



# VODIČ ZA MLADE U OBLASTI BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA



**Izdavač:**

**Udruženje mladih sa hendikepom Crne Gore**

**Za izdavača:**

**Marina Vujačić**

**Autori:**

**Bojan Đorović**

**Iva Mijović**

**Dizajn:**

**Lapis štamparija**

**Štampa:**

**Lapis štamparija**

**Tiraž:**

**100 primjeraka**

Projekat *Pričajmo o bezbjednosti* sprovodi **UMHCG**, uz finansijsku podršku **Ministarstva kapitalnih investicija**, po Javnom konkursu za NVO u 2022, raspisanom od strane **Komisije za raspodjelu sredstava nevladnim organizacijama u oblasti saobraćaja, sigurnosti i bezbjednosti**. Sadržaj ovog materijala isključiva je odgovornost **UMHCG**.

# SADRŽAJ:

|   |    |
|---|----|
| UVODNA RIJEČ.....   | 4  |
| KO brine o bezbjednosti saobraćaja? .....                 | 5  |
| ŠTA je bezbjednost saobraćaja?.....                       | 6  |
| GDJE se manifestuje bezbjednost saobraćaja?.....          | 7  |
| KAD možemo reći da je saobraćaj bezbjedan saobraćaj?..... | 9  |
| KAKO se postiže bezbjedno kretanje u saobraćaju? .....    | 10 |
| ZAŠTO je bitno da sve bude bezbjedno u saobraćaju? .....  | 11 |
| Prva pomoć na putu .....                                  | 12 |
| LITERATURA .....  | 15 |

# UVODNA RIJEČ

*Vodič za mlađe u oblasti bezbjednosti saobraćaja* se odnosi na bezbjednost učesnika u saobraćaju, prije svega, mladih koji su pješaci, ali i vozači automobila, bicikala, trotineta i drugih sredstava prevoza, sa svrhom da posluži kao „putokaz“ prilikom njihovog kretanja - da razumiju nivo lične odgovornosti, i da ne učestvuju u saobraćaju ukoliko nisu spremni da snose posljedice – ako nisu bili savjesni i nisu brinuli o tome kako da ne ugroze ni sebe, ni nekog drugog. Mnogi olako posmatraju saobraćaj, i ne shvataju važnost propisa, da su propisi tu zbog njih i svih ostalih, da broj saobraćajnih nezgoda i nesreća nije ni malo zanemarljiv, te da ga u velikom broju slučajeva izaziva ljudski faktor.

Na narednim stranicama, biće riječi o drumskom i željezničkom saobraćaju, jer, u Crnoj Gori, osobe s invaliditetom (OSI) najviše koriste ova dva vida prevoza.

Mladi koji ulaze u svijet saobraćaja samostalno su baš kao i djeca – znatiželjna i ne baš svjesna posljedica po okolinu, i potrebno je da im se pruže odgovori i na pitanja:

**KO** brine o bezbjednosti saobraćaja?

**ŠTA** je bezbjednost saobraćaja?

**GDJE** se manifestuje bezbjednost saobraćaja?

**KAD** možemo reći da je saobraćaj bezbjedan saobraćaj?

**KAKO** se postiže bezbjedno kretanje u saobraćaju?

**ZAŠTO** je bitno da sve bude bezbjedno u saobraćaju?

Ovo su samo neka od pitanja, na koja moramo uvijek imati odgovor, i u saobraćaju nema bitnih i manje bitnih pitanja, i ne smije se desiti da na neka pitanja nemamo odgovore. Mladi treba da nauče šta je prva pomoć na putu i kako se ukazuje, kad im je njihova bezbjednost ugrožena i prijeti im neka opasnost.

# KO brine o bezbjednosti saobraćaja?

Samo onda kad pričamo o bezbjednosti saobraćaja, iz više aspekata, samo tad možemo da kažemo kako razumijemo i shvatimo da je saobraćaj sve oko nas. Djeca, dok su još uvijek mala, kreću se u pratinji roditelja, bližih i daljih rođaka, uče ih da upoznaju svijet, uče ih kako da pređu na pješačkom prelazu, kako da uđu u automobil, u autobus, u voz, u avion, u brod. Uče da postoje neka pravila, koja moraju da se poštuju i da za nepoštovanje postoji i sankcija. U saobraćaju su podjednako bitni i ljudi kao učesnici u saobraćaju, ali i prevozna sredstva koja su u upotrebi. Bezbjedan saobraćaj mora biti preduslov za samostalno kretanje svih mlađih, što znači i mlađih s invaliditetom. I moraju, u saobraćajnom sistemu, postojati pravila i propisi koji će da važe za sve. Ako govorimo o Crnoj Gori, mlađi s invaliditetom nailaze na mnoge prepreke. Fizičko okruženje nije pristupačno, u potpunosti, ne postoje pristupačna prevozna sredstva i ako bismo dali odgovor na pitanje – Ko brine o bezbjednosti saobraćaja, odgovor bi bio – svi učesnici u saobraćaju.

U praksi to uopšte nije tako. Otvorite novine, portale, pogledajte na televiziji, broj saobraćajnih nesreća raste iz dana u dan i najčešće se dešava zbog ljudskog faktora. Ljudi nemaju empatije prema drugim ljudima, uvijek su u nekoj žurbi, brzina se plaća ljudskim životima.

Zaustaviti se dok je crveno svjetlo na semaforu i ne krenuti – to je odraz savjesnog i kulturnog učesnika u saobraćaju, koji zna da je saobraćaj sistem koji je stvoren od ljudi, od prevoznih sredstava, upleten u mrežu propisa, pravila, saznanja da postoje sankcije ako se propisi krše, saznanja da se gube životi u saobraćaju, i samo tad možemo da kažemo da, ipak, neko brine o bezbjednosti saobraćaja. Sa druge strane, ovo su univerzalna pravila i nije bitno o kojoj zemlji je riječ. Samo postoje određene modifikacije, jer, na primjer, u Crnoj Gori, ne postoje zakoni koji definisu status onih koji kao prevozno sredstvo koriste biciklo ili trotinet. Ne postoje propisi kojima se mogu kazniti ukoliko dođe do ugrožavanja bezbjednosti saobraćaja.

Učesnici u saobraćaju treba da usmijere svoju pažnju na uređaje na putu koji kontrolišu saobraćaj (semafori, ostale vrste displeja s informacijama) da poznaju putne znakove, da znaju da ih uoče, da ih razumiju i da znaju šta se naređuje određenim znakom ili upozorava na nešto, kako bi se brinulo o bezbjednosti pješaka, biciklista, vozača automobila.

# ŠTA je bezbjednost saobraćaja?

Ako treba da pojasnimo šta je bezbjednost saobraćaja, prije svega, najbitnije je reći sljedeće – tamo gdje postoje pravila za pasivne i aktivne učesnike u saobraćaju, tamo postoje i uzroci, uslovi i faktori koji utiču na pojave u saobraćaju zbog kojih može doći do ugrožavanja ljudi i imovine.

Sve ovo služi da se formira jedan efikasan sistem u kome prevencija igra najbitniju ulogu. Bezbjedan saobraćaj ne postoji u praksi i kad se dese saobraćajne nesreće, nije bitno sanirati samo posljedicu, već otkriti šta je uzrok zbog koga je došlo do povrede ljudi ili ugrožavanja imovine. Mladi, ako u svojoj okolini imaju mogućnost da vide pogrešne obrasce ponašanja u saobraćaju, sigurno će se i oni tako ponašati. To su godine u kojima mladi postaju samostalni, imaju mogućnost izbora, ima onih koji su željni dokazivanja, da oni mogu biti brži i biti ispred nekog drugog, pa na taj način se i njihova i bezbjednost drugih ugrožava.

## Šta je bezbjednost saobraćaja?

- *Sačekati zeleno svjetlo na semaforu.*
- *Pustiti ljude da izađu iz autobusa.*
- *Ne pretrčavati ulicu kad je svjetlo na semaforu crveno.*
- *Poštovati ograničenje brzine.*
- *Ne parkirati vozilo ispred znaka "Zabrana zaustavljanja i parkiranja".<sup>1</sup>*
- *Ne parkiraj se na obilježeno parking mjesto za osobe s invaliditetom.*
- *Ne koristiti telefon tokom vožnje.*
- *Ne hodati prugom.*



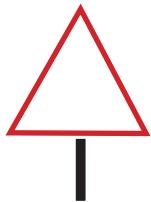
<sup>1</sup> Pravilnik o sabraćajnoj signalizaciji (Službeni list CG br. 35/2021 i 38/2021)

# GDJE se manifestuje bezbjednost saobraćaja?

Saobraćajna signalizacija treba da bude preduslov bezbjednog kretanja učesnika u saobraćaju. U okviru programa formalnog obrazovanja, u srednjim školama i na fakultetima, u Crnoj Gori, ne postoji predmet koji se odnosi na organizaciju bezbjednog saobraćaja, osim u stručnim školama i na tačno određenim fakultetima. *Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima*<sup>2</sup> propisuje izdavanje vozačke dozvole licima koja su navršila 18 godina, pa samim tim, mnogi mladi, ukoliko ne polažu vozački ispit, neće biti u prilici da se upoznaju sa pravilima u saobraćaju. Ako se školujete za vozačku dozvolu ili ste je nedavno dobili, nakon što ste položili vozački ispit, onda ćete ih sigurno poznавати али ако ih ne poštujete onda znanje nije od velike koristi и može se reći да је učenje bilo uzaludno.

Bezbjednost saobraćaja se manifestuje svuda, svako kretanje pječaka i vozača je tačno određeno kroz saobraćajne znakove, а то су: *znakovi opasnosti, znakovi izričitih naredbi i znakovi obaveštenja.*<sup>3</sup>

Znakovi opasnosti služe да се учењци у saobraćaju upozore на опасност, која им пријети, на одређеном месту, односно дијелу пута и да се обавијесте о природи те опасности.<sup>4</sup>



Na bijelom dijelu znaka nalazi se  
oznaka o kom znaku je riječ.

*Znakovi izričitih naredbi* služe да учењцима у saobraćaju, на путу, ставе до знања забране, ограничења и обавезе.

Znakovi izričitih naredbi су:

- 1) *Znakovi kojima je propisano prvenstvo prolaza,*
- 2) *Znakovi zabrane i ograničenja, i*
- 3) *Znakovi kojima su propisane obaveze.*<sup>5</sup>



Na bijelom dijelu znaka nalazi se  
oznaka o kom znaku je riječ.

*Znakovi obavještenja* pružaju, učesnicima u saobraćaju, potrebna obavještenja o putu kojim se kreću, nazivima mjesta kroz koja put prolazi i udaljenosti do tih mjesta, prestanku važenja znakova izričitih naredbi, kao i druga obavještenja.

Znakovi obavještenja su:

- 1) *Opšti znakovi obavještenja,*
- 2) *Znakovi za vođenje saobraćaja,*
- 3) *Znakovi za obilježavanje prepreka na putu i mjesta na kome se izvode radovi, i*
- 4) *Znakovi turističke signalizacije.*<sup>6</sup>



---

<sup>2</sup> *Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima* (*Službeni list CG* br. 33/2012, 58/2014, 14/2017)

<sup>3</sup> *Pravilnik o sabraćajnoj signalizaciji* (*Službeni list CG* br. 35/2021 i 38/2021)

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> *Ibid.*

# KAD možemo reći da je saobraćaj bezbjedan saobraćaj?

Promjena ponašanja kod pješaka i vozača je fokus napora koji se sprovodi kroz edukacije o bezbjednosti saobraćaja. Nije dovoljno da pješaci i vozači razumiju „pravila puta i saobraćajnu signalizaciju“.

I aktivni i pasivni učesnici u saobraćaju moraju da ulažu velike napore da promijene svoje navike i da poštuju pravila u saobraćaju.

Propisi koji se poštjuju su neophodni da bismo mogli ocijeniti saobraćaj bezbjednim.

Možete li zamisliti šta bi se desilo da nema saobraćajnih propisa? Kada bi svako vozio kuda hoće, bilo kojom brzinom, ne poštujući semafore i signalizirajući svoje namjere, da li će stati dok je znak zabrane kretanja na semaforu, da li će krenuti, ko u kojoj situaciji ima pravo prvenstva, da li osobe s invaliditetom mogu da se kreću, i slično. Nije važno da li su, po mišljenju bilo koga od nas, pravila dobra, loša, fer ili nepravedna u potpunosti, ona su tu i moraju se poštovati.

Faktor koji je ključan, pored poznavanja pravila, jeste brzina kretanja. Najsigurnija brzina, odgovarajuća brzina, zavisi od mnogo faktora: obima saobraćaja na datoј relaciji, stanja automobila, vremenskih prilika, fizičkog i emocionalnog stanja pojedinca tokom vožnje. Svi ovi faktori ne smiju da utiču na kretanje učesnika u saobraćaju i kršenje propisa koji postoje.

Neki vozači sebe smatraju savjesnim, i za svoju vožnju kažu da je bezbjedna jer ne idu brže, na primjer, od 80 km/h. Ali 80 km/h, iako je to dozvoljena brzina, može biti opasno. Možete li da zamislite vožnju tom brzinom po jakoj kiši? Ili vožnja pri zalasku Sunca „uperenim u oči“? Ili vožnja automobila koji nije ispravan?

Brzinu treba prilagoditi u skladu sa uslovima u bilo kom trenutku. Da se prisjetimo osnovne škole i definicije brzine iz predmeta **Fizika – Brzina je udaljenost koju pređemo u određenom vremenskom periodu**. Manje brzine, više sigurnosti prilikom kretanja – ovo treba da bude prioritet uvijek.

# KAKO se postiže bezbjedno kretanje u saobraćaju?

Kako je poznato da se saobraćaj konstantno razvija zbog potrebe da se ljudi i/ili roba premještaju, sa jedne lokacije na drugu, potrebno je da se poznaju saobraćajni tokovi u svim okolnostima. Jedan od glavnih izazova, u kontroli saobraćaja, je da se saobraćaj prilagodi na bezbjedan i efikasan način datim okolnostima. Bezbjednost, kao faktor za upravljanje saobraćajem sa ciljem smanjenja ili potpunog eliminisanja nezgoda, utiče na svakog pojedinca. Pa tako, na primjer, u drumskom saobraćaju, raskrsnice sa semaforima (tj. zelenim, žutim i crvenim svijetlom i zvučnom signalizacijom) često će dodati posebnu traku s upaljenom zelenom strelicom kako bi se omogućilo skretanje lijevo bez suprotnog saobraćaja i ovo čak utiče na povećano kašnjenje, što dovodi do smanjenja efikasnosti i manjeg nivoa bezbjednosti.

O efektima saobraćajnog obrazovanja se ne zna mnogo, ne zna se da li poznavanja funkcionalnosti sistema ima neke rezultate. Pored formalnih efekata na ponašanje i nezgode koje su se desile, saobraćajno obrazovanje može dovesti do aktiviranja ciljne grupe da poradi na tome da se ne liječi posljedica, već da se utvrdu uzrok postojanja nebezbjednog kretanja. Na ovaj način bi saobraćajna edukacija u školama i na fakultetima, u Crnoj Gori, mogla biti indirektno djelotvorna, čak i ako se ne može naći nikakav efekat ponašanja na datom primjeru.

Efikasno obrazovanje mladih zahtijeva logičku vezu između problema bezbjednosti saobraćaja, prije nego se desi neka nezgoda i samo se na taj način može postignuti neki dugoročniji rezultat – smanjenje saobraćajnih nesreća i broj poginulih i povrijeđenih u saobraćaju.

# ZAŠTO je bitno da sve bude bezbjedno u saobraćaju?

U početku može izgledati kao uobičajeno pitanje – naravno da je bezbjedna vožnja važna, zar ne? Međutim, ako pogledate šta je bezbjedna vožnja zapravo i znači, dolazi se do zaključka da bezbjedno kretanje je sve ono što se radi kako bi osigurali i tuđu i sopstvenu bezbjednost.

Sa statističkim podacima sa kojima Crna Gora raspolaže, važno je učiniti sve što je moguće da se smanji rizik od saobraćajnih nesreća. Važno je istaći da nisu pogođeni samo oni koji su fizički uključeni u nesreću – u krajnjem nezgode i nesreće mogu uticati i na svjedoce, kao i na porodice i prijatelje bilo koga učesnika u saobraćaju. I dan danas, jedan od problema jeste samouvjerjenost vozača i sigurnost u poznavanje pravila i propisa.

## ZAŠTO je bitno da sve bude bezbjedno u saobraćaju?

- *Neko vas čeka kod kuće da se vratite*
- *Niste sami u saobraćaju*
- *Smanjiti broj saobraćajnih nesreća*
- *Iskorijeni uzroke, a ne posljedice.*

# Prva pomoć na putu

## KO ukazuje prvu pomoć?

Lice koje se zatekne ili nađe na mjestu saobraćajne nezgode, u kojoj ima povrijeđenih lica, dužno je da odmah obavijesti nadležni organ i službu hitne medicinske pomoći i da u skladu sa svojim znanjima, sposobnostima i mogućnostima pruži pomoć licima povrijedjenim u saobraćajnoj nezgodi, i po potrebi ih preveze do najbliže zdravstvene ustanove i da preduzme sve što je u njegovoj moći da spriječi uvećavanje postojećih, odnosno nastajuće novih posljedica.



## ŠTA se ukazuje sa prvom pomoći?

Različite vrste povreda i vanredne zdravstvene situacije zahtijevaju različite procedure prve pomoći. Neki od ovih slučajeva uključuju zastoj srca, gušenje i prekomjerno krvarenje.

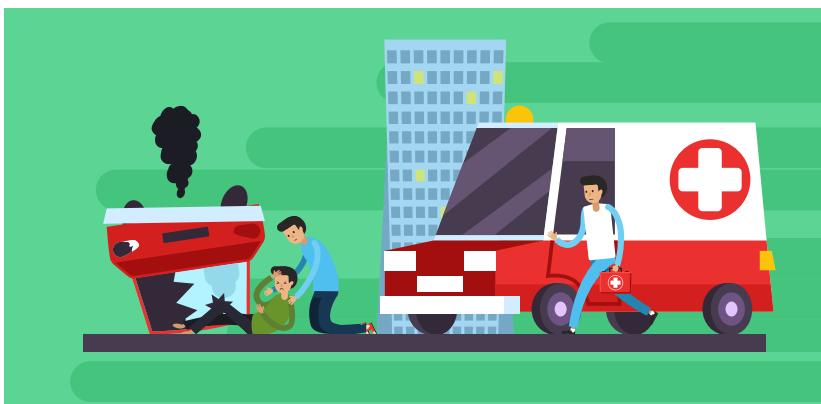


## **GDJE se ukazuje prva pomoć?**

Poznavanje prve pomoći može pomoći u hitnim slučajevima u saobraćaju, prilikom saobraćajne nesreće, pružanjem hitne pomoći, smanjenjem ozbiljnosti povreda koje su se desile, promovisanjem bezbjednosti učesnika u saobraćaju.

## **KAD se ukazuje prva pomoć?**

Primjenjuje na licu mjesta ili na bezbjednom odstojanju od mjesta nastanka nesreće.



## **KAKO se ukazuje prva pomoć?**

Neke od osnovnih radnji su:

- *Utvrđivanje stanja povrijeđenih*
- *Zaustavljanje krvarenja*
- *Postavljanje povrijeđenog u pravilan položaj*
- *Vještačko disanje*
- *Reanimacija.*



## **ZAŠTO se ukazuje prva pomoć?**

Osnovni zadatak prve pomoći je očuvanje života ljudi, odnosno da se unesrećena lica u što boljem stanju i u što kraćem vremenskom periodu transportuju do odgovarajuće medicinske ustanove.

## **KOGA treba pozvati?**

U slučaju povreda ili oštećenja ljudi i imovine, potrebno je pozvati Policiju (122) Vatrogasnu službu (123) i službu medicinske Hitne pomoći (124).



## LITERATURA

- *Pravilnik o sabraćajnoj signalizaciji (Službeni list CG br. 35/2021 i 38/2021)*
- *Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima (Službeni list CG br. 33/2012, 58/2014 i 14/2017)*

