзини. Зголемувањето од 1 km/h на средната брзина на возилото доведува до пораст од 4-5% од фаталните несреќи. Оние кои патуваат во возила имаат многу поголеми шанси да бидат повредени во фронтален и страничен судир кога патуваат со голема брзина, а поврзаноста помеѓу брзината и тежината на повредите е особено критична за корисниците на патиштата кои се „ранливи“, односно за пешаците, велосипедистите и мотоциклистите, како и за децата и постарите лица¹.

Колку е поголема брзината на возилото, толку е потребно поголемо растојание за сопирање на возилото, а со тоа и зголемен ризик од сообраќајна несреќа на патот. На пример, кога се вози со 80 km/h на сув пат, потребно е околу 22 метри за да се реагира на настанот (растојанието поминато во тек на времето на реакција од околу 1 секунда) и вкупно 57 метри за да дојде до застој,

додека на 50 km/h, потребно е околу 14 метри да се реагира на некој настан, а вкупно 27 метри за да запре возилото. Последната брзина ќе му овозможи на возилото да запре на време, успешно избегнувајќи судар.¹⁶ Проценето е дека намалувањето на просечната брзина за 5%, ќе го намали бројот на фаталните сообраќајни несреќи за 30%¹⁷.

Ограничувањата на брзината, кои се премногу високи за видот на патот, условите на патот и обемот и видот на учесниците во сообраќајот, придонесуваат за сообраќајни несреќи, повреди и смрт³.

Политики за безбедност на патиштата

Во 2011 година Обединетите нации ја прогласија Декадата за акција за безбедност на патиштата до 2020 година, која има за цел да се намали глобалниот број на смртни случаи од сообраќајни повреди на патиштата⁵.

Во септември 2015 г., оваа акција е дополнета со многу поамбициозна цел во рамките на Агендата за одржлив развој 2030 и Целите за одржлив развој.¹⁸ Имено, во цел 3 - да се обезбеди здрав живот и да се промовира благосостојба за сите во сите возрасти, таргет 3.6 повикува до 2020 година да се преполови бројот на глобалните смртни случаи и повреди од сообраќајни несреќи. Исто така, безбедноста на патиштата е рефлектирана и во рамки на целта 11: да се направат градовите и населбите инклузивни, безбедни, резилентни и одржливи, конкретно таргет 11.2: до 2030 да се обезбеди пристап до безбедни, прифатливи, достапни и одржливи транспортни системи за сите.

Република Македонија е вклучена во реализација на овие глобални акции и ги инкорпорира во националните стратешки документи и легислатива за безбедност на патиштата.¹⁹ Во Република Македонија функционира Републички совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, а во општините и градот Скопје општински совети за безбедност на сообраќајот на патиштата.^{5,12} За унапредување на безбедноста на

сообраќајот на патиштата, Собранието на Република Македонија во 2008 г. ја донесе првата Национална стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата за период од 2009-2014 г.²⁰ На 30.12.2014 г. е донесена Втората национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата (2015-2020),²¹ која претставува национален стратешки документ којшто ги дефинира целите, мерките, инструментите, и политиките на дејствување во областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата во наредниот петгодишен период. Целта на оваа Стратегија е бројот на жртви во сообраќајните незгоди до 2020 г. да се намали до просекот на бројот на жртви во државите - членки на Европската Унија, односно бројот на жртви, млади возачи, да се намали за 30%, бројот на сериозно повредени да се намали за 40%, а бројот на деца-жртви во сообраќајот да се сведе на нула.

Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата предлага кампањи, проекти, мерки и активности кои се во рамките на неговите надлежности, како и проекти, мерки и активности кои се во рамките на надлежностите на министерствата и другите државни органи, институции и организации, за реализација на оваа Стратегија и подобрување на безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Безбедноста на патиштата се постигнува со координирани напори и активности на многу учесници и институции од многу сектори од општеството, владини и невладини, политичка заложба и меѓународна соработка. Треба да се зајакнат сите делови на системот, така што ако еден дел од системот не функционира, другите делови сè уште да ги заштитуваат луѓето кои се вклучени. Донесувањето пристап за безбедни системи бара вклучување и тесна соработка на многу сектори, вклучувајќи ги и транспортот, здравството, полицијата, индустријата и граѓанското општество.^{5,22}

Од особена важност е навремено да се спроведат сите мерки за превенција на сите три нивоа - примарно, секундарно

и терцијарно: да се донесе или подобри легислативата со построги стандарди за патиштата, возилата и возачите; да се изврши едукација на сите нивоа; да се донесат стандарди за укажување на прва помош и брз стручен транспорт до најблиската медицинска установа опремена и екипирана за пружање адекватно лекување.¹⁴

Неопходно е да се работи на зголемување на свесноста кај сите учесници во сообраќајот за почитување на сите мерки и ограничувања со цел да се спречат настанувањето и намалување на последиците од сообраќајните несреќи, како и пропагирање на мерки како што се користење на јавен превоз, пешачење и возење велосипед со преземање на сите мерки за заштита и носење шлем, односно кацига.

Политики за управување со брзина

Управувањето со брзината опфаќа широк спектар на интегрирани мерки кои заедно придонесуваат корисниците на патот да возат со безбедна брзина, а што последователно ќе доведе до намалување на бројот на сообраќајните несреќи на патиштата и на тешките повреди и смртните случаи.

Брзината на возачот е под влијание на бројни други фактори како што се возраста и полот на возачот; во повеќето земји постои поголема веројатност машките и младите возачи да возат брзо и затоа се повеќе застапени во несреќите поврзани со брзината. Други фактори коишто може да влијаат врз брзината се концентрација на алкохол во крвта на возачот, и оние поврзани со дизајнот на патот и квалитетот на површината, како и силата и максималната брзина на возилото.¹⁵

Мерките за управување со брзината треба да се рефлектирани во патниот дизајн или редизајн, со цел да се постигне соодветна брзина за конкретен пат. Најдобрата пракса препорачува брзината на возење под 30 km/h кога во моторниот сообраќај учесници се и пешаци и велосипедисти. Брзина поголема од 30 km/h треба да биде дозволена само кога патиштата се безбедни, кога постои сепарација на средината,

раскрсниците се дизајнирани соодветно и различните учесници во сообраќајот се одделени.²²

За да се постигне оваа безбедна брзина, локалните власти треба да имаат законска моќ да ги намалат ограничувањата што се потребни за подобро да се заштитат сите кои ги користат патиштата. Дополнително, возачите треба да бидат информирани за ограничувањата преку знаци за објавување на законското ограничување на брзината на патиштата и ригорозно спроведување на законот.

Потребни компоненти за ефикасно спроведување¹⁵

Екстензивно, доследно и мошне видливо спроведување на законот од страна на полицијата за да се испрати порака до возачите дека брзото возење е незаконски и нема да се толерира.

- ♦ Јавноста треба да се едуцира да ги разбере ризиците за несреќи поврзани со брзото возење, и треба да биде информирана дека сообраќајната полиција е фокусирана на возачите кои возат брзо. Возачите треба да разберат дека тие можат да бидат фатени „секаде и во секое време“, ако возат брзо.
- ♦ Употребата на фиксни и мобилни камери за брзина и други рачни уреди или уреди за детекција на брзината монтирани во автомобилот (како на пример, ласер или радар) овозможуваат ефикасно спроведување на ограничувањето на брзината. Употребата на скриени мобилни камери за брзина се покажало како многу ефективно како дел од сеопфатната програма.
- ♦ Активностите за спроведување на ограничувањето на брзината треба да се насочени кон конкретни локации и време, кога возачите најверојатно ќе возат брзо. Информацијата каде и кога да се лоцира брзото возење зависи од добрата евиденција и гарантира дека употребата на полициските ресурси е максимална.
- ♦ Активностите за спроведување на ограничувањето на брзината треба често да се повторуваат и да се

спроведат на начин кој обезбедува видно избегнување на брзо возење.

Со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата²³ се предвидени мерки за главните ризик-фактори за настанување на сообраќајни несреќи и

повреди: брзина, употреба на безбедносен појас, мобилен телефон, заштитен шлем кај мотоциклистите и велосипедистите, детско седиште, алкохол, дроги и други психотропни супстанции. (Табела 3)

Табела 3. Дозволени брзини, дозволена количина на алкохол, употреба на мобилен телефон и светла во земјите во Европа.

Држава	Најголеми дозволени брзини во Европа				Доз. кол. алк. во крвта (г/кг.)	Употреба на светла дење	Користење на мобилен тел. додека се управува со мот. возило
	На автопат	На пат рез. за мот. возила	Вон нас. место	Во нас. место			
Австрија	130 км/ч	100 км/ч	100 км/ч	50 км/ч	0,50	Мот. возила	Без зафат. на раце
Белгија	120 км/ч	90 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Мот. возила	Без зафат. на раце
Бугарија	120 км/ч	90 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Без обврска	Нема забрана
Данска	130 км/ч	90 км/ч	80 км/ч	50 км/ч	0,50	Сите возила	Без зафат. на раце
Чешка	130 км/ч	130 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,00	Мот. возила	Без зафат. на раце
Финска	130 км/ч	100 км/ч	80 км/ч	50 км/ч	0,50	Сите возила	Нема забрана
Франција	130 км/ч	100 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Мот. возила	Без зафат. на раце
Грција	120 км/ч	110 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Без обврска	Без зафат. на раце
Хрватска	130 км/ч	110 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Сите возила	Без зафат. на раце
Словенија	130 км/ч	110 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Сите возила	Без зафат. на раце
Македонија*	130 км/ч	110 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Сите возила	Без зафат. на раце
Ирска	112 км/ч	96 км/ч	96 км/ч	48 км/ч	0,80	Без обврска	Нема забрана
Италија	130 км/ч	90 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Над. од нас. и на автопат	Без зафат. на раце
Луксембург	130 км/ч	90 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Мот. возила	Нема забрана
Унгарија	130 км/ч	110 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,00	Само надвор од нас. место	Без зафат. на раце
Германија	130 км/ч	100 км/ч	100 км/ч	50 км/ч	0,50	Мот. возила	Без зафат. на раце
Холандија	120 км/ч	110 км/ч	80 км/ч	50 км/ч	0,50	Без обврска	Без зафат. на раце
Норвешка	90 км/ч	80 км/ч	80 км/ч	50 км/ч	0,20	Сите возила	Без зафат. на раце
Полска	130 км/ч	100 км/ч	90 км/ч	60 км/ч	0,20	Мот. возила	Без зафат. на раце
Португалија	120 км/ч	100 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Сите возила	Без зафат. на раце
Словачка	130 км/ч	90 км/ч	90 км/ч	60 км/ч	0,00	Мот. возила	Без зафат. на раце
Шпанија	120 км/ч	100 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Мот. возила	Нема забрана
Шведска	110 км/ч	110 км/ч	70 км/ч	50 км/ч	0,20	Сите возила	Нема забрана
Англија	112 км/ч	112 км/ч	96 км/ч	48 км/ч	0,80 (пр. 0,50)	Без обврска	Нема забрана
Швајцарија	130 км/ч	90 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	0,50	Без обврска	Без зафат. на раце
Турција	130 км/ч	90 км/ч	90 км/ч	50 км/ч	Запат, воз, 0,50	Без обврска	Без зафат. на раце

*Согласно Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата²³

Извор: Министерство за внатрешни работи⁴

УСПОРИ – СПАСИ ЖИВОТИ!!!

Четвртта недела на Обединетите Нации за безбедност на патиштата, 8-14 мај 2017 г.

КЛУЧНИ ПОРАКИ

Сообраќајните несреќи се предвидливи и може да се спречат со докажани ефективни интервенции и легислатива:

- Поставување и примена на ограничувањата на брзината е една од најефикасните мерки за намалување на повредите од сообраќајни несреќи на патиштата.¹⁵
- Ограничувањето на брзината треба да биде соодветно за видот на патот, условите на патот и обемот и видот на корисници на патот. Особено внимание треба да се посвети на ограничувањата на брзината за урбаните патишта и патиштата со висока концентрација на пешаци и велосипедисти, како што е околу училиштата или во станбените населби.¹
- Знакот/предупредувањето за ограничување на брзината во урбана средина треба да биде поставено на 50 km/h или помалку.
- Безбедна брзина на патиштата на кои се можни конфликти помеѓу автомобилите и пешаците, велосипедистите или други ранливи корисници на патот е 30 km/h.
- Намалување од 5% на просечната брзина може да доведе до намалување на бројот на фатални сообраќајни несреќи на патиштата за 30%.

- Возрасен пешак има помалку од 20% ризик од умирање ако е удрен од автомобил кој патува со брзина под 50 km/h, но речиси 60% ризик од смрт ако е удрен со 80 km/h.
- Целни кампањи за социјален маркетинг, кои се организираат заедно со ефикасно спроведување на законот, можат да помогнат да се намали возењето со прекумерна брзина.
- Поставувањето и спроведувањето на националните ограничувања на брзината е важен чекор во намалувањето на брзината.
- Казните за прекумерна брзина треба да бидат поставени на нивоа кои се доволно сериозни за да ги одвратат луѓето од кршење на законот и мора доследно и правично да се применуваат.
- Подобрување на дизајнот и инфраструктурата на патиштата со: обезбедување побезбедни патишта за пешаци и велосипедисти; правење тротоари и препознатливи структури за минување на улиците за пешаците; намалување на брзината на возилата, поставување нерамнини на коловозот, кружни текови и еднонасочни улици.
- Подобрување на службата за итна медицинска помош и транспорт од местото на несреќата до здравствениот објект ќе ги зголеми шансите за преживување на жртвите во сообраќајните несреќи и избегнување на долготрајни повреди и хендикепираност.

Заклучок

Безбедноста на сообраќајот на патиштата е приоритетен јавноздравствен проблем. Сообраќајните несреќи доведуваат до многу изгубени животи и повредени, огромни економски трошоци (директни и индиректни), како и немерливи загуби како што се тага и болка за

загубен член на семејството. Најчести причини за сообраќајни несреќи се: неприлагодена брзина, употреба на алкохол и дроги, употреба на мобилен телефон, непочитување на знаци и прописи, грешки на пешаците и др.

Безбедноста на патиштата се постигнува со координирани напори и активности на многу учесници и институции

од многу сектори од општеството, владини и невладини, политичка заложба и меѓународна соработка. Од особена важност е навремено да се спроведат сите мерки за превенција на сите три нивоа - примарно, секундарно и терцијарно: да се донесе или подобри легислативата со построги стандарди за патиштата, возилата и возачите; да се изврши едукација на сите нивоа. Сообраќајните повреди на патиштата се

превентабилни, и намалување од 5% на просечната брзина може да доведе до намалување од 30% на бројот на фатални сообраќајни несреќи и многу спасени животи. Секторите треба да дејствуваат заедно во земјата и на општинско ниво да ги спроведуваат мерките за да се осигура дека брзината е под контрола, со цел да се направат патиштата по безбедни.

Референци:

1. Global status report on road safety 2015. Geneva: WHO; 2015.
2. Jackisch J, Szymanski T, Arra I. European facts and the Global status report on road safety 2015. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2015. Available from: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/293082/European-facts-Global-Status-Report-road-safety-en.pdf?ua=1
3. WHO. Managing speed. 2017. Available from: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/managing-speed/en/
4. Министерство за внатрешни работи на РМ. Достапно на: <http://www.mvr.gov.mk/> Пристапено на 05.05.2017г.)
5. Tozija F. Decade of Action for Road safety 2011-2020 and Road Safety Policy in Macedonia. MD-Medical Data 2011;3(4): 349-354.
6. Tozija F, Gjorgjev D. Environmental health aspects of the roads safety and injuries in Macedonia. J Environ Prot Ecol. 2006;7(4):786-93.
7. Тозија Ф. Социјално-медицински аспекти на сообраќајниот трауматизам кај децата и младите во Република Македонија. [Докторска дисертација] Скопје: УКИМ Медицински факултет, 2002.
8. Tozija F, Gjorgjev D, Kasapinov B, Gudeva Nikovska D. Youth injury risk behavior and safety in Macedonia. Inj Prev. BMJ J. 2010; 16 (Suppl 1):A83.
9. Тозија Ф, Касапинов Б. Однесувањето на децата и младите во сообраќајот – фактори на ризик и превенција. Мак Мед Преглед. 2011;65(3):154-60.
10. Tozija F. Elderly and Road Safety in Macedonia. Message from the RTIRN Board. The Newsletter of the Road Traffic Injuries Research Network October-December 2011: 3-4. Available from: www.rtirn.net.
11. Milenkovska A, Tozija F. Road Traffic Injuries in Republic of Macedonia. Blut Alcohol. 2013;50(3): 25
12. Tozija F. Safety in Macedonia. Eurosafe Alert. Eurosafe 2010;5(1): 22.
13. Tozija F, Gjorgjev D, Sethi D, Gudeva Nikovska D, Kasapinov B, Sosolceva M. Injuries in Macedonia: burden and post injury impact. Inj Prev. BMJ J. 2010;16(Suppl 1):A83
14. Tozija F, Jankulovski N. Strategy to Improve Quality in Emergency Medical Services: from Assessment to Policy. Arh Hig Rada Toksikol. 2013;64:567-79.
15. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: Global Road Safety Partnership; 2008. Available from: http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/speed_manual/en/
16. Speed management. Paris: OECD; 2006.
17. Facts on Global Road Safety. Geneva: World Health Organisation; 2013
18. United Nations. 2030 Agenda for Sustainable Development. Sustainable Development Goals. 2015. Available from: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E

19. WHO. European country profiles and the Global status report on road safety 2015. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2016.
20. Национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата 2009-2014. Достапно на <http://www.rsbsp.org.mk/> Пристапено на 04.05.2017г.
21. Втора национална стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата 2015-2020. Достапно на <http://www.rsbsp.org.mk/> Пристапено на 04.05.2017г.
22. Safer roads, safety Queensland. Queensland's road safety strategy 2015-21. Queensland: Department of Transport and Main Roads, Queensland Government, Australia, 2015.
23. Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата во Република Македонија. Сл. Весник на РМ, бр.169/2015.