Literatura:

1. Bošković S. Sestrinstvo i babinstvo-osnove profesije. Udruženje medicinskih sestara, tehničara i babica R. Srbije, Beograd, 2014.
2. Ristanović D, Đaćić M. Osnovi metodologije naučnosistraživačkog rada u medicini. Velarta, Beograd, 1999.
3. Mihailović D. Metodologija naučnih istraživanja. Napredak, Beograd 2004.
4. Marušić M. Uvod u znanstveni rad u medicini. Medicinska naklada, Zagreb, 2004.
5. Lapčević M, Žigić D, Ivanković D. Metodologija naučnog istraživanja u primarnoj zdravstvenoj zaštiti, AS, Beograd, 2002.
6. Gauch, Hugh G. Scientific Method in Practice. Cambridge University Press, New York, 2002.
7. Vuković M, Živković Ž. Metodologija naučno-istraživačkog rada, Beograd 2005.
8. Burton L. Survey research. Choice of instrument. Sample. Johns Hopkins University. Bloomberg School of Public Health, Baltimore 2007.
9. Preventive Services Task Force. Guide to clinical preventive services: report of the U.S. Preventive Services Task Force. 3rd ed. McLean, Va: International Medical, 2002.
10. Concato J, Shah N, Horwitz RJ. Randomized, controlled trials, observational studies, and the hierarchy of research designs. N Engl J Med. 2000; 342: 1887–1892.
11. Eldridge S. Sample size in cluster randomized trials. Barts and the London School of Medicine and Dentistry. London, 2005.
12. Chan YH. Randomised control trials – sample size, the magic number. Singapore Med J. 2003; 44 (4): 172–74.
13. Miot HA. Sample size in clinical trials. J Vasc Bras. 2011, 10 (4): 275–78.
14. Sica GT. Bias in research studies. Radiology. 2006; 6 (3): 780–89.

ANALIZA KARAKTERISTIKA SAOBRAĆAJNOG TRAUMATIZMA NA TERITORIJI OPŠTINE KRALJEVO U 2013. GODINI // PREGLEDNI ČLANAK //

Analysis of the traffic accidents characteristics in the Kraljevo region in 2013.

Tamara Ćurčić, vms, Služba hitne medicinske pomoći, Dom zdravlja Kraljevo

Sažetak

Uvod: Procenjuje se da u svetu svakog dana u saobraćajnim nesrećama pogine 1308 ljudi. Do saobraćajnih nesreća dovode faktori puta, vozila i ljudski faktor, koji se sam ili udružen sa drugim faktorima javlja u preko 90% slučajeva. U Srbiji godišnje pogine 688 osoba (9,5/100000), a povređenih je 18525 (258, 5/100 000).

Ciljevi istraživanja

Cilj: Analiza karakteristika saobraćajnog traumatizma na teritoriji opštine Kraljevo u 2013. godini.

Zadaci:

1. Utvrditi broj poginulih u saobraćajnoj traumi na putevima opštine Kraljevo
2. Utvrditi učestalost izolovanih, multiplih i udruženih povreda
3. Utvrditi broj povređenih po redovima hitnosti
4. Utvrditi lokaciju i mehanizam saobraćajnog udesa

Materijal i metode: U radu su prikazane epidemiološke karakteristike saobraćajnog traumatizma na teritoriji Opštine Kraljevo. U retrospektivnoj analizi obuhvaćeno je 529 povređenih osoba u periodu 01.01.2013.–31.12.2013. godine. Podaci su preuzeti iz protokola Službe hitne medicinske pomoći Kraljevo. Primenjene su metode deskriptivne statistike, a rezultati prikazani tabelarno i grafički.

Rezultati: U posmatranom periodu registrovano je 529 saobraćajnih nesreća sa nastardalim licima. Poginulo je 9 (1, 7%), a povređeno 520 (98, 3%) osoba. Lako povređenih bilo je 468 (88, 5%), a teško povređenih 52 (9, 8%) lica. Biciklisti su činili 144 (27, 7%), sledeći po učestalosti su pešaci 104 (20%), motociklista je bilo 86 (16, 5%), vozača motornih vozila 76 (14, 6%), vozača traktora 52 (10%), dok je putnika u motornim vozilima bilo 58 (11, 2%). U odnosu na nivo hitnosti pokazana je sledeća distribucija: I red hitnosti 5 (0, 96 %), II red hitnosti 71 (13, 65 %), III red hitnosti 442 (85 %), IV red hitnosti 2 (0, 39 %) Izolovanih povreda bilo je 36 (6, 92 %), udruženih 5 (0, 96%), kombinovanih 473 (90, 96%), multiplih 6 (1, 15%).

Zaključak: Karakteristike saobraćajnog traumatizma na teritoriji opštine Kraljevo su u skladu sa sličnim podacima koji su objavljeni za teritoriju Republike Srbije, a odnose se, pre svega, na visoku stopu saobraćajnog mortaliteta. Buđenje svesti među svim učesnicima u saobraćaju o uticaju sprovođenja preventivnih mera i postupaka u sprečavanju saobraćajnih nesreća, češće tehničke kontrole starijih vozila, izmeštanje velikih saobraćajnica magistralnog i regionalnog tipa iz naseljenih mesta, održavanje saobraćajne mreže u optimalnim uslovima, kao i unapređenje i održavanje saobraćajne signalizacije u ispravnom stanju jeste težak, ali primarni zadatak države u smanjenju žrtava saobraćajnih nesreća na našim putevima. Ovakve analize doprinose boljem shvatanju problema saobraćajne traume. Podaci dobijeni ovim tipom istraživanja pomogli bi u planiranju mera prevencije u nastojanju da se posledice saobraćajne trauma, ako ne u potpunosti spreče, onda zasigurno u velikoj meri ublaže.

Glavne reči: analiza, saobraćajni traumatizam, epidemiološke karakteristike

Abstract

Introduction: It is estimated that 1,308 people, in the whole world, die in road accidents every day. Factors of road, vehicle and, first of all, human factor, alone or together with other factors occur in over 90% of case histories. Every year 688 people die in traffic accidents in Serbia (9,5 / 100,000), and the 18525 (258, 5/100 000) are injured.

Research goals

Main goal: To analyse the traffic accidents characteristics in the Kraljevo region in 2013.

Secondary goal:

1. To determine the number of deaths in traffic trauma on the roads of the region of Kraljevo
2. To determine the prevalence of isolated, multiple and associated injuries
3. To determine the number of injured by the anatomical site and emergency levels of injuries
4. To analyse mechanisms and site of accidents

Methods: The paper presents the epidemiological characteristics of traffic accidents on the territory of Kraljevo. In the retrospective analysis 529 persons were injured in the period 01. 01. 2013. – 31. 12. 2013. As a data source we used trauma protocol of Emergency medicine service, Kraljevo. Methods of descriptive statistics analysis were used and the results are presented in tables and graphs.

Results: We registered 529 traffic accidents with 9 (1, 7%) dead and 520 injured (98, 3%) people, during the observed period. There were 468 slightly injured (88, 5%), and 52 seriously injured (9, 8%) people. Most often injured were cyclists – 144 (27, 7%), than pedestrians – 104 (20%), motorcyclists – 86 (16, 5%), motor vehicle drivers – 76 (14, 6%), tractor drivers – 52 (10%), while there were 58 injured passengers in the motor vehicles (11, 2%). The distribution of emergency levels: level I 5 (0, 96%), level II 71 (13, 65%), level III 442 (85 %), level IV 2 (0, 39%). We registered 36 (6, 92%) isolated injuries, 5 associated (0, 96%), 473 combined (90, 96%), and 6 multiple (1, 15%) injuries.

Conclusion: Characteristics of traffic accidents on the territory of Kraljevo are consistent with similar data published for the Republic of Serbia, which relate primarily to the high rate of traffic mortality. This unfavorable image could be changed by improving prevention, and at the level of all three key factors traffic accidents. Raising awareness among all road users about the impact of certain preventive measures and procedures to prevent traffic accidents, frequent technical inspections of older vehicles, relocation of major roads outside of settlements, maintenance of transport networks, under optimal conditions, as well as the promotion and maintenance of traffic signals are difficult, but the primary tasks of the state to reduce the victims of traffic accidents on our roads.

Key words: analysis, traffic trauma, epidemiological characteristics

UVOD

Procenjuje se da u saobraćajnim nesrećama u svetu dnevno život izgubi 1308 ljudi, više nego od bilo kog drugog uzroka povređivanja (1). Od približno 54 miliona ljudi koji godišnje umru u svetu, broj poginulih u saobraćajnim nesrećama je 1, 17 miliona (2, 17%), što čini trećinu smrtno stradalih osoba u svim oblicima povređivanja, dvostruko je veći od broja žrtava rata, a gotovo dvostruko veći od svih žrtava nasilja (1, 2).

Oko 90% saobraćajnih nesreća sa fatalnim ishodom zabeleženo je u nerazvijenim i zemljama u razvoju, koje poseduju svega 48% vozila registrovanih na svetskom nivou. Među vodećim uzročnicima smrtnosti saobraćajne nesreće se nalaze na osmom mestu u grupi razvijenih zemalja i na desetom mestu u grupi zemalja u razvoju (2), s tim što je broj poginulih sedam puta veći u grupi zemalja u razvoju. U skladu sa podacima SZO može se videti da je najviše poginulih u Indiji (217000), sledi Kina (179000), zatim Afrika (170000) (2).

U Evropi su saobraćajne nesreće kao uzrok smrtnosti na 15., a u Srbiji na 17. Mestu (3, 4). U Evropskoj uniji godišnje u saobraćajnim nesrećama pogine oko 120000 ljudi, a lakše ili teže biva povređeno oko 2, 5 miliona ljudi (3).

Trećina smrtno stradalih u saobraćajnim nesrećama na svetskom nivou su osobe mlađe od 25 godina, od kojih 89% čine mladići starosti 15–24 godine (2). Svake godine oko 9000 dece i mladih ispod 19 godina pogine u saobraćajnim nesrećama, dok ih oko 355000 biva lakše ili teže povređeno (2).

U Srbiji je u 2012. god. zabeleženo 13 362 saobraćajnih nesreća sa nastradalim licima, u kojima je povređeno 19 123 osobe. Od toga, smrtno je stradalo 688, lako povređenih bilo je 14 891, teško po-

vređenih 3 544 osobe. Stopa mortaliteta iznosila je 9, 4/100 00 stanovnika (4).

Podaci govore da je u Srbiji 55, 5% smrtno stradalih u saobraćaju uzrasta između 15 i 54 godine. U 2013. godini zabeležen je namanji broj poginule dece u saobraćajnim nezgodama od kada se u Srbiji statistički prate ovakvi podaci. Poginulo je 11 učesnika u saobraćaju starosti do 14 godina. Za razliku od poginule, broj povređene dece na godišnjem nivou je konstantan, i iznosi oko 1 500 (4).

Najviše smrtno stradalih na putevima Republike Srbije ima među vozačima motornih vozila (41, 5%), zatim slede pešaci (26, 9%), putnici motornih vozila (22, 5%) (4).

Posmatrano po mesecima, broj saobraćajnih nesreća sa stradalim licima je rastućeg karaktera. Najveće procentualno učešće zabeleženo je u decembru (9,5%), najmanje u februaru (6,5%). Za razliku od rastućeg karaktera nezgoda sa nastradalim licima, broj poginulih lica je najveći sredinom godine, tokom jula, avgusta i septembra, a najmanji početkom godine, u februaru i martu (4).

Osim ljudskih gubitaka kao posledica saobraćajnih nesreća na nacionalne ekonomije nesumnjivo je značajan i materijalni gubitak. Ukupni materijalni troškovi u Evropskoj uniji nastali kao posledica saobraćajnih nesreća iznose preko 180 milijardi evra godišnje, i kreću se oko 2, 5–3% bruto nacionalnog dohotka u 17 zemalja članica (5, 6). Samo u SAD se procenjuje da troškovi lečenja i rehabilitacije osoba sa traumatskim povredama iznose 23, 4 milijardi dolara godišnje, a šteta nastala zbog postraumatskog invaliditeta procenjuje se na 77, 7 milijardi dolara (7).

Iz trijasa čovek-vozilo-put jasno proizilazi da svaka od ovih komponenti može

da bude faktor koji dovodi do nastanka saobraćajnog traumatizma. Prema podacima iz literature ljudski faktor je jedini uzrok nesreće u 57 % slučajeva, a udružen sa drugim faktorima se javlja u preko 90% saobraćajnog traumatizma (8). Rezultati drugih istraživanja ukazuju da se učešće ljudskog faktora kreće od 85–95% (9, 10). Može se tvrditi da gotovo nema saobraćajne nesreće gde ljudski faktor nije našao svoje mesto (8). Sa druge strane, mehanički faktor (vozilo) bio je izolovani uzročnik u 2, 4%, a faktor okoline (put) kao jedini uzročnik se javlja u 4, 7% saobraćajnih nesreća (11).

Podaci govore da se u Srbiji najveći broj saobraćajnih nezgoda sa nastradalim licima dogodio na ulicama u naselju – 6.319. Sa druge strane, najveći broj nezgoda sa poginulim licima se dogodio na prolascima državnog puta kroz naselje – ukupno 213, na drugom mestu su nezgode sa ulicama u naselju – 198, dok se na putevima van naselja dogodilo 146 saobraćajnih nesreća sa poginulim licima. Za razliku od poginulih lica, najveći broj povređenih je na ulicama u naselju – 43,2% od ukupno. Veliki broj povređenih je registrovan na raskrsnicama u naselju, čak 21,9% od ukupnog broja povređenih (4).

U svetu postoji težnja da se predviđanjem broja, obima i vrste saobraćajnih nesreća smanji opterećenje društva ovim problemom. U tu svrhu su sprovedena istraživanja koja su za cilj imala dizajniranje preventivnih modela. To su matematički modeli koji, koristeći faktore koji su u značajnoj korelaciji sa saobraćajnim nesrećama, omogućavaju predikciju tipa saobraćajnih nezgoda, strukturu povreda, posledice na zdravlje ljudi kao i prateće troškove (troškove osiguranja, lečenja, rehabilitacije, umanjenih ljudskih resursa). (12).

CILJEVI RADA

Cilj: Analiza karakteristika saobraćajnog traumatizma na teritoriji opštine Kraljevo u 2013. godini.

Zadaci:

1. Utvrditi broj poginulih u saobraćajnoj traumi na putevima opštine Kraljevo u posmatranom periodu
2. Utvrditi anatomsku distribuciju i učestalost izolovanih, multiplih i udruženih povreda
3. Utvrditi broj povređenih po redovima hitnosti
4. Utvrditi lokaciju i mehanizam saobraćajnog udesa

MATERIJAL I METODE

U istraživanju su korišćeni podaci iz Protokola o povređivanju Službe hitne medicinske pomoći Kraljevo za 2013. god. Deskriptivnim statističkim metodom je izvršena demografska, hronološka i topografska analiza nastardalih u saobraćajnim nesrećama na teritoriji kraljevačke opštine tokom 2013. godine. Nastradala lica su podeljena u tri kategorije-poginuli, teško i lakše povređeni. Kvalifikaciju povreda je izvršio ordinirajući lekar.

REZULTATI

U periodu 01. 01. 2013.-31. 12. 2013. godine na putevima opštine Kraljevo je registrovano ukupno 529 saobraćajnih nesreća sa nastardalim licima. U navedenom periodu poginulo je 9 (1, 7%), a povređeno 520 (98, 3%) lica. Od toga, lakše povređenih bilo je 468 (88, 5%), a teško povređenih 52 (9, 8%) osobe.

Tokom posmatranog perioda odnos broja povređenih muškaraca prema ženama iznosi 315:205 (60, 6%: 39, 4%). Najizraženija razlika nastradalih u polnoj pripadnosti je među vozačima i iznosi 8, 5:1 u korist muškaraca. U odnosu na broj poginulih muškarci su ugroženiji od žena, sa odnosom 8:1.

Prosečna godišnja incidenca povređenih po starosnim grupama ima tendenciju porasta idući od najstarijeg uzrasta (više od 60 godina)-153, dostiže maksimum u srednjim godinama (20-59)-198 osoba, i opada idući ka mlađim uzrasnim grupama 169. Prosečan godišnji mortalitet po uzrasnim grupama ima tendenciju porasta od najmlađih (2) ka najstarijima (1), da bi u uzrastu od 40-49 godina zabeležio najveće vrednosti (6). (Grafikon 1)

U odnosu na anatomsku lokalizaciju povreda najčešće povređene regije tela su ekstremiteti (ruke 128-26%, noge 168-34%), glava (104-32, 6%), grudni koš (52-10%), zatim slede vrat (32-6, 1%) i karlica (16-3%). (Grafikon 2)

Izolovanih povreda bilo je 36 (6, 92 %), udruženih 5 (0, 96%), kombinovanih 473

(90, 96%), multiplih 6 (1, 15%), (Tabela 1)

U odnosu na nivo hitnosti pokazana je sledeća distribucija povreda: I red hitnosti 5 (0,96 %), II red hitnosti 71 (13, 65%), III red hitnosti 442 (85 %), IV red hitnosti 2 (0, 39 %). (Tabela 2)

Dvadesetčetvoročasovni ritam pokazuje određene specifičnosti. U posmatranom periodu prosečno je tokom obdanice stradalo 367 osoba, od kojih je lakše povređeno 329, teže 32, a 6 osoba poginulo, dok je tokom noći lakše povređeno 139, teže povređenih je bilo 20, a 3 osobe su poginule (maksimum između 17 i 18 h, minimum između 4 i 5 h). (Grafikon 3)

U odnosu na dan u nedelji, petak i subota su dani najvećeg rizika (15, 9% povređenih). Nedelja je dan sa najmanje stradalih (12,7%).

Kada je u pitanju raspodela po mesecima u toku godine, najmanji broj saobraćajnih nesreća zabeležen je u februaru (3, 46%), a najveći u oktobru (16, 9%). (Grafikon 4)

Najveći broj povređenih

Uzrasna distribucija nastradalih osoba

Grafikon 1.

Anatomska lokalizacija povreda

Grafikon 2.

Vrsta povreda	Broj	%
Izolovane	36	6,92
Udružene	5	0, 96
Kombinovane	473	90, 96
Multiple	6	1, 15
Ukupno	520	100

Tabela 1.

Red hitnosti	Broj	%
I	5	0, 96
II	71	13, 65
III	442	85
IV	2	0, 39
Ukupno	520	100

Tabela 2.

24-časovna distribucija povređenih

Grafikon 3.

Distribucija povređenih po mesecima

Grafikon 4.

čine biciklisti, 144 (27, 7%), sledeći po učestalosti su pešaci 104 (20%), motociklista je bilo 86 (16, 5%), vozača motornih vozila 76 (14, 6%), vozača traktora 52 (10%), dok je putnika u motornim vozilima bilo 58 (11, 2%). Među poginulim osobama najviše je bilo pešaka (3), potom slede vozači traktora (2) i motocikala (2), na poslednjem mestu su biciklisti (1) i putnici u motornom vozilu (1).

Najveći broj nesreća se dogodio u naseljenom mestu (413), a manje od četvrtine (117) van naseljenog mesta. Od ukupnog broja nastradalih, u naseljenom mestu je poginulo 6, a van naseljenog mesta 3 lica.

U strukturi saobraćajnih nezgoda kao najčešći mehanizam zastupljen je sudar motornih vozila 439 (82, 9%), zatim slede prevrtanje ili sletanje motornih vozila sa kolovoza 53 (10, 1%), obaranje ili gaženje pešaka 29 (5, 5%) i drugo 8 (1, 5%).

DISKUSIJA

Osnovne karakteristike saobraćajnog traumatizma u opštini Kraljevo manifestuju se velikim brojem poginulih na 1000 nastradalih, kao i izraženim dnevnim i mesečnim oscilacijama u broju nastradalih. Ove odlike rezultat su ekspanzije vozila koja nije praćena proporcionalnim razvojem i modernizacijom putne mreže. Bitan faktor svakako ostaje i nepoštovanje saobraćajnih propisa.

Stopa mortaliteta iznosi 7/100 000 i niža je u odnosu na druge slične podatke (pmera radi, u Republici Srbiji stopa mortaliteta iznosi 9, 4/100 000, u Vojvodini 20, 6/100 000).

Dominantnu grupu među poginulima čine pešaci (30%), a među povređenima biciklisti sa 27, 6%. Drugi po učestalosti povređenih su pešaci, sa učešćem od 20 %, dok motociklisti čine 16, 5 %. U Republici Srbiji ovaj odnos je drugačiji: pešaci učestvuju u ukupnom broju sa 21, 2%, vozači sa 46%. Karakteristika razvijenih zemalja je da su vozači značajno zastupljeni u u ukupnom broju nastradalih u odnosu na pešake. U EU taj odnos iznosi 60%:16%. Učešće putnika u motornim vozilima među povređenima

prema podacima iz EU iznosi 22%, što je za oko 10% više nego u Srbiji. Razlog za to bi bilo nepoštovanje propisa o korišćenju sigurnosnih pojaseva i nepostojanje istih na zadnjim sedištimu u našim vozilima.

Među nastradalim vozačima, na prvom mestu su vozači motornih vozila. U Evropi i svetu su podaci identični, pa se nameće zaključak da je ljudski faktor u trijasi čovek-vozilo-put presudan. Značajan broj biciklista zabrinjava (27, 6%). U razvijenim zemljama su oni na četvrtom mestu u ukupnom broju nastradalih, prvenstveno zbog sprovedenih preventivnih mera. Prema podacima, taj procenat u Vojvodini iznosi 25, 7%. Nedovoljan broj biciklističkih staza u gradovima ali i u međumesečnom saobraćaju, prisustvo magistralnih i regionalnih puteva u naseljenim mestima, odsustvo primene kaciga među biciklistima su svakako doprinele ovakvom stanju. Najugroženiji uzrast je 20-59 godina, sa incidencom od 38, 3%. Incidenca opada idući i prema mlađim i prema starijim uzrasnim grupama. Mortalitet ima tendenciju porasta idući od mlađih osoba (11, 1%), sa pikom u dobi od 20-59 godina (66, 7%), i ponovnim padom među najstarijom populacijom (22, 2%). Ovo je suprotno od razvijenih zemalja gde se beleži značajan pad mortaliteta u mlađem životnom dobu i gde osobe starije od 60 godina imaju značajniji učešće.

U saobraćajnim nesrećama su češće stradaju muškarci 1, 5:1, što se beleži i u drugim izveštajima, na svetskom nivou je taj odnos 3:1.

Najčešće povređvan region tela su donji ekstremiteti (32, 5%), na drugom mestu su gornji ekstremiteti sa 25%, a na trećem mestu glava (23, 3%).

Tokom 24-satnog perioda intenzitet saobraćaja je najviši za vreme obdanice, prisustvo svih kategorija učesnika u saobraćaju takođe je na najvišem nivou u toku obdanice, i maksimalne frekvencije u sve tri grupe nastradalih (69, 4%) se beleži u ovom periodu.

Na putevima Kraljeva najviše lica strada tokom petka i subote, što je u ko-

relaciji sa drugim sličnim istraživanjima, a verovatno je posledica navike mladih da u ovim danima češće izlaze. Četvrtkom je zabeležen najmanji broj udesa, dok drugi podaci govore da je to nedelja (najmanji intenzitet saobraćaja).

Sezonske varijacije traumatizma karakterišu se maksimumom u oktobru (16, 9%) i minimumom u januaru (5%). U Srbiji se najviše saobraćajnih nesreća registruje u decembru, a u razvijenim zemljama to je period avgust-oktobar. Učešće manjeg broja vozila zimi, kraća obdanica sa jedne, i početak školske godine, intenzivnost poljoprivrednih radova sa druge strane verovatni su razlog ovakve distribucije.

Broj nastradalih lica je veći u naseljima sa 79, 4%, i posledica je intenzivnog saobraćaja u ograničenim saobraćajnim kapacitetima, eksponiranosti svih vrsta učesnika u istom vremenskom periodu, nepostojanje obilaznica ili njihovo nekorisćenje.

Sudar je najčešće registrovan mehanizam saobraćajnih udesa (82, 9%), na drugom mestu su prevrtanja i sletanja sa kolovoza (10, 1%). Ovi podaci su u korelaciji sa povećanjem broja motornih vozila na drumovima, neprilagođavanju uslovima saobraćaja i terena (poljoprivredne mašine). Podaci na nivou republike su drugačiji, najčešći uzrok trauma predstavlja obaranje pešaka, na drugom mestu je sletanje sa puta, zatim sudar.

ZAKLJUČAK

Organizovano i sistematizovano praćenje trenda saobraćajnog traumatizma u Kraljevu ne postoji. Ne postoje zakonski propisi koji bi regulisali prijavljivanje posledica saobraćajnih nesreća, kao ni insitucije koje bi se organizovano bavile prikupljanjem, obradom i čuvanjem podataka u vezi sa saobraćajnim traumatizmom kao što je slučaj u visoko razvijenim zemljama sveta.

Karakteristike saobraćajnog traumatizma na teritoriji opštine Kraljevo su u skladu sa sličnim podacima koji su objavljeni za teritoriju Republike Srbije, a odnose se pre svega na visoku stopu saobraćajnog mortaliteta. Ovakva nepovoljna

slika bi mogla biti izmenjena konstantnim unapređenjem prevencije, i to na nivou sva tri ključna faktora saobraćajnog traumatizma.

Unapređenje bezbednosti saobraćaja sa aspekta dokazane rizične grupe vozača sastojala bi se u njihovoj identifikaciji i praćenju u smislu sprovođenja vanrednih zdravstvenih pregleda.

Buđenje svesti među svim učesnicima u saobraćaju o uticaju sprovođenja preventivnih mera i postupaka u sprečavanju saobraćajnih nesreća putem medija, javnih akcija i tribina, kao i oštre i neselektivne sankcije u slučaju nepoštovanja sa-

obraćajnih propisa bi nesumnjivo doprinele do smanjenja ovog negativnog trenda.

Češće tehničke kontrole starijih vozila, obavezna kontrola svih detalja pri kupovini i registraciji polovnih vozila (prisustvo i ispravnost zaštitnih vazdušnih jastuka, zaštitnih sistema druge vrste) bi redukovale uticaj ovog faktora na nastanak saobraćajne traume.

Izmeštanje velikih saobraćajnica magistralnog i regionalnog tipa iz naseljenih mesta, održavanje saobraćajne mreže u optimalnim uslovima, kao i unapređenje i održavanje saobraćajne signalizacije u ispravnom stanju u uslovima ekonomske

krize jeste težak, ali primarni zadatak države u smanjenju žrtava saobraćajnih nesreća na našim putevima.

Istraživanja ovog tipa doprinose boljem shvatanju problema saobraćajne traume. Analizom se identifikuju dominantni etiološki faktori, propusti u aktuelnim merama bezbednosti, ukazuje se na specifičnost ispoljavanja saobraćajnog traumatizma u različitim regionima zemlje. Podaci dobijeni ovim tipom istraživanja pomogli bi u planiranju mera prevencije u nastojanju da se posledice saobraćajne traume ako ne u potpunosti spreče, onda zasigurno u velikoj meri ublaže.

Literatura:

1. Đurić P, Miladinov-Mikov M. Epidemiološke karakteristike saobraćajnog traumatizma u AP Vojvodini. *Med Pregled*. 2009; LXII (1-2):17-22.
2. Global status report on road safety. World Health Organization Department of Violence & Injury Prevention & Disability. 2008. http://www.who.int/violence_injury_prevention
3. Injuries in the European Union, Report on injury statistics 2008-2010, EuroSafe, Amsterdam, 2013.
4. Statistički izveštaj o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji u 2013. godini. Agencija za bezbednost saobraćaja 2014.
5. Masniak D. Social and economic costs of road accidents in Europa. www.law.muni.cz/sborniky.
6. Alfaro, Chapuis and Fabre, Socio-economic cost of road accidents, final report of action. COST 313, Brussels: Commission of the European Community, 1993.
7. Blincoe, L. J., Miller, T. R., Zaloshnja, E., & Lawrence, B. A. The economic and societal impact of motor vehicle crashes, 2010. (Revised). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
8. Petridou EI, Moustaki M. Human factors in the causation of road traffic crashes. *Eur J Epidemiol*. 2000;16(9):819-26.
9. Swaddiwudhipong W1, Nguntra P, Mahasakpan P, Koonchote S, Tantriratna G. Epidemiologic characteristics of drivers, vehicles, pedestrians and road environments involved in road traffic injuries in rural Thailand. *Southeast Asian J Trop Med Public Health*. 1994 Mar;25(1):37-44.
10. Naci H1, Chisholm D, Baker TD. Distribution of road traffic deaths by road user group: a global comparison. *Inj Prev*. 2009 Feb;15(1):55-9. doi: 10.1136/ip.2008.018721.
11. Dandona R1. Making road safety a public health concern for policy-makers in India. *Natl Med J India*. 2006 May-Jun;19(3):126-33.
12. Hakim S1, Shefer D, Hakkert AS, Hocherman I. A critical review of macro models for road accidents. *Accid Anal Prev*. 1991 Oct;23(5):379-400.

KONZUMIRANJE ALKOHOLA KAO ŠTETNE NAVIKE U POPULACIJI MLADIH // STRUČNI RAD //

Drinking alcohol as harmful habits among young people

Miljanović G.¹, Stanić G.¹, Stojanović G.¹, Terzić N.¹, Janošević M.²

¹ Visoka Zdravstvena Škola Strukovnih Studija Beograd

¹ Univerzitet Odbrane Vojna Akademija

Sažetak

Uvod: Konzumiranje alkohola, predstavlja masovnu i gotovo pandemijsku pojavu u ponašanju, kako opšte, tako i populacije mladih i postaje deo socijalne patologije, sa neminovnim zdravstvenim posledicama.

Cilj: Sagledati navike konzumiranja alkohola u populaciji studenata, utvrditi njihove stavove prema konzumiranju alkohola i informisanost o štetnosti konzumiranja alkohola.

Metodologija: Deskriptivnom i opservacionom metodom – anketom, sprovedeno je istraživanje u studentskoj populaciji Visoke zdravstvene škole strukovnih studija u Beogradu, na slučajnom uzorku N=316 studenata svih godina osnovnih strukovnih studija. Korišćen je deo upitnika ESPAD koji je prilagođen za potrebe ovog istraživanja, anoniman je i sastojao se od 14 pitanja.

Rezultati: Dobijeni rezultati ukazuju da 92,4% ispitanika ima iskustvo konzumiranja alkohola. Polovina je prvo alkoholno piće konzumirala po nagovoru druga/drugarice. Motivi pijenja alkohola su uglavnom hedonističke prirode. Rezultati ukazuju da 69,3% ispitanika ima iskustvo opijanja. Ispitanici konzumiraju približno sve vrste alkohola, a više od polovine ispitanika alkohol konzumira u društvu jednog prijatelja, njih 56,3%. Više od polovine ispitanika 56% ima pozitivan stav prema konzumiranju alkohola, dok samo 33% studenata su dobro informisani o štetnosti konzumiranja alkohola.

Diskusija: Konzumiranje alkohola je najčešći oblik zavisnosti među mladima. Motiva i okidača ima više, pored uticaja vršnjaka tu je i radoznalost, kao i blagonaklon odnos našeg društva, prema pijenju alkohola. Vršnjaci se ponašaju kao uticajan model, uvođenjem u rizične aktivnosti. Brucoška populacija je naročito izložena riziku. Zaključak: Ispitanici su u velikom broju konzumirali alkohol. Imajući u vidu da je ispitivanje bilo anonimno i struku za koju se obrazuju ispitanici, rezultati su sigurno lošiji kako kod ispitanika tako i u opštoj populaciji studenata. Zato je veoma važno u toku školovanja, podizanje svesti o štetnosti konzumiranja alkohola i razvijanje veština, kako bi mladi naučili kako da odole pritiscima usvajanja novih štetnih oblika ponašanja, pa i konzumiranja alkohola.

Ključne reči: alkohol mladi, loše navike, studenti.

Abstract

Background: The consumption of alcohol is a massive and almost pandemic occurrence behavior, in general, and the youth population and becomes part of the social pathology, with the inevitable health consequences.