CEDEM
CENTAR ZA EDUKACIJU I DRUŠTVENU EMANCIPACIJU MLADIH

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ВОЗИ БЕЗБЕДНО

Израда брошуре “Вози безбедно” финансирана је од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије

CEDEM

CEDEM
CEDEM

CEDEM

ŽVCZDA
CEDEM

CEDEM

VOZI
BEZBEDNO

Брошура

ВОЗИ БЕЗБЕДНО

ЦЕНТАР ЗА ЕДУКАЦИЈУ И ДРУШТВЕНУ ЕМАНЦИПАЦИЈУ МЛАДИХ
ЦЕДЕМ

САДРЖАЈ

Медицинска школа “Београд”
“Брзина, санкције за прекорачење брзине и зашто везивати појас”.....6

Прва београдска гимназија
“Пешаци као безбедни учесници саобраћаја”.....11

Прва економска школа и Четрнаеста београдска гимназија
“Тежина повреда - колико кошта небезбедна вожња?”.....16

Деесета београдска гимназија
“Бициклисти као безбедни учесници саобраћаја”.....23

Тринаеста београдска гимназија
“Вози мотоцикл, али поштуј правила безбедне вожње”.....29

“Алкохол као узрок небезбедне вожње и саобраћајних незгода - када возим не пијем”.....37

Радови у оквиру брошуре “Вози безбедно” настали су на основу предавања, едукација и радионица на пројекту.

ПРЕДГОВОР

Први пут до сада сусрећем се са писањем предговора једном овако квалитетном делу, једној едукативној брошури, коју су у оквиру пројекта „Вози безбедно“ урадили београдски средњошколци, ученици Прве, Десете, Тринаесте и Четрнаесте београдске гимназије, као и Прве економске школе Медицинске школе Београд.

Пројекат „ Вози безбедно“ реализовао је Центар за едукацију и друштвену еманципацију младих (ЦЕДЕМ), уз финансијску подршку Министарства саобраћаја, грађевине и инфраструктуре Републике Србије. Не би било коректно, да у овом предговору не споменем и потпредседницу Владе и министарку саобраћаја, инфраструктуре и грађевине, проф. др Зорану Михајловић, која је пружила велику подршку овом пројекту и тако допринела његовој успешној реализацији. Велику захвалност дугујемо и саветници министарке Светлани Секулић, која је увек била ту да током трајања пројекта одговори на сва наша питања и помогне да пројекат што успешније реализујемо.

Подршку пројекту „Вози безбедно“ дали су и Агенција за безбедност саобраћаја, Министарство просвете, науке и технолошког развоја, Министарство омладине и спорта, као и новинска агенција Тањуг која је била главни медијски партнер.

Током трајања целокупног пројекта „Вози безбедно“ ученици који су учествовали у пројекту исказали су висок степен мотивације и успешно одрадили све активности које су биле предвиђене пројектом - од присуствовања дводневној едукацији 8. и 9.октобра за вршњачке едукаторе за безбедност младих у саобраћају, преко вршњачких радионица, па све до израде ових текстова о безбедности младих у саобраћају, који су примарно намењени њиховим вршњацима, београдским средњошколцима и свим младим људима који желе да се информишу о значајубезбедности младих у саобраћају.

Посебну захвалност, у име УО ЦЕДЕМ-а, у име Огњена, Наталије, Игора, Наде, Марка, Ангелине и своје лично име, дугујемо волонтерима ЦЕДЕМ-а, који су пружили велику подршку успешној реализацији овог пројекта.
Искористићу ове редове да споменем имена тих људи, волонтера ЦЕДЕМ-а чији је допринос овој публикацији огроман. Велико хвала у име УО ЦЕДЕМ-а - Тијани Паунић, Вуку Дамњановићу, Катарини Радловачки, Вуку Ђорићу, Ани Пејици, Јелени Штрбац, Марини Ивановић, Вањи Алексић, Катарини Тодоровић, Маријани Малинић, Александри Макарић, Мињи Мијатовић и Јовани Шакоти.
Посебну захвалност дугујемо и Николини Николић, која је одрадила целокупан дизајн, како ове брошуре тако и свих графичких решења на пројекту „Вози безбедно“.

У нади да ће ова брошура помоћи у подизању безбедности младих и да ће спасити макар један млади живот,

У Београду, 01.12.2015.

Пајазит Г. Помак, председник УО ЦЕДЕМ-а

МЕДИЦИНСКА ШКОЛА „БЕОГРАД“
„БРЗИНА, САНКЦИЈЕ ЗА ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ И ЗАШТО ВЕЗИВАТИ ПОЈАС“

Брзина је чудо.

Брзина је један од најчешћих фактора страдања учесника у саобраћају, а нарочито младих особа.Брзина је кључни фактор у саобраћају када говоримо о безбедној вожњи. Њен значај је колосалан. Брзина удружена са осталим условно опасним факторима који утичу на безбедност у саобраћају, као што су временски услови, стање пута, уживање психоактивних супстанци и алкохола, може бити летална. Неопходно је поштовање прописа о безбедности у саобраћају и законских норми када говоримо о брзини, зато што је степен опасности осталих фактора директно повезан са истом. На пример, неће се вама десити несрећа на путу ако возите по влажном коловозу брзином од 50 км/час, него ће се саобраћајна незгода догодити ако возите 120 км/час у истим условима и самим тим омогућите настанак воденог клина, што значи да пнеуматици немају контакт са подлогом коловоза и при томе возило лако излеће са пута. Дакле, од брзине све зависи.

Тежина повреда насталих при саобраћајној несрећи је такође повезана са брзином. Различит степен повреда настаје при различитим брзинама, тако на пример, при брзини од само 13 км/час долази до прелома подлактица при удару возила у неку препреку ако возач држи волан чврсто, а замислите шта се може догодити при брзини од 60 км/час када нисте везани. Ограничење брзине у насељеном месту и насељу је промењено управо из разлога степена саобраћајних незгода и последица истих, а у најтежим случајевима и степена смртности.

Велику улогу у игри живота и смрти, када дође до неочекиване ситуације на путу и саобраћајне несреће, игра зауставни пут возила који такође директно зависи од брзине. Зауставни пут неког возила је пут који возило пређе од момента почетка кочења до потпуног престанка кретања тог возила. Што је брзина кретања возила већа, већи је и зауставни пут. Оно што претходи зауставном путу је дужина трајања времена потребног нашем мозгу да обради информацију добијену од очију од тренутка када возач уочи препреку на путу, на пример дете које је појурило за лоптом, до тренутка повратне информације и почетка кочења. За то време, имајте на уму, возило такође пређе одређену дистанцу на путу. Тако ће, на пример, возило које се креће брзином од 60 км/час прећи 17 м од момента уочавања препреке до почетка кочења и још 21 м у зауставном путу, а возило које се креће брзином од 50км/час прећи дистанцу од 13,5 м док мозак обрађује информацију, а 15м у зауставном путу.

Није потребно да особа излети из возила или да се креће возилом огромном брзином да би настала повреда или смртни исход, довољно је да се возило креће мало више од дозвољене и могу се задобити леталне повреде и од појаса у возилу.

Неће особу убити појас. Да је тако би био замењен неком другом методом заштите возача у возилу, убиће га повреда коју је појас начинио при одређеној брзини. Повреде типа преломи ребара могу узроковати расцеп плућа, јетре и других органа и тако начинити обилна крварења и леталан исход.

Поштовање прописа одређених Законом о безбедности у саобраћају је најбитније за сигурну и безбедну вожњу. Придржавајте се ограничења и поштујте прописе и то је довољно за безпоследичну вожњу.

Зашто везивати појас?

Око 71,6% возача аутомобила везује појас, односно 68,1% сувозача, показују најновија истраживања Агенције за безбедност саобраћаја. Ситуација је још гора у погледу везивања појаса на задњем седишту, где међу 100 путника тек четворо буде везано!
Приликом саобраћајне незгоде у којој возач или путници у возилу нису везани догађа се да након удара возила у неки објекат невезани возач или путник удара у делове у унутрашњости возила (на пример: грудима у волан или главом о ветробранско стакло), чиме могу настати повреде са смртним исходом.

Употреба сигурносних појасева, приликом судара задржава тело возача односно путника чврсто везано за седиште и тиме спречава удар тела у делове унутрашњости возила.
Приликом удара возила у неку препреку, возило се зауставља, а невезана тела која се налазе унутар возила настављају да се крећу, и ударају у унутрашњост возила: волан, ветробранска стакла, седиште испред себе, итд. Везан појас у оваквим ситуацијама има функцију да задржи човека везаног за седиште и спречи повреде!

Појас је направљен тако да прелази преко најчвршћих делова тела, рамена и карличног појаса. Познато је да се приликом судара оптерећење возача и путника повећава и до 20 пута. На тај начин путник са задњег седишта може да повреди возача или сувозача на предњем седишту, независно од тога да ли они користе појас или не.

Зато је важно да појас користе сви путници у возилу, јер невезани путници могу да угрозе возача и сувозача, који седе на предњим седиштима и који су везани. Појас смањује ризик од тешких повреда у саобраћајним незгодама за око 60-70%, док у случају превртања возила смањује ризик од смртног страдања за 75%.

Зашто се везивати на задњем седишту?

Зашто је важно да се људи везују позади, било у таксију или у приватном аутомобилу? Многи људи кажу да је везивање појасева ствар њиховог избора и да они одлучују о свом животу. Међутим, када је везивање појаса на задњем седишту у питању, онда таква особа не угрожава само себе већ и особу испред себе. Дакле, ако бисмо ми сада ишли 40 на сат па оједном ударили у неки камион, а путник на задњем седишту није везан, то лице би на возача тј. сувозача који се налази испред њега деловао исто као да је скочио са другог спрата на њега.

Саобраћајним речником то се назива и "ефектом слона", јер би лице које седи иза, при директном судару, у особу испред ударило тежином од неколико тона.

Најскупља је школа када се учите на сопственим грешкама. Нажалост, они, који су доживели тешке повреде или им је неко у фамилији страдао због тога што није био везан на задњем седишту, ће појас увек користити.

А ко не жели да учи на грешкама, везивање појаса је обавезна лекција. Вожњу ће, за почетак, завршити са неколико хиљада динара више, а што је наравно најважније – живи.

Поштуј ограничења - успори!

Као свакодневни учесници у саобраћају, били ми пешаци, возачи или путници, обавезно је да поштујемо правила саобраћаја прописана законом.

Међутим, и поред тога постоји велики број саобраћајних несрећа у којима смо или учествовали или били сведоци или знамо некога ко је учествовао у саобраћајној несрећи, а од тога највише настрадалих јесу пешаци који су или својом кривицом или кривицом других доживели несрећу.

Поштовањем правила саобраћаја прописана законом можемо смањити шансу за настанак саобраћајне несреће.

Лако је мислити како свако одговара за своју безбедност у саобраћају и тиме смо ослобођени дужности да поштујемо правила. Будите одговорни, поштујте ограничења - успорите!

САНКЦИЈЕ ЗА ПРЕКОРАЧЕЊЕ БРЗИНЕ

Учесници у саобраћају (сходно члану 20. Закона) дужни су да поступају у складу са прописима о правилима саобраћаја, саобраћајној сигнализацији, знацима и наредбама које даје овлашћено службено лице надлежног органа (што подразумева и поштовање препоручених и максималних брзина). Непоштовање прописа у саобраћају од стране возача, као и других учесника може изазвати погоршање безбедности саобраћаја а тиме и настајање саобраћајне незгоде са материјалном штетом, повређенима и смртним случајевима. За непоштовање и повреду прописа из области безбедности саобраћаја од стране учесника у саобраћају предвиђене су следеће казне:

- Новчане казне
- Казнени поени
- Казне затвора
- Мере безбедности
- Заштитне мере.

Казне за прекорачење брзине се деле на 3 веће групе и то су:

1. Опште одредбе о прекорачењу

- У НАСЕЉУ
- ВАН НАСЕЉА

2. Према врсти возила

- АУТОБУСИ
- ТРАКТОР, РАДНА МАШИНА, ТУРИСТИЧКИ ВОЗ

3. Посебне одредбе у вези техничког регулисања саобраћаја

- ЗОНА УСПОРЕНОГ САОБРАЋАЈА
- ЗОНА 30
- ЗОНА ШКОЛЕ

У насељу (дозвољено 50 km/h или сходно саобраћајном знаку)						
БРЗИНА КРЕТАЊА (Услови, органичења)	ОДРЕДБЕ ЗАКОНА	НОВЧАНА КАЗНА	КАЗНА ЗАТВОРА	ПРЕКРШАЈНА ОДРЕДБА	КАЗНЕНИ ПОЕНИ* (чл. 335, 336.)	
Прекорачење до 10 km/h (од дозвољене брзине, у насељу)	чл. 43. став 1. и 45. став 1. тач. 1, 2,3	3.000 дин	-	чл. 334. став 1. тач. 8)	-	-
Уколико је прекршајем изазвана непосредна опасност или саобраћајна незгода		5.000 до 15.000 дин			мин. 2	
Прекорачење до 20 km/h (од дозвољене брзине, у насељу)	чл. 43. став 1. и 45. став 1. тач. 1, 2, 3.	5.000 дин	-	чл. 333. став 1. тач. 15)	-	-
Уколико је прекршајем изазвана непосредна опасност или саобраћајна незгода		6.000 до 18.000 дин			мин. 2	
Прекорачење од 21 km/h до 50 km/h (од дозвољене брзине, у насељу)	чл. 43. став 1. и 45. став 1. тач. 1, 2, 3.	6.000 до 20.000 дин	-	чл. 332. став 1. тач. 8)	4	мин. 30 dana
Уколико је прекршајем изазвана непосредна опасност или саобраћајна незгода		10.000 до 40.000 дин	или до 45 дана		(+ 1) = 5	+ 2 месеца (макс. 12 месеци)
Прекорачење од 51 km/h до 70 km/h(од дозвољене брзине, у насељу)	чл. 43. став 1. и 45. став 1. тач. 1, 2, 3.	15.000 до 30.000 дин	или до 30 дана	чл. 331. став 1.тач. 6)	7	мин. 4 месеца
Уколико је прекршајем изазвана непосредна опасност или саобраћајна незгода		30.000 до 50.000 дин	или до 60 дана		(+3) = 10	+ 2
Прекорачење преко 70 km/h (од дозвољене брзине, у насељу)	чл. 43. став.1. и 45. став 1. тач. 1, 2, 3.	или 100.000 до 120.000 дин	мин 15 дана	чл. 330. став 1. тач. 9)	14	мин 8 месеци
Уколико је прекршајем изазвана непосредна опасност или саобраћајна незгода		или 120.000 до 150.000 дин	мин 45 дана		16	мин 10 месеци

Аутори овог текста су ученици Медицинске школе „Београд“ - Ана Антељевић, Сара Тодоровић, Исидора Ђорђевић, Ненад Митић, Никола Поповић и Данијела Тодоровић.

ПРВА БЕОГРАДСКА ГИМНАЗИЈА
„ПЕШАЦИ КАО БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ САОБРАЋАЈА“

Семафор – зелено светло

Зелено светло на семафору означава слободан пролазак. Међутим, то не значи да не треба обратити пажњу на возила која ће имати условно зелено, или која чак неће стати на црвено не би ли пешацима омогућили пролаз. Семафор пешаку треба да пружа највећу сигурност, јер је семафор уређај који је направљен како би регулисао саобраћај на најбољи могући начин и како би спречио бројне несреће.

Пешаку је строго забрањен прелаз када је укључено црвено светло, међутим, на зелено пешак има право неометаног проласка. У теорији би то требало да значи да чим се упали зелено, пешак може без размишљања да прелази улицу и да не стрепи од тога да му неко можда неће стати. У пракси су, нажалост, ствари много другачије. Никада није укључено зелено само за пешака, а за возила из свих смерова црвено. Увек је омогућен пролаз и пешацима и моторним возилима у исто време и увек се возилима на путу нађе један пешак или више њих. У овим ситуацијама, пешак има предност.

Али свако од нас се уверио у то да се пешаку не уступа стално предност коју он законски поседује. Као слабији, пешак је у немогућности да се прилагођава аутомобилу, стога се повлачи када види да неки возач нема намеру да се заустави. Но, возачи су ти који морају да имају свест о томе да пешацима треба омогућити пролаз бар на тим местима која су за то намењена, тј. на оним местима на којима је саобраћај регулисан постављањем светлосних сигнала. Без обзира на то колико возач жури, колико му је хитно да што пре пређе неку дистанцу, он увек мора да има у глави да пешаци на том семафору чекају и да њихов живот може да зависи од њихове журбе.

Дешава се да људи ставе слушалице у уши или телефонирају док прелазе семафор, сигурни да им се ништа неће догодити, а да баш тада постоји шанса да дође до незгоде. Зато возачи морају имати стрпљења за ове најугроженије учеснике у саобраћају.

Прелазећи на зелено на пешачком прелазу, проценат безбедности пешака је највећи, јер је пешак тада учинио све што је у његовој моћи како би безбедно прешао улицу. Све остало није до њега. Пешак не може да зна да ли ће возач аутомобила прећи на црвено, да ли ће бити у алкохолисаном стању, па неће стати, али оно у шта може да буде сигуран је да је он учинио све што је могао, осмотрио пут и прешао брзо како не би задржавао саобраћај. Тиме је пешак сачувао не само себе, већ и друге.

Пешачки прелаз - безбедан пешак

Пешачки прелаз је, после семафора, друго најбезбедније место на коме пешак може прећи коловоз. Поставља се на местима које су предвиђена за прелаз пешака и са разлогом се налази баш ту . Увек су на местима која су пешацима најпотребнија, јер семафори не могу да се постављају на малим раздаљинама. Зато је битно да пешаци користе управо ове прелазе, а не да претрчавају улице где стигну, јер то није безбедно. Зато за њих постоје ограничења. Не смеју да прелазе улицу ван пешачког прелаза, уколико им је он на растојању до 100 метара. Уколико нема тротоара на коме би пешаци могли да се крећу, имају право да користе коловоз, крећући се у колони, тако да не заузимају више од 1 метра ширине коловоза. Уведен је и закон да на пешачком прелазу пешак не сме имати обе слушалице у ушима и не сме користити мобилни телефон, а све у циљу повећања њихове безбедности.

Такође постоји закон завозаче, који их обавезује да на пешачком прелазу морају да пропусте пешака. Сваки пешак који је већ на путу, или је тек ступио на пут, или показује намеру да ступи на пут,има предност и возач је дужан да се заустави пред њим. Уколико то не учини, добиће новчану казну и негативне поене. Такође, непропуштање пешака на пешачком прелазу за време полагања возачког испита се кажњава. Али, нису само возачи криви. Много пешака одбија да иде до пешачког прелаза, угрожавајући тако своју безбедност. Прелазе улице јер им је далеко да оду до зебре или семафора, јуре за аутобусима итд. Често се могу видети људи са малом децом како претрчавају улицу, што се сматра највећом неодговорношћу.Закон је и овде ступио на снагу. Казном до двадесет хиљада динара могу бити кажњени они који непрописно прелазе улице, и то посебно са децом.

Они који користе слушалице или мобилни телефон током преласка на пешачком прелазу , биће кажњени са три хиљаде динара. Све је уведено у циљу повећања безбедности пешака и сви треба да имају у виду какве су последице непоштовања ових прописа.

Аутомобили и пешак - ко има предност ?

Да ли је тешко одговорити на питање: ко има предност - аутомобил или пешак?

Аутомобил је моторно возило намењено за превоз путника или робе, велике снаге, масе и издржљивости. Споља је заштићен лимаријом, која у случају несреће може да ублажи штете, а изнутра ваздушним јастуцима и појасевима који људима могу сачувати животе.Пешак је човек, неупоредиво мање масе од аутомобила. За разлику од аутомобила, заштићен је само одећом и кожом.Ако се реално сагледају ствари, схватиће се да у сваком случају пешак треба да има предност јер је знатно слабији од аутомобила.Закон је урадио шта је могао да би заштитио пешака. Обезбедио му је слободан пролаз на семафору (када је укључено зелено), као и слободан прелаз улице на пешачком прелазу.Оно што није до закона је свест возача. Мора се признати да се на семафору доста поштује пуштање пешака.

На пешачким прелазима је већ другачије. Многи возачи неће пешаку уступити пролаз и прописе, јер ни полиција није у стању да патролира крај сваког пешачког прелаза. Пре него што су постали возачи сви су они били пешаци, и сви знају како је то када чекаш да ти неко уступи пролаз, када си у страху да ступиш ногом на коловоз јер не знаш да ли ће неко ипак стати или ћете ипак ударити.

Наравно, ниједан присебан возач нема намеру да усмрти невиног пешака, али исто тако већина возача нема намеру да стане на пешачком прелазу. На тим местима су углавном смањене дозвољене брзине, како би се возачи аутомобила ипак припремили за заустављање, уколико би то било потребно.Ван пешачких прелаза и семафора, аутомобил је тај који има предност, јер је пешаку забрањено да се туда креће. Међутим, возачи морају пазити да се на коловозу изненадно не појави неки пешак, а исто тако се пешаци морају трудити да се крећу само оним деловима пута који су за то предвиђени

Бициклизам и пешаци

Бициклисти, као и пешаци, не могу да се крећу по целом коловозу. Могу се кретати по бициклистичким стазама, а по путу само уз десну ивицу коловоза, и то један иза другог, ако их има више.Бициклисти немају неку заштитну опрему. Имају кациге, наочаре и штитнике за лактове и колена. Уколико би дошло до пада, та заштита би ублажила повреде, док у случају било каквог судара не би много помогла. Бициклисти су заштићени и најсигурнији на бициклистичким стазама. Оне нису много широке, па стога аутомобили не могу да им представљају опасност на таквом делу пута. Пешаци су они који бициклистима ту сметају.

Они често не поштују бициклистичку стазу која је намењена искључиво бициклистима. Уколико постоје пешачка стаза и бициклистичка стаза, пешаци ће се кретати по обе, и ако имају један део пута само за себе. Бициклисти ће покушавати да избегну пешаке, али то неће увек бити изводљиво.

Многи пешаци се жале због бициклистичких стаза, тражећи да их и они користе. Они сматрају да бициклисти могу да се крећу по путу, тротоарима и да им стаза није потребна. Многи бициклисти се и крећу тротоарима када нема бициклистичке стазе, да би избегли излазак на пут и сукоб са нервозним возачима.

Чињеница је да бициклисти представљају проблем и возачима аутомобила и пешацима. Када су на коловозу, то смета аутомобилима, када су на тротоару, то смета пешацима који се туда шетају. А када користе своју стазу, која је намењена баш за њих, опет пешаци негодују јер им треба више простора за шетњу.На нек иначин су бициклисти угроженији од пешака, јер нигде не могу да добију право слободног и неометаног кретања. Што је нагоре, то немају на местима која су им законски додељена.

Пешаци треба да имају у виду да бициклисти морају да имају своје стазе, јер они возе превозно средство које ипак не може да се креће по путу са осталим моторним возилима. Исто као што пешаци имају своје пешачке стазе, које нису намењене ни за кога другог сем за њих, тако и бициклисти имају права да се крећу без ометања макар по својим стазама.

Саобраћајне незгоде и пешаци

Саобраћајне незгоде се дешавају свуда, на семафорима, мостовима, пешачким прелазима, било којим раскрсницама. Могу имати мање или веће последице. Пешаци често настрадају ван своје кривице.Приликом изласка из аутобуса, услед смањене прегледности, пешак помисли да може прећи улицу, крене иза аутобуса, не види возило, и бива повређен или чак на месту мртав.

Дешава се да аутомобил не стане на пешачком прелазу, на коме се већ налази човек, или мало дете. Моторно возило тако повреди или усмрти недужног пешака.Под дејством алкохола возач моторног возила се не заустави на црвеном светлу, већ настави и удари пешака који прописно прелази улицу. Пешак бива повређен, а неретко и на лицу места мртав.

Пешак прелази улицу ван пешачког прелаза или семафора, на недовољно осветљеном путу. Ауто га не види на време, већ кочи онда када је већ касно. Пешак задобија тешке повреде или бива мртав.

Возач у журби прелази док му је условно зелено и не успорава довољно да би пропустио пешаке, наносећи им тако теже телесне повреде.

Бициклисти могу да се сударе са пешаком. Обе стране могу бити повређене.

Аутори овог текста су ученици Прве Београдске гимназије - Урош Милић, Петар Лазовић, Марина Ристић, Јован Благојевић, Ђорђе Стаменковић, Милица Мијатовић, Александар Јокић, Душан Раденковић и Огњен Трајковић.

Прва економска школа и Четрнаеста београдска гимназија
„ТЕЖИНА ПОВРЕДА - КОЛИКО КОШТА НЕБЕЗБЕДНА ВОЖЊА?“

1. Тежина повреда - случај мотоциклиста и бициклиста

Бициклисти и мотоциклисти највише страдају у саобраћајним незгодама зато што многи не користе адекватну заштиту. Као најчешће повређени у 98% саобраћајних незгода где учествују мотоциклисти и бициклисти су сами возачи, док у 45% случајева, повреде које се догоде не спадају у лаке.

Повреде можемо поделити на повреде лакшег и тежег облика.
- Лаке телесне повреде: огреботине, огуљотине, угрување, преломи, уганућа итд.
- Тешке телесне повреде: отворени преломи, страно тело, оштећење дисајних путева, унутрашње крварење, повреда главе итд.

При саобраћајним несрећама истих, најчешће страдају горњи (24,3%) и доњи екстремитети (31,8%) и глава (18,4%).

Један од случајева који се догађа у саобраћајним несрећама јесте да долази до моменталне смрти уколико дође до повреде главе. Такође, могу се пореметити многе фукције у мозгу, па жртве не би могле да воде нормалан живот. Учесници страдали у саобраћајним незгодама могу остати парализовани због тешких повреда доњих екстремитета.
Такође може доћи до повреда врата (1,1%), кичме (5%), карлице (2,2%), абдомена (4,1%), грудног коша (7,4%), као и до повреда целог тела (5,7%).

Повреде могу бити механичке, а њих можемо поделити на:
а) озледе - крвни подлив, крвни излив, огуљотина, нагњечина, расцеп, продор, пробој, провала, разорина и раскомадина, прелом, ишчашење зглоба, уганућe итд.
б) ране - раздерина, убодина, секотина итд.
Компликације повреда, поред тежине саме повреде, зависе и од других фактора као што су лична својства организма повређеног, брзина којом је повређени снабдевен након несреће, квалитет лечења итд.

Према локацији, компликације повреда могу бити локалне (настале на лицу места несреће или у непосредној околини) и опште (развијају се даље од места несреће, било да је то у амбулантним колима, болници итд.).

Према времену настанка у поређењу са временом повређивања, можемо их поделити на ране (развијају се одмах или врло брзо након повређивања у саобраћајној незгоди) и касне (могу се развити месецима или годинама после повређивања).

2. Алкохол - као узрок саобраћајних незгода и повреда

Алкохол је у вожњи самоубиство. Последице од алкохола које могу настати уколико одлучимо возити пијани могу бити катастрофалне.

Често се догоди да не приметимо колико алкохолних пића попијемо, али се њихов утицај врло брзо одрази на наш организам. Ако на празан стомак попијемо чашу алкохола, његов учинак се примећује већ после 15 минута, а ако је попијемо у току оброка, реакција се догађа после сат времена.

Када га једном пробамо, алкохол одлази право у крв, кроз желудац и црева, а она га затим преносе у мозак, где успори све или сасвим поремети рад, пошто акохол на тело делује као седатив.

Само две чаше довољне су да се достигне 0,50 грама алкохола у литри крви, а то је праг за који се већ наплаћује казна и узима дозвола. При тој количини, особе које нису навикле на алкохол осећају лаку опијеност. Многи и немају осећај припитости, али пиће упркос томе утиче на њихов организам. Тако већ настају опасне промене: опада способност опажања у вожњи и знатно се продужава време реакције. Овај постотак алкохола изазива осећај опуштености, човек постаје храбрији, мање пажљив, поспанији или веселији, безбрижнији, али и површнији у процени способности за вожњу и услова на цести, а истовремено се смањује и будност и успоравају се рефлекси. При тој припитости видно поље се сужава у толикој мери да возач не разликује плоче са натписом или пешаке који желе да пређу улицу, као ни возила која наилазе из смерова под правим углом. Понекад види двоструко, покрети су му неусклађени, теже процењује удаљености на цести, слабије подноси светла возила која му долазе у сусрет, рефлекси су му спорији. Теже се подносе и ноћна заслепљења светлима возила која долазе из супротног смера.

У ствари, возач се понаша као кратковида особа која вози без наочара. Са 0,80 грама алкохола у крви, што одговара количини од три - четири испијене чаше, возач више уопште не може управљати аутомобилом и са великим потешкоћама се сналази у саобраћају. Треба имати на уму да алкохол пружа осећај лажне сигурности, јер возача наводи да потцењује ризик и да се лакше упусти у кршење забрана. Отуда долази до претераног повећања брзине и заборављања на сигурносни појас.

Иако сте попили само једно пиће, најбоље је да сачекате барем два сата - толико је организму потребно да отклони чашу алкохола или да одспавате мало и онда седнете за управљач возила. Све друге варијанте трежњења крајње су бескорисне. Због тога, будите стрпљиви и сачекајте пре него што мутне главе седнете за волан и направите непотребну компликацију.

КАЗНЕ:
0,3-0,5‰ - 5.000 динара
0,5-1,2‰ - 6.000 - 20.000 динара, 6 казнених поена, забрана вожње 3 месеца
1,2-1,6‰ - 15.000 - 30.000 динара, 10 казнених поена, забрана вожње 6 месеци
1,6-2‰ - 15.000 - 30.000 динара, 12 казнених поена, забрана вожње 8 месеци
преко 2‰ - забрана вожње 8 месеци, 14 казнених поена и затворска казна од најмање 15 дана

АЛКОХОЛУ НИЈЕ МЕСТО У САОБРАЋАЈУ !!!!

3. Прекорачење брзине као узрок повреда

Брзина је један од кључних фактора ризика од друмских саобраћајних незгода, који утиче како на ризик од друмских саобраћајних незгода, тако и на тежину повреда задобијених у њима (Haddon, 1973).
Веће брзине доводе до већег ризика од саобраћајних незгода и до веће вероватноће тешких повреда. Разлог за то је што се, са повећањем брзине, повећавају пређени пут током периода потребног за реакцију возача и дужина заустављања. Поред тога, на већим брзинама су ефекти грешака возача увећани. У саобраћајним незгодама, што је већа брзина, већа је и количина механичке (кинетичке) енергије која мора да се апсорбује током удара. Због тога је већа вероватноћа тешких повреда.

Ниво телесних оштећења зависиће од облика и крутости ударне површине или објекта, али брзина најчешће има пресудну улогу (Christoffel i Gallagher, 2006). Рањиви учесници у саобраћају, као што су пешаци, бициклисти, моторни бициклисти и мотоциклисти изложени су великом ризику од тешких повреда или смрти у сударима са моторним возилима. Разлог за то је то што су они често потпуно незаштићени или, у случају мотоциклиста, имају веома ограничену заштиту.

Вероватноћа смрти пешака кога удари моторно возило драстично се повећава са брзином. Истраживања показују да већина рањивих (незаштићених) учесника у саобраћају преживи после судара са возилом који се креће брзином од 30 км/час, док је смрт исход у већини случајева ових судара са возилом које се креће брзином од 50 км/час (ОЕЦД, 2006). У већини саобраћајних незгода са тешко повређенима и погинулима, повреде су последица оптерећења и убрзања – већих од оних које тело може да толерише – од стране неког дела возила. Људска толеранција повреда изазваних возилом биће премашена ако се возило креће брзином већом од 30 км/час. Пешаци су изложени ризику од смрти од око 80% на брзинама удара од 50 км/час.

Непредвидивост људског понашања у комплексном саобраћајном окружењу показује да је нереално очекивати да све саобраћајне незгоде могу да буду спречене. Али, ако се већа пажња приликом пројектовања транспортних система посвети толеранцији људског тела на повреде могла би да се оствари значајна корист када већ дође до саобраћајних незгода, које би тада ређе доводиле до тешких повреда или смрти.

4. Прва помоћ

Шта кад се несрећа догоди?
Немојте стварати панику, јер губите драгоцено време!
Циљеви пружања прве помоћи су спасити живот, спречити погоршање стања и поспешити опоравак, не доводећи у опасност властити живот!
Тровање алкохолом може узроковати поремећај стања свести који може довести до коме.
Потребно је обратити пажњу на задах особе и ширину зеница.
У случају тровања алкохолом зенице су проширене, а код тровања опијатима изразито уске.

Како треба поступити?

1. Смирити околину и користити је за помоћ
2. Кратко се оријентисати има ли знакова угрожености живота:
   - губитак свести
   - престанак дисања
   - престанак куцања срца
   - јако крварење
3. Звати хитну помоћ/лекара
4. Спашавати живот ако су поремећене неке животне функције:
   - бочни положај
   - оживљавање
   - заустављање крварења

1. СИГУРНОСТ - када прилазимо жртви, морамо обратити пажњу на сопствену сигурност (опасност на улици, извор струје...)

2. ПРОВЕРА СВЕСТИ - клекнемо уз жртву, рукама је ухватимо за рамена, лагано протресемо и гласно дозовемо – нпр.''Чујете ли ме?''. Ако не одговара, сматрамо да је жива без свести.

3. ДИСАЊЕ - контрола не сме трајати дуже од десет секунди; код особа које су без свести долази до потпуног опуштања мускулатуре, па тако корен језика пада уназад и затвара дисајни пут. Длан једне руке ставимо на чело жртве, прстима друге руке дигнемо доњу чељуст и лагано забацимо главу уназад како бисмо ослободили дисајни пут. Ако нисмо приметили ниједан од ових знакова, онда жртва не дише! Ако жртва дише, треба је ставити у положај на боку и позвати хитну медицинску помоћ.

4. ХИТНА МЕДИЦИНСКА ПОМОЋ - замолити особу која је у близини да позове хитну медицинску помоћ, да да опис жртве и тачну локацију где се налазите.
ПРЕСТАНКОМ РАДА СРЦА ПРЕСТАЈЕ И ДИСАЊЕ.

5. МАСАЖА СРЦА - Корен длана једне руке ставимо тачно на средину прсне кости, другу руку положимо преко, прсте прекријемо и одигнемо их према горе како би притисак био само на прсну кост.

Руке потпуно испружимо и поставимо се тако да наша рамена буду изнад прсне кости жртве. Учинимо 30 компресија (утискивања). Притом, не смемо савијати руке у лактовима и одизати дланове с прсне кости. Током компресија прсну кост је потребно утиснути 4 - 5 цм у дубину, фреквенцијом од 100/минути.

6. УМЕТНО ДИСАЊЕ - Поновно забацимо главу жртве како би се ослободио дисајни пут. Како бисмо избегли директан контакт са жртвом, као заштиту користимо марамицу коју стављамо на уста жртве. Прстима једне руке зачепимо нос док другом придржавамо доњу вилицу. Својим устима обухватимо уста жртве и два пута удувамо кисеоник (метода уста на уста). Свако удувавање траје једну секунду. Након тога одмакнемо уста како бисмо допустили да зрак који смо удували и изађе из плућа жртве.

7. МАСАЖА СРЦА - ВЕШТАЧКО ДИСАЊЕ - С циклусима масаже срца и вештачког дисања престајете само:
а) ако жртва спонтано почне дисати
б) ако је дошла екипа хитне медицинске помоћи
ц) ако сте физички толико исцрпљени да не можете наставити с оживљавањем.

5. Поштовање саобраћајне сигнализације - Превентива саобраћајних незгода и повреда

Саобраћајна сигнализација је систем средстава, ознака и уређаја за регулисање и вођење саобраћаја. Она има за циљ информисање возача, скретање пажње на опасност, забрану, ограничења и обавезе којих се морају придржавати учесници у саобраћају.

У саобраћајну сигнализацију спадају:
• саобраћајни знакови - знакови опасности, изричитих наредби, обавештења, допунске табле и знакови са измењивим садржајем порука;
• ознаке на коловозу - уздужне и попречне ознаке на коловозу и остале ознаке на коловозу и тротоару;
• уређаји за давање светлосних сигнала - семафори за регулисање кретања возила, бицикала и пешака, уређаји за регулисање кретања трамваја, уређаји за регулисање кретања возила одређеном брзином, светлосни саобраћајни знакови на прелазу пута преко железничке пруге у истом нивоу, семафори за регулисање приступа возила;

• светлосне ознаке на путу
• браници и полубраници на прелазу преко железничке пруге
• привремена саобраћајна сигнализација - опрема за обележавање препрека на путу и места на коме се изводе радови на путу, давање знакова за регулисање саобраћаја на делу пута на коме се изводе радови и где је настала препрека која се не може одмах уклонити;
• остале ознаке на путу (за вођење слепих и слабовидих лица).

Пре свега, поштовањем саобраћајне сигнализације засигурно смањујемо учесталост саобраћајних несрећа. Нисмо ни свесни колико је то битно како за нас тако и за околину. Многи од нас не воде довољно рачуна о поштовању знакова, али они постоје да би се поштовали и да бисмо се заштитили од свакаквих незгода.

Када је реч о знаковима за ограничење брзине јасно је изражено ограничење брзине у насељеним местима и износи 50 км/час и нисмо ни свесни колико су тих 10 км/час од круцијалног значаја и колико ствари могу да промене. Треба успоравати у зони школе, и ту су веома наглашени знакови. Сваки знак је од изузетног значаја, иако ми понекад мислимо да нису толико важни. Сигурност у саобраћају је изузетно важна, али ту сигурност делимично сами стварамо.

Све нам је омогућено, на нама је да поштујемо знакове и размишљамо о својим поступцима.

Аутори овог текста су ученици Прве економске школе - Владимир Дробњак, Маја Филиповић, Никола Николић, Маја Костић, Аница Милетић и Даница Трајић, као и ученице Четранесте београдске гимназије Христина Војиновић и Вања Васовић.

ДЕСЕТА БЕОГРАДСКА ГИМНАЗИЈА
„БИЦИКЛИСТИ КАО БЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ САОБРАЋАЈА“

1) Заштитна кацига-зашто је користити?

Кацига је саставни део заштитне опреме и користи се за спречавање лакших и тежих повреда главе. По закону она није обавезна за лица старија од 18 година, али стручњаци препоручују њену сталну употребу.

Најбоље су кациге уочљивих боја како би бициклисти били примећени од стране других возача. Кацига не сме ограничавати ваше видно поље и напред мора бити два прста изнад обрва . Такође мора бити одговарајуће величине да би чврсто стајала на глави. Сваку кацигу потребно је заменити после ударца. Обавезно обратити пажњу на произвођача и квалитет при куповини.

Једна од најпознатијих српских пословица гласи: ‘’Боље спречити него лечити’’. Носите кацигу због себе јер вас нико други не може спасити нити се заштитити за вас.

2) Бициклистичке стазе. Безбедност у кретању

Свакодневно виђамо бициклисте на разним местима - у закрченим градовима, малим селима и пространим шумама. Бициклизам, од професије дохобија, окупља све генерације и чини живот лагоднијим и здравијим.

Широм света направљене су посебне траке, стазе и прелази намењени искључиво за њихово кретање.

Бициклистима је забрањено кретање аутопутем и мотопутем, а јавним путевима није дозвољено управљање бициклима деци млађој од 12 година. Бициклиста за кретање мора користити површину која је за њега намењена-бициклистичку стазу.

Бициклистичка стаза је пут намењен искључиво за кретање бицикала. Њом се не смеју кретати моторна возила и пешаци. Ако на коловозу постоји обележена трака за бицикле или поред коловоза постоји бициклистичка стаза, бициклиста је дужан да их користи. Бициклиста се мора кретати десном бициклистичком траком у односу на смер кретања саобраћаја.

Ако на путу не постоји посебна стаза за бициклисте, они се морају кретати десном страном коловоза у смеру кретања, на највећој раздаљини од једног метра од граничнелиније. Пролажење између кола и обилажење са десне стране није дозвољено.

Ми сматрамо да би код нас требало да постоји више бициклистичких стаза (као на пример у Копенхагену) и такође више бициклистичких прелаза.

3) Поштовање саобраћајне сигнализације за бициклисте

Сигнализација у саобраћају је веома битна - она даје и одузима предност кретања учесницима у саобраћају, припрема возаче и дисциплинује све учеснике да поштују саобраћајну сигнализацију.
Стога постоје одређени проблеми што се тиче обележавања самих бицикала, с обзиром на то да немају жмигавце који указују на наше намере. Зато се бициклисти служе покретима руке и знаковима који јасно указују на скретања с пута или било коју другу промену правца. Посебни семафори за бициклисте су препоручљиви, ради спречавања константног илегалног кретања бициклиста по пешачким прелазима.

У бројним градовима широм Европе постоје разноврсне привилегије за бициклисте. Бројни паркинзи, стазе, траке, прелази, посебна сигнализација олакшавају кретање бициклиста кроз најразличитија места и дају људима мотивацију и жељу да их свакодневно користе.

Сликано испред главне железничке станице у Берлину.

.

4) Бициклизам и пешаци

Често долази до конфликта бициклиста и пешака - некада због неправилног понашања, непоштовања прописа или чак лоших путева. Из тог разлога, треба подстицати толерантност учесника у саобраћају, познавање закона као и повећавање број абициклистичких стаза у Србији.

Пешаци треба да буду свесни да су учесници у саобраћају и да за њих такође важе одређена правила. За почетак, обратити пажњу на кретање по пешачким стазама уместо бициклистичким, развијање свести о осталим учесницима у саобраћају као и опрезност при кретању.

Бициклисти, који се у односу на пешаке крећу већом брзином, треба да буду посебно пажљиви и спремни да реагују на сваку промену у саобраћају.

Последице непоштовања прописа као и људи око нас могу бити озбиљне. Нагло кочење, погрешна сигнализација и касно реаговање могу угрозити друге учеснике у саобраћају као и нас саме. Смањена видљивост, ноћ, магла, клизав коловоз изазивају проблеме и саобраћајне несреће, и због тога је ниво наше опрезности врло важан. Не треба возити бицикл када смо уморни, неиспавани, болесни или свесни да можете проузроковати било какав проблем. Боље је остати код куће или наћи други начин превоза.
Будимо паметни и поштујмо друге учеснике у саобраћају.

Ада, Авала, Бојчинска шума, Нови Сад, Дунавске плаже и многа друга места представници су најлепших локација за бициклисте.

5) Бициклизам и моторна возила

Управљање бициклом у саобраћају на јавним путевима дозвољено је лицима старијим од 12 година. За вожњу бицикла, где не постоји посебна стаза (бициклистичка саобраћајна трака или бициклистичкастаза), може се користити коловоз у ширини од највише 1м од десне ивице коловоза.

Ако возачи моторних возила при скретању пресецају бициклистичку траку или стазу, дужни су да пропусте бицикле који се крећу том стазом, односно траком.

Такође,возачима моторних возила забрањено је заустављање и паркирање на бициклистичкој стази, односно траци и на прелазу бициклистичке стазе преко коловоза, као и на растојању од 5 м од прелаза.

Бицикл мора да има једно бело светло на предњојстрани и једно црвено на задњој страни због лакше уочљивости ноћу и у условима смањене видљивости. Законом није обавезно, али је пожељно да бициклиста носи светлоодбојни прслук да би га остали учесници у саобраћају лакше уочили.

Ограничење брзине на бициклистичкој стази је 35 км/час, а кретање бициклиста у групи је дозвољено само ако се крећу један за другим.

Из Закона о безбедности саобраћаја (Члан 89.):

„Уколико на путу постоји бициклистичка трака, возач бицикла, мопеда и лаког трицикла морада се креће десном бициклистичком траком у односу на смер кретања саобраћаја.На бициклистичким стазама за саобраћај у оба смера возила, возач бицикла мора да секреће десном страном у смеру кретања возила.“

Возач бицикла не сме да:

1) испушта управљач из руку;
2) склања ноге са педала;
3) се придржава за друго возило;
4) води, вуче или потискује друга возила, односно животиње, осим да вуче прикључновозило за бицикл;
5) допусти да возило којим управља буде вучено или потискивано;
6) превози предмете који могу да га ометају током управљања;
7) употребљава на оба ува слушалице за аудио уређаје.

Бицикл не сме да се креће ауто-путем, јер његова конструктивна брзина не прелази 50 км/час.

Аутори овог текста су ученици Десете београдске гимназије – Ивана Милановић, Дуња Путниковић, Милица Мачкић, Филип Филиповић, Сара Олуић, Милош Јоксић, Марко Крстић и Ана Качар.

ТРИНАЕСТА БЕОГРАДСКА ГИМНАЗИЈА
„ВОЗИ МОТОЦИКЛ, АЛИ ПОШТУЈ ПРАВИЛА БЕЗБЕДНЕ ВОЖЊЕ“

Алкохол и опијати

Дрога је природна или синтетичка хемијска супстанца која утиче на промене у физиолошким и психичким (интелектуалним, емоционалним и мотивационим) функцијама, битно мења понашање. Вишекратна употреба доводи до навикавања или стварања (психичке или физичке) зависности. Алкохол је једна врста дроге.

У човеку одувек постоји жеља да превазиђе своје могућности, да буде бољи и снажнији, да достигне већу брзину. Возач делимично остварује те тежње за управљачем. Он постиже већу брзину, из друге позиције гледа пешаке, осећа се моћнијим и његови контакти са осталим учесницима постају површни. Под утицајем алкохола смањује се могућност расуђивања, критичност, опада пажња и способност сагледавања збивања око себе, па такав возач, чешће него други, прави прекршаје.

Интензивнијим саобраћајем повећава се и број незгода, али сразмерно с тим расте и број саобраћајних незгода које су проузроковали возачи–уживаоци алкохола.Уживаоци алкохола често нису свесни штетних последица употребе алкохола за време и пре вожње.

За безбедност саобраћаја алкохолизам представља посебан проблем, и то због процента саобраћајних незгода проузрокованих пијанством.

Дејство алкохола на организам возача

Сваки возач који жели сигурно да вози, мора бити спреман да на време осмотри ситуацију око себе и да буде опрезан. Возач употребом алкохола оштећује оне функције које су најпотребније, односно оне које долазе до изражаја у одређеној критичној ситуацији, када је потребно да се реагује брзо.

Тада возачу изгледа да може учинити више и жели да дође до изражаја, истиче своје способности, делима показује своју храброст, а све то проузрокује непрописну вожњу, која се најчешће завршава несрећом. Доказан је губитак способности за брзо, тј. рефлексно реаговање у области свих чула под утицајем алкохола.

Опште је познато да су мотоциклисти посебна врста возача јер имају посебну жељу за адреналином, брзином и доказивањем. Ако на све ово додамо присуство алкохола у организму или неког опијата, свесни смо да се таква вожња не може завршити добро и да је свака секунда за њих кобна.

Дејство алкохола на координацију мишића

Испитивањима је доказано да алкохол и у минималним количинама негативно утиче на координацију мишићних радњи. После уношења већих количина алкохолних пића у организам, долази до грубљих оштећења које се испољавају у поремећеном говору, поремећеном ходу и немогућности одржавања равнотеже, а сви знамо да је равнотежа најбитнија ставка у вожњи мотоцикла.

Саобраћајне несреће

Већина саобраћајних несрећа дешава се између мотоцикла и путничког возила, на кратким релацијама - до продавнице, другара, девојке. Критичне године су од 16 до 24 и те године су најприсутније у статистикама саобраћајних несрећа где су учествовали мотоциклисти. Мотоциклисти од 30 до 50 година нису кризна група, 96% мотоциклиста у несрећама су мушкарци.

Тек 3% саобраћајних несрећа у којима учествују мотоциклисти проузроковане су кваром возила, и у тај проценат највише улазе пуцање гуме у вожњи, док лош пут узрокује 2% незгода, а животиње на путу свега 1%. Временске прилике не утичу на 98% саобраћајних несрећа у којима учествују мотоциклисти.

Најбројнији судари су бочни судари, судари возила из супротног смера и судари при вожњи у истом смеру. Губитак пажње код возача мотоцикла је пресудни фактор у саобраћајним несрећама. До саобраћајних несрећа са једним учесником долази због прејаког кочења, лоше процене брзине у кривини и тиме излетања са пута.

Скоро пола саобраћајних несрећа са фаталним исходом као фактор има алкохол код неког од учесника несреће. Проблем препознавања мотоциклисте на путу је веома критичан фактор. Несрећа је очигледна јер возачи у 50% случајева не примете мотоциклисту или га примете прекасно да би могли да спрече несрећу. Раскрснице су место где се најчешће дешавају несреће, возачи (укључујући и мотоциклисте) често једни другима одузимају право првенства и не поштују саобраћајну сигнализацију. Типична саобраћајна несрећа оставља 2 секунде мотоциклисти да реагује и избегне исту. Још један од кључних фактора саобраћајних несрећа јесу брзина и успорење. Са повећањем брзине смањује се видно поље возача. При паду у брзини од 60 км/час долази до расцепа на унутрашњим органима (срце, јетра, слезина, плућа). Пад брзине од 60 км/час, одговара паду са 14,2 м (приближно 5. спрат), док брзини од 80 км/час одговара пад са висине од 25 м (приближно 8. спрат).

У 98% саобраћајних несрећа где учествује, мотоциклиста је повређен. У 45% случајева, повреде не спадају у „лаке“. Већина повреда је на рукама и ногама, посебно зглобовима, док се највећи број смртних повреда дешава на грудима и глави. Тежина повреде расте брзином кретања, величином мотоцикла и количином попијеног алкохола.

Употреба заштитне кациге је битан фактор у смањивању повреда главе. Фул Фејс кациге значајно смањују повреде лица. Сматра се да око 50% мотоциклиста носи кацигу, али две трећине несрећа се дешава мотоциклистима без ње који не носе исту због непријатности, неудобности или сматрају да им се несрећа не може догодити. У 73% случајева возач мотоцикла није имао заштиту очију, те се утицај ветра и смањена видљивост сматра одлучујућим фактором у тим ситуацијама. Сметње инсеката при вожњи мотоцикла могу узроковати губитак контроле над возилом и имати фаталне последице по живот возача. Адекватна опрема у виду рукавица, чизама и јакни смањује ризик од лакших повреда док при већим брзинама она нема скоро никаквог значаја.

Поштовање саобраћајне сигнализације и опрема мотоциклиста

Један од најважнијих услова за безбедну вожњу самих возача мотоцикала, али и осталих учесника у саобраћају, јесте њихова адекватна и потпуна опрема.

Основну опрему мотоциклиста чине јакна, појас за бубреге, панталоне, чизме, рукавице, рефлектујући прслук и најбитнија кацига.

Основна намена заштитне кациге је да заштити главу возача приликом ударца. Секундарне улоге јесу побољшавање уочљивости возача, спречавање уједа и удараца инсеката, заштита од сунца и падавина, угођај у вожњи (одржавање телесне температуре итд.). Некада је важило правило да што је кацига тежа, то су могућности повреде главе мање. Уз данашњи напредак технологије на цени су лагане кациге (нешто теже од 1 kg), које издржавају јаке ударе. Лагана кацига је битна, јер приликом пада и удара тела о тло укупна сила инерције увек је јача од вратних мишића, што значи да је удар главе о тло неизбежан. Лакша кацига смањује силу инерције. Улогу некадашњих наочара преузели су визири модерних кацига. Исти визири не смеју кривити слику при брзинама од око 300 км/час.

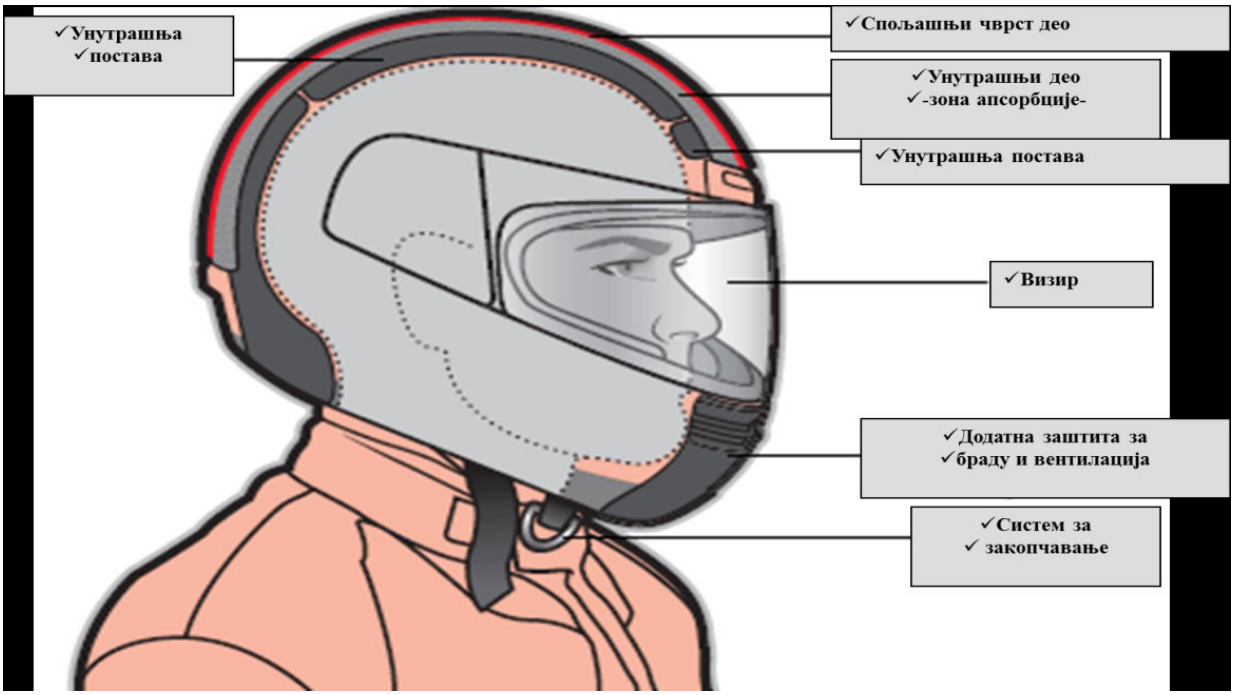
Кациге можемо да поделимо и по врстама:

- **Интегралне** (познате као фул фејс кациге, пружају најпотпунију заштиту и нуде највећи степен сигурности);

- **Отворене** (џет кациге,вилица је код ових кацига изложена дирекном удару, те спречавају смртан исход, али не спречавају озбиљне ломове);

- **Комбиноване** (флип-опен кациге, имају карактеристике интегралних и отворених кацига, јер се код њих осом визира може дигнути и део који штити браду);

- **Остале** (тзв. шлемићи и остале кациге без атеста, служе да се не би платила казна због неношења исте, веома непрактичне јер не пружају никакву заштиту приликом пада).



Битни параметри приликом избора кациге су: хомологована заштитна кацига, површина главе коју штити кацига(фул фејс), заштита и удобност (величина) кациге, боја, дизајн, визири, тежина и копчање, али и произвођач и цене.

Што се тиче јакни, осим првобитне улоге заштите од ветра додати су им и сигурносни елементи у виду штитника за лактове, рамена и кичму. Да би јакна одрадила своју функцију, у случају пада не би требало да буде великих димензија, већ да се припија уз тело. Многе јакне имају унутрашње зимске поставе, док вожњу лети олакшавају велики отвори за вентилацију на јакнама.

Појас за бубреге има две основне функције. Прва спречава претерано неизбежно вибрирање бубрега на мотоциклу, те спречава могуће проблеме са мокраћним каналима. Друга улога јесте чување бубрега од зноја. Код неких постоји и додати део који штити кичму.

Рукавице пре свега чувају зглобове. Прсти су на мотоциклу изложени ветру тако да зглобови могу прилично брзо страдати, што рукавице спречавају. Природна реакција човека јесте да се у критичним моментима прво заштити рукама и зато ће руке највероватније бити први део тела који ће додирнути тло.

Наравно, и рукавице као и остатак опреме опремљене су и сигурносним додацима у случају пада, а најчешће су то карбонски додаци на зглобовима.

Примарна улога панталона је ветронепропустљивост, чиме чувају простату и сродне органе од упала и сличних сметњи. Исто као јакне, оне могу бити опремљене и додатним улошцима за хладне дане. Ређе него на јакнама имају штитнике (најчешће за колена).

Чизме - део опреме који се најчешће занемарује. Осим ветронепропустљивости и тог додатног елемента сигурности, приликом пада чизме врло често одликује и још једна карактеристика - водоотпорност.

У основну опрему мотоциклиста такође спадају и уређаји за осветљавање и означавање (фарови и позициона светла, рефлектујући прслуци). Током вожње важно је да мотоциклиста има стално упаљена светла ради боље уочљивости. Ово је такође и законом обавезно:

- Члан 30. став 2. Када возило учествује у саобраћају на путу, у путничком, теретном возилу и аутобусу се мора налазити одговарајући светлоодбојни прслук.
- Члан 67.Ако се возач налази ван свог возила, на коловозу, дужан је да носи светлоодбојни прслук.

Мотоциклисти и пешаци

Мотоциклисти и пешаци, као учесници у саобраћају морају поштовати прописе одређене законом.Пешаци не треба да прелазе ван пешачког прелаза да не би дошло до незгоде услед превелике брзине.

Мотоциклисти не могу да одреагују на време,поготово током ноћне вожње, када најчешће уопште не виде самог пешака док не дође до незгоде.
Посебну пажњу мотоциклисти треба да обрате на децу, инвалиде и стара лица, било да се они крећу по коловозу, тротоару, ван пешачког и на пешачком прелазу.

Велики број незгода мотоциклиста и пешака јесте када мотоциклиста прође кроз црвено светло на семафору и притом удари у пешака, који прелази улицу.

Такође, битно је напоменути да пешаци, као и возачи могу лакше уочити мотоциклисту, посебно ноћу, ако он има адекватну опрему јарких боја.
Пешаци најчешће страдају на великим раскрсницама у граду, на непрегледним и неосветљеним деловима пута, пешачким прелазима...
Возачи треба да избегавају „парализу погледом“. Уколико возач мотоцикла уочи пешака и жели да избегне незгоду, не треба гледати пешака у очи, јер је тада готово сигурно да ће ударити у њега. Треба скренути поглед са пешака, како би повећао шансу да га избегне.

Возачи треба да држе безбедну раздаљину од пешака, тако да могу благовремено одреаговати у ситуацији коју могу превидети и да не представљају опасност .
Пешак, по правилу, не сме да се креће по коловозу. Ако то чини, мора бити ближи ивици коловоза на начин који не омета или не спречава остале учеснике у саобраћају. Пешак који се креће по коловозу ван насеља дужан је да се креће уз леву ивицу коловоза у правцу кретања, али може да се креће и уз десну ивицу, ако је такво кретање за њега сигурније (због кривина, одрона, усека...). Пешацима није дозвољено кретање на путевима резервисаним за саобраћај моторних возила, као ни на аутопутевима.
Пешак је дужан да преко коловоза прелази пажљиво, најкраћим путем, пошто се пре ступања на коловоз увери да то може чинити на безбедан начин. Не сме користити никакве уређаје који га ометају, као на примерслушалице и телефон.

Безбедност младих мотоциклиста у саобраћају

У Србији у просеку сваког четвртог дана погине по један мотоциклиста, док се у свакој осмој саобраћајној несрећи међу преминулим лицима налази и мотоциклиста. На 1000 возача мотоцикала заправо је регистровано само девет. Велики проблем представља то што мотоцикл данас вози велики број људи без дозволе, а то су углавном деца између 14 и 17 година.То нас доводи до закључка да возачи не схватају мотоциклисте озбиљно и не обраћају претерано пажњу на њих,као и да многи мотоциклисти не вреднују свој живот довољно.

Ми верујемо да ћемо успети да допремо до њихове свести, преко разних кампања и акција које су у последњих годину дана веома активне (успеле су да окупирају пажњу људи). Статистике су показале да се смањила смртност младих мотоциклиста у саобраћају.
Не дозволите да баш Ви будете међу онима који се нису вратили после једне луде вожње.

Аутори овог текста су ученици Тринаесте београдске гимназије – Јована Божовић, Ирена Тодоровски, Лука Опсеница, Иван Вићентић, Павле Милић, Александра Маринковић, Анђела Андрић, Јована Мрдак и Јелисавета Вулетић.

„АЛХОХОЛ КАО УЗРОК НЕБЕЗБЕДНЕ ВОЖЊЕ И САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА - КАДА ВОЗИМ НЕ ПИЈЕМ !“

Алхохол као узрок небезбедне вожње

Као један од главних „реметилаца“ безбедне вожње сигурно се могу означити алхохолна пића, која веома лоше и негативно утичу на безбедност свих учесника у саобраћају. Култура нашег друштва је таква да се врло рано сусрећемо са алхохолом - још као мала деца, са свега 7,8 година имамо прилику да видимо наше најближе како конзумирају алхохол, и како после тога седају у аутомобил и крећу да возе. И то обично не само себе, него и чланове своје породице. Сматрају да су попили „само неколико чашица“ и да су веома безбедни да превезу не само себе, него и чланове своје породице.

Касније, када порастемо, поведени психологијом да обично следимо оне који су нам узори, и ми крећемо да понављамо поступке наших најближих, сматрајући да нас тих „неколико чашица“ неће ометати да се безбедно превеземо. Од вожње у алхохолисаном стању са свега „неколико чашица“ након славе, па све до вожње у алхохолисаном стању са свега „неколико флаша жестине“ након неке од журки или прослава 18-их рођендана наших другарица и другова. Линија између живота и смрти, у овим тренуцима је веома танка. Ризик који преузимамо на себе вожњом у алхохолисаном стању је огроман, много већи него што било ко од нас може то да замисли.

Наравно, поставља се питање превентиве и тога како смањити вожњу под алхохолисаним стањем. Предлози за решење овог веома тешког проблема који погађа наше друштво варирају, и слободно се могу поделити у три категорије : санкције које саобраћајна полиција изриче за вожњу у алхохолисаном стању, едукативне кампање које Агенција за безбедност саобраћаја и Министарство саобраћаја спроводе, као и лична и индивидуална иницијатива и едукација о овој теми.

Санкције за вожњу под дејством алхохола

Законом о безбедности саобраћаја на путевима , који је усвојила Народна скупштина, на предлог ресорних министарстава, регулисане су између осталог и санкције за непоштовање саобраћајних прописа, па између осталог и за вожњу под дејством алхохола.
У наредној табели представљамо санкције које су предвиђене за вожњу под дејством алхохола, на основу нашег Закона о безбедности саобраћаја.

Проценат алхохола	**Степен алхохолисаности**		**Казне**
Од 0.3 до 0.5%	Умерено пијанство	Искључивање	5000,00 динара
Од 0.5 до 1.2%	Средње пијанство		Од 6000-20.000 динара, 6 поена, забрана вожње 3 месеца
Од 1.2 до 1.6%	Тешко пијанство	Задржавање	Од 15.000 - 30.000 динара, 10 поена, забрана вожње 6 месеци
Од 1.6 до 2%	Веома тешко пијанство		Од 15.000 - 30.000 динара, 12 поена, забрана вожње 8 месеци
Више од 2%	Потпуно пијанство	ЗАТВОР ИЛИ 120.000 динара	Забрана вожње 8 месеци, казна затвора најмање 15 дана и 14 поена

Едукативне кампање о небезбедној вожњи под дејством алхохола

Агенција за безбедност саобраћаја и ресорно Министарство грађевинарства, саобраћаја, и инфраструктуре, као и Министарство унутрашњих послова, у току 2014 и 2015.године покренули су и реализовали велики број кампања које за циљ имају смањење броја младих људи који под дејством алхохола седају за волан, и тако доводе у опасност како себе тако и остале које у тако алхохлисаном стању возе.

Посебно треба истаћи да је веома значајно што се неке од ових кампања реализују на музичким фестивалима, на којима је присутан велики број младих људи, који конзумирају алхохол, те самим тим те кампање које се спроводе на овим фестивалима имају много већи учинак, односно оне за учинак много већи број потенцијално спашених младих живота. На свим већим музичким фестивалима (Егзит, Гуча, Лавфест, Бир фест) Агенција за безбедност саобраћаја је била присутна кроз своје штандове и промовисала безбедну вожњу. Посебно треба истаћи „пијане наочаре“ које су младим људима који су посећивали ове фестивале симулирале како изгледа вожња под дејством алхохола, и колико је степен опажаја поремећен чак и од испијања „само једног пива“.

Више о акцијама које Агенција за безбедност саобраћаја спроводи, можете наћи на њиховом веб сајту www.abs.gov.rs или на њиховом Фејсбук профилу www.facebook.com/ABS.Srbija

Индивидуална едукација и неколико битних чињеница о алхохолу

Један од видова превентиве и спречавања вожње под дејством алхохола, свакако је и лична едукација о овој теми, упознавање са последицама вожње под дејством алхохола, и ширење овако стеченог знања својим пријатељима и другарима. Управо зато ћемо у наредној табели приказати чињенице о алхохолу и вожњи под дејством алхохола.

Питање	Заблуда	Одговор
Колико минута је потребно алхохолу од конзумирања да допсе у крвоток	Често се мисли да алхохолу треба између 30 и 60 минута да доспе у крвоток	Већ након 5 минута од конзумације, у крви се налази довољна количина алхохола која се може измерити
Уколико мушкарац и жена имају исту тежину, жена ће имати више алхохола у крви зато што ?	Зато што жене имају мању телесну масу од мушкараца	Жене имају генерално већи ниво алхохола од мушкараца после конзумације исте количине алхохола јер женско тело има већи проценат масних ткива које више упија алохохол
Кофеин и алхохолна пића са кофеином успоравају опијање и убрзавају трежњење ?	Наравно, јака кафа помаже трежњење и смањује опијање.	Нетачно. кофеин не може да помогне да се алхохол елиминише из организма и да се особа брже отрезни. Ефекат пића која садрже кофеин је да се особи учини да је мање пијана.
Колико времена је потребно за једно стнадардно алхохлно пиће да се елиминише из организма ?	Између 20-30 минута	Алхохол брзо доспева у крвоток а споро се елиминише. Иако није у свим случајевима иста може се узети да се за један сат из организма елиминише просечно од 0.1 од 0.12% алхохола код жена односно од 0.1 до 0.15% алхохола код мушкараца

Према Закону о безбедности саобраћаја дозвољена количина алхохола у крви за возаче са пробном дозволом је ?	Између 0.1 и 0.3%	За возаче са пробном дозволом дозвољена количина алхохола у крви износи 0%
Да ли возач чини прекршај ако одбије да се алкотестира алкометром ?	Не, зашто би чинио, возач може да одбије алкотест	Возач је према Закону обавезан да се на захтев полицијског службеника алкотестира алкометром.
Бело вино је добар избор ако неко жели лагано пиће са мање алхохола ?	Наравно, бело вино има мање алхохола	Чаша белог или црног вина, флаша пива или чаша вискија су алхохолна пића која садрже приближно исту количину алхохола, и имају сличан ефекат на организам.

Дакле, на основу свега остаје нам да просто закључимо : КАДА ВОЗИШ - НЕ ПИЈЕШ!

ИМПРЕСУМ

Брошура “Вози безбедно”

Приредили:

Група аутора - ученици Прве, Десете, Тринаесте, Четрнаесте београдске гимназије, Прве економске школе и Медицинске школе “Београд”.

Издавач: Центар за едукацију и друштвену еманципацију младих (ЦЕДЕМ)
Јове Илића 165, Београд

За издавача: Пајазит Помак

Дизајн: Николина Николић

Штампа: Priny star, Никшићка 5/1, Београд

Тираж: 1000

Ова брошура део је пројекта “Вози безбедно” који се реализује уз финансијску подршку Министарства саобраћаја, грађевинарства и инфраструктуре.

CIP - Каталогизација у публикацији -
Народна библиотека Србије, Београд

656.1.05(035.053.6)

ВОЗИ безбедно / приредила група аутора. - Београд : Центар за едукацију и друштвену еманципацију младих (ЦЕДЕМ), 2015 (Београд : Priny star). - 40 стр. : илустр. ; 21 cm. - (Пројекат Вози безбедно)

Тираж 1.000. - Стр. 3: Предговор / Пајазит Г. Помак.

ISBN 978-86-80470-00-9

а) Саобраћајно васпитање

COBISS.SR-ID 219619596

СРЕДЊЕ ШКОЛЕ

- Прва београдска гимназија
- Десета београдска гимназија
- Тринаеста београдска гимназија
- Четрнаеста београдска гимназија
- Прва економска школа
- ”Медицинска школа “Београд”

ПАРТНЕРИ НА ПРОЈЕКТУ

Република Србија
МИНИСТАРСТВО ОМЛАДИНЕ И СПОРТА

Република Србија
МИНИСТАРСТВО ПРОСВЕТЕ, НАУКЕ И ТЕХНОЛОШКОГ РАЗВОЈА

Kancelarija za mlade i saradnju sa udruženjima Grada Beograda

masel GROUP

Tanjug.Tačno

SERBIA - IEMSA

/ngoCEDEM

/nvoCEDEM

/nvo_cedem

Јове Илића 165, Београд
www.ngocedem.com
office@ngocedem.com
Контакт тел: 063/667-526
www.vozibezbedno.rs

Пројекат "Вози безбедно" реализује се уз финансијску подршку
Минстарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије