

REZULTATI PROJEKTA „SMANJI GAS“ NA TERITORIJI GRADA PANČEVA

RESULTS OF THE PROJECT „REDUCE GAS“ IN THE TERRITORY CITY OF PANČEVO

Rezime: Godišnje u svetu od posledica saobraćajnih nezgoda strada oko milion ljudi širom sveta, dok u Srbiji oko 650 ljudi izgubi život u saobraćajnim nezgodama. Zbog toga je veoma značajno mladima, koji spadaju u rizičnu grupu učesnika u saobraćaju (pogotovo mladi vozači), pravovremeno skrenuti pažnju na saobraćajne nezgode koje nastaju kao posledica ne poštovanja uvedenih propisa u saobraćaju. Ovaj projekat sproveden je u tri srednje škole na teritoriji grada Pančeva, a ciljna grupa ovog projekta bili su učenici završne godine srednjih škola. Projekat je izveden u vidu edukativnih predavanja i pokaznih vežbi simulacije pijanstva, umora i korišćenje narkotika. U sklopu projekta sprovedeno je istraživanje - anketa, uz pomoć koje smo došli do rezultata koji su prikazani u ovom radu.

Ključne reči: bezbednost saobraćaja; bezbedniji učesnici; mladi; rizična grupa učesnika

Abstract: Annually around the world affects about 1 million people worldwide as a result of traffic accidents, while around 650 people in Serbia lose their lives in traffic accidents. Therefore, it is very important for young people, who belong to the risk group of participants in traffic (especially young drivers), to pay attention to traffic accidents that occur as a consequence, not due to the introduced regulations in traffic. This project was carried out in three high schools in the territory of Pančevo and the target group of this project were students of the final year of high school. The project was carried out in the form of educational lectures and demonstration exercises by simulation of drunkenness, fatigue and the use of narcotics. Within the project, a survey was conducted, with the help of which we obtained the results presented in this paper.

Keywords: traffic safety; safer participants; young; risky group of participants

1. UVOD

Svakodnevno preko sredstava informisanja može se čuti da se na putevima događaju saobraćajne nezgode. Obično su to saobraćajne nezgode sa teškim telesnim povredama ili poginulim licima, dok se dnevno dogodi veliki broj saobraćajnih nezgoda za koje nismo ni čuli da su se dogodile, a to su obično saobraćajne nezgode sa lakim telesnim povredama. Svaki čovek može biti učesnik saobraćajne nezgode, bilo da u njoj učestvuje kao putnik u vozilu, vozač motornog vozila, biciklista, motociklista pešak i sl. Istraživanja pokazuju da mladi od 15 do 30 godina starosti spadaju u najugroženiju kategoriju učesnika u saobraćaju na teritoriji grada Pančeva, a samim tim to je bio ključan razlog da se pokrene ova kampanja.

Prema podascima Agencije za bezbednost saobraćaja Republike Srbije u periodu od 2012. do 2016. godine na teritoriji grada Pančeva ukupno je poginulo 21 mladih lica što čini 37% (u Srbiji čine 22%) ukupno poginulih lica, a povređeno je 546 mladih, odnosno 34% ukupno povređenih lica. Na osnovu ovih podataka vidimo da su mladi u Pančevu ugroženiji u saobraćaju u odnosu na procenat poginulih mladih na republičkom nivou. Mladi vozači su povezani sa značajno viskim procentom poginulih u saobraćaju i u ostalim zemljama Evropske unije: Estonija (41,8%); Slovenija (41,3%), Nemačka (40,7%). Na osnovu rezultata istraživanja ugroženosti mladih u saobraćaju u Evropi, može se zaključiti da približno svaki četvrti izgubljeni mladi život u Evropskoj uniji nastaje kao posledica saobraćajnih nezgoda.

Postoji veliki broj istraživanja koja pokazuju da se smanjenjem dozvoljene brzine broj nastradalih drastično smanjuje kod mladih. Smanjenje prosečne brzine za 5%, dovodi do smanjenja broja povređenih za oko 10%, a smanjenje nezgoda sa nastradalim za oko 20% (OECD, 2006). Posebne mere ograničenja brzine mladih vozača koriste se pored Srbije i u mnogim državama da bi se smanjio rizik mladih vozača, a najveći problemi kod mladih povezani su sa nedovoljnim iskustvom, i da vozači nisu spretni da upravljaju vozilom pri velikim brzinama.

Dosadašnja istraživanja (Maisey, 1984; Haque and Cameron 1989; Wagenaar et al. 2001) su pokazala da se smanjenjem dozvoljenog nivoa alkohola za mlade vozače može smanjiti broj nezgoda povezanih sa alkoholom. Nezgode povezane sa vožnjom pod dejstvom alkohola su uglavnom saobraćajne nezgode sa jednim vozilom. Pošto se najveći broj ovih saobraćajnih nezgoda dogodi u noćnim uslovima vožnje u danima vikenda kada mladi izlazi možemo zaključiti da uglavnom mladi i učestvuju u ovim saobraćajnim nezgodama. U većini zemalja dozvoljeni nivo alkohola u krvi je 0,2 g/l, ali u značajnom broju zemalja postoji nulta

tolerancija na alkohol kod mladih vozača. Međutim potrebno je da pored ove mere imamo potrebno je da imamo značajne sankcije za mlade koji nepoštuju ovu meru kako bi efekat ove mere bio potpun.

U dve države Australije (McEvoy, et al. 2006) otkriveno je da je među vozačima starosti 18-65 godina oko 45.800 vozača imalo saobraćajnu nezgodu dok je koristilo mobilni telefon, a 146.762 je moralo je preduzeti neku radnju sa vozilom kako bi izbeglo saobraćajnu nezgodu. Dalje, rizik da se učestvuje u saobraćajnu nezgodu povećava se između dva i devet puta ako se koristi mobilni telefon (Redelmeier i Tibshirani, 1997; Violanti i Marshall, 1996). Prema istraživanju 75% australijskih vozača uzrasta od 18 do 24 godine prijavilo je da su poslali ili primili SMS poruku dok su vozili u poređenju sa 36% vozača starijih od 25 godina (AAMI, 2007).

Pošto su neprilagođena brzina, vožnja pod dejstvom alkohola i korišćenje mobilnih telefona prepoznato kao veliki problem koji je povezan sa mladim osobama sprovedeno je istraživanje na teritoriji grada Pančeva o stavovima mladih o ovim problemima putem ankete.

2. MATERIJAL I METODE

Projekat „Smanji gas“ je počeo sa realizacijom krajem decembra meseca 2016. godine konferencijom za novinare u maloj sali Gradske uprave grada Pančeva, gde su svi prisutni imali mogućnost da probaju naočare za simulaciju koje prikazuju uticaj različitih psihoaktivnih supstanci na psihomotorne sposobnosti čoveka. Postoje različite vrste naočara koje sumuliraju kako čovek vidi: sa određenim količinama alkohola u krvi, kada je umoran, pospan i kada je pod dejstvom teških droga. Svi prisustni su se uverili koliko opasno dejstvo ovi faktori imaju na čoveka pri samom kretanju, a kamoli pri upravljanju vozilom. Ovom konferencijom je najavljen projekat u medijima, a samim tim su spomenute i škole u kojima će se projekat realizovati.

U projektu su učestvovali maturanti tri srednje škole na teritoriji grada Pančeva. Škole koje su učestvovala u projektu su:

- Tehnička škola „23 Maj“;
- Elektro-tehnička škola „Nikola Tesla“ i
- Medicinska škola „Stevica Jovanović“.

U okviru projekta „Smanji gas“ u navedenim školama održana su edukativna predavanja za učenike završnih godina. Na edukativnom predavanju istaknut je značaj saobraćaja, kao i problema do kojih dovode negativne posledica saobraćaja, konkretno saobraćajnih nezgoda. Godišnje u svetu od posledica saobraćajnih nezgoda strada oko milion ljudi širom sveta, dok u Srbiji oko 650 ljudi izgubi život u saobraćajnim nezgodama. Zbog toga je veoma značajno mladima, koji spadaju u rizičnu kategoriju učesnika u saobraćaju (pogotovo mladi vozači) pravovremeno skrenuti pažnju na saobraćajne nezgode koje nastaju kao posledica ne poštovanjem uvedenih propisa u saobraćaju. Na svakom predavanju pomenuta je i Dekada akcija u bezbednosti saobraćaja 2011-2020, koju su pokrenule Ujedinjene Nacije sa ciljem smanjenja broja poginulih i povređenih u saobraćajnim nezgodama.

U drugom delu predavanja, istaknuto je kako neprilagođena brzina, vožnja pod dejstvom alkohola i korišćenje mobilnih telefona dovodi do nastanka saobraćajnih nezgoda. U saobraćajnim nezgodama u kojima je brzina glavi uzrok nastanka saobraćajne nezgode, posledice nezgode su veoma velike. U takvim nezgodama najčešće stradaju učesnici u saobraćaju ili su povrede jako teške, odnosno lica koja su učestvovala teško su povređena. Mladi vozači, kao rizični učesnici u saobraćaju veoma često se upuštaju u brzu vožnju. Svedoci smo da vrlo često upravo ta kategorija učesnika u saobraćaju strada zbog prevelike brzine upravljanja vozilom. Zbog toga je bilo veoma važno učenicima koji su tek položili vozački ispit ili koji u bliskoj budućnosti nameravaju da polažu vozački ispit skrenuti pažnju na probleme velike brzine, i zašto se nepreporučuje da vozilom upravljaju brzinom koja je viša od ograničene. Alkohol ne može da se posmatra kao uzrok, ali zbog uticaja na fizičko i psihološko stanje vozača može da utiče na sposobnosti upravljanja vozilom, pa veoma često dovodi do greške koja kao posledicu ima nastanak saobraćajne nezgode. Najčešće greške koje proističu iz upravljanja vozilom pod dejstvom alkohola su: vožnja brzinom većom od ograničene, ne ustupanje prava prvenstva, prolazak kroz crveno svetlo na raskrsnici (kako vozači tako i pešaci), sletanje vozila sa kolovoza, prelazak kolovoza van obeleženog pešačkog prelaza (kod pešaka) i sl. Veoma često dolazi do uzročne veze vožnja pod dejstvom alkohola i upravljanje vozilom preko ograničene brzine poznatija i kao

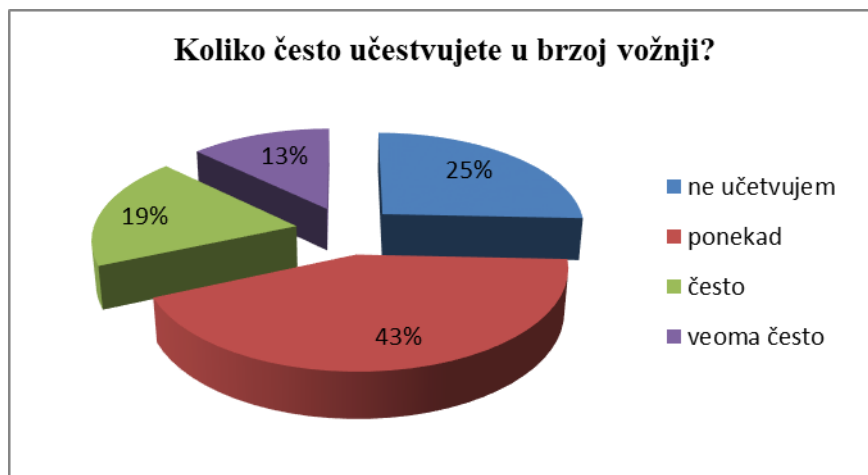
„bahata vožnja“. Najčešći akteri ovakve vožnje su mladi vozači, koji su tek pložili vozački ispit ili imaju malo vozačkog iskustva. Zbog toga je svakako značajno u promociji skrenuti pažnju vozačima, a i ostalim učesnicima u saobraćaju (pešaci, biciklisti, suvozači, putnici u vozilu) na štetnost alkohola, i njego uticaj na psihofizičke sposobnosti vozača. Od kada je mobilni telefon ušao u masovnu upotrebu pojavio se novi tip saobraćajnih nezgoda u kojima učesnici u saobraćaju koriste mobilni telefon. Svi učenici škola u kojima je projekat izveden naglasili su da poseduju mobilni telefon i da ga veoma često koriste. Zbog toga je važno napomenuti negativni aspekt mobilnog telefona u saobraćaju i spomenuti saobraćajne nezgode u kojima učesnici u saobraćaju upravo koriste ovaj uređaj. Da bi učenicima prikazali probleme koje stvara alkohol, brzina i upotreba mobilni telefoni, prikazan je video materijal u kome su prikazane karakteristične saobraćajne nezgode gde su uzroci upravo brzina, alkohol i mobilni telefon. Pre svakog video klipa napravljen je uvod, a posle video klipa zajednički zaključak predavača i učenika.

Na samom kraju promocije bezbednosti saobraćaja učenici su se oprobali u korišćenju „pijanih naočara“, prolaskom postavljenog poligona sa čunjevima, rukovanjem sa drugarima ili hvatanje određenih predmeta. Pored naočara koje simuliraju stanje pod dejstvom alkohola, na promociji su korišćene i naočare koje simuliraju umor i pospanost učesnika u saobraćaju i naočare koje simuliraju vid pod dejstvom narkotika ili prekomerne upotrebe lekova.

Ciljevi predavanja su da određeni oblik rizičnog ponašanja bude prepoznat od strane slušalaca, da se kroz prikaz posledica argumentuje zašto ne treba postupati rizično i naravno, da se što je moguće više utiče na izgradnju negativnog stava slušalaca prema rizičnom ponašanju, odnosno formira pozitivan stav prema bezbednosti saobraćaja.

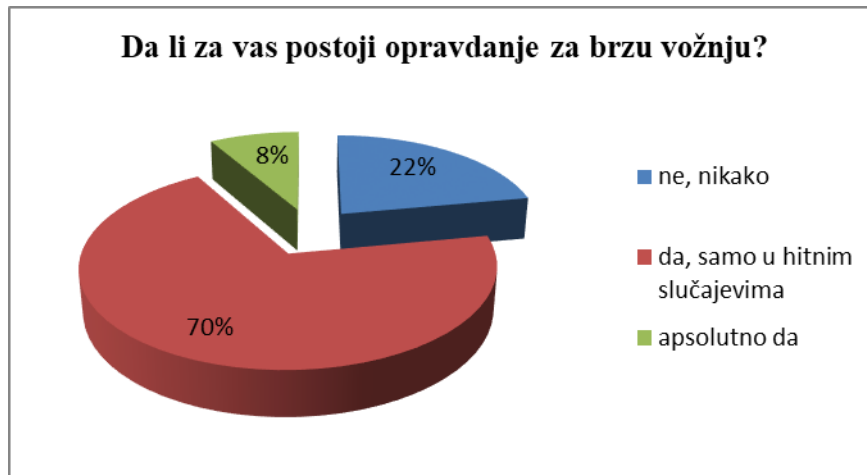
3. REZULTATI ISTRAŽIVANJA

U sklopu projekta „SMANJI GAS“, pre svake promocije bezbednosti saobraćaja, učenicima je podeljena anketa od deset pitanja o stavovima i ponašanju u saobraćaju. U anketi je učestvovalo 357 učenika, od kojih je 49% ispitanika bilo muškog a 51% ženskog pola. Obuhvaćeno je oko 40% maturanata sa teritorije grada Pančeva. Anketa se sastojala od deset pitanja koja se odnose na stavove i ponašanje mladih kao rizične grupe učesnika u saobraćaju. Prva tri pitanja odnosila su se na brzinu, druga tri pitanja na stav prema alkoholu, a treća grupa pitanja na korišćenje mobilnih telefona.



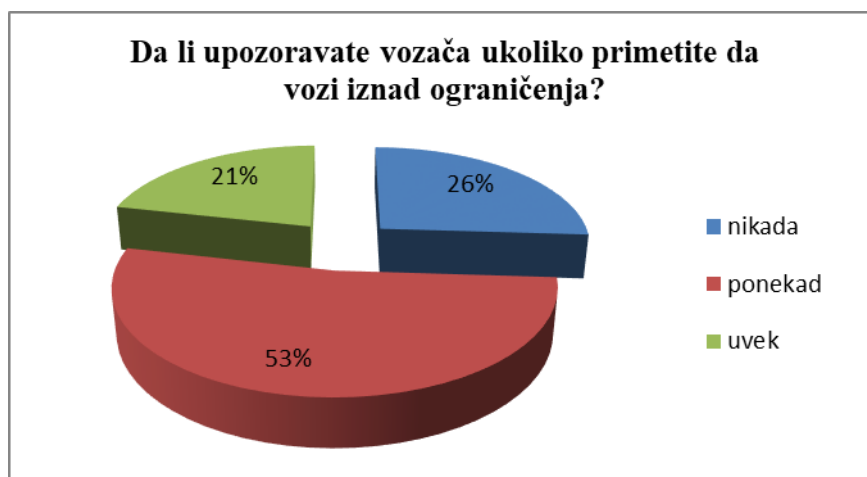
Слика 1. Одговори на питање колико често учествујете у брзој војњи (војња 20 km/h изнад ограничења), као воаџ или као сувоаџ?

Na osnovu grafikona (Slika 1.) možemo zaključiti da oni koji ne učestvuju u brzom vožnji je svega 25%, odnosno četvrtina ispitanika. Problem je što čak 13% mladih veoma često učestvuje u brzom vožnji, što predstavlja veliki problem, jer upravo brzina najčešći stradanja u saobraćaju.



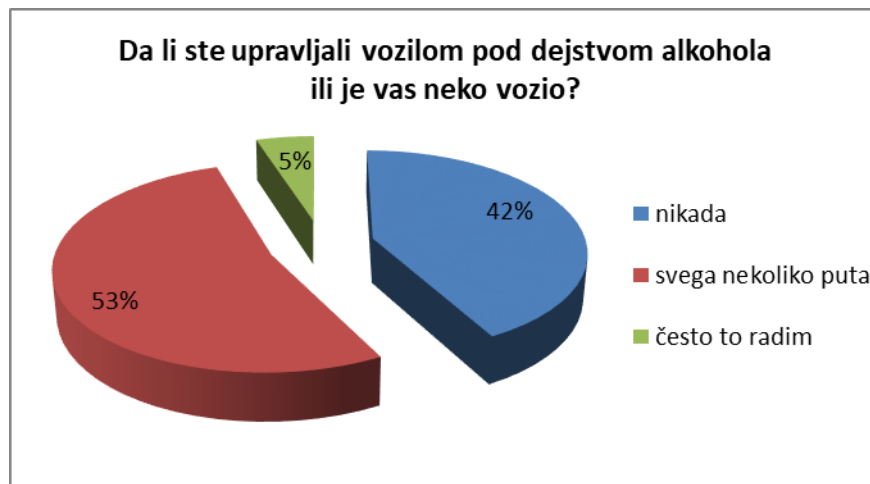
Слика 2. *Odgovor na pitanje da li postoji opravdanje za brzu vožnju*

Na pitanje „Da li postoji opravdanje za brzu vožnju?“ 70% mladih odgovorila je da postoji samo u hitnim slučajevima što možemo videti na slici 2. 22% mladih je pri stavu da ne postoji opravdanje za upravljanje vozilom velikom brzinom. Procenat mladih koji odobravaju brzu vožnju nije velik, ali ne smeju se zanemariti, jer mogu upravo oni da izazovu saobraćajnu nezgodu gde će uzrok biti brzina. Različita istraživanja pokazuju da svaki treći vozač koji je napravio prekršaj vožnje preko ograničenja brzine učestvovao je usaobraćajnoj nezgodi..



Слика 3. *Odgovor na pitanje da li upozoravate vozača ukoliko primetite da vozi iznad ograničenja*

Sa slike 3 vidimo da 53% mladih je dalo odgovor da ponekad obaveštavaju vozača da smanji brzinu kretanja. Međutim, veći je procenat onih koji nikada ne skreću pažnju vozaču da vozi većom brzinom od ograničene, čak 26%, za razliku od ispitanika koji uvek obaveštavaju vozača da smanji brzinu svog kretanja, samo 21%. Iz ove analize, može da se zaključi da mladi veoma malo pažnje obraćaju na brzinu kretanja vozila bilo da oni upravljaju vozilom ili su u funkciji suvozača ili putnika.

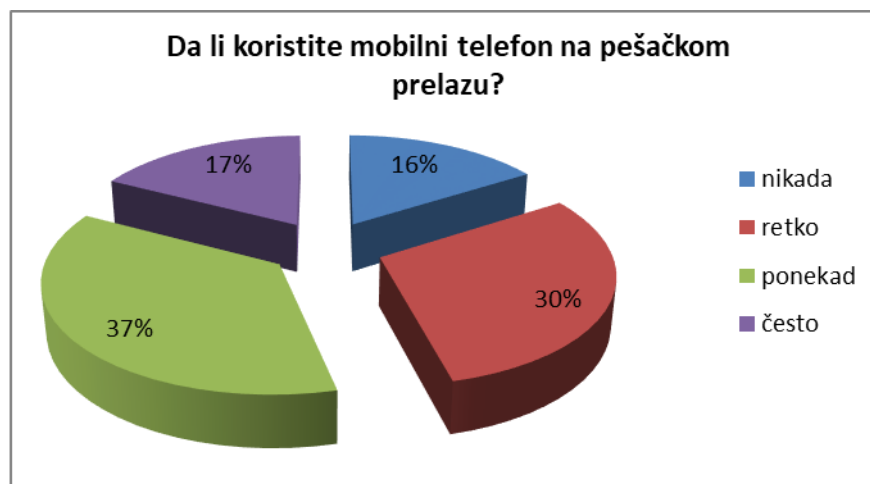


Слика 4. *Ogovor na pitanje da li ste upravljali ili vas je neko pod dejstvom alkohola vozio*

Na slici 4 vidimo da veliki broj mladih istako je da su nekoliko puta upravljali vozilom ili ih je neko vozio a bio je pod dejstvom alkohola. Samo 4% mladij istakao je da često upravljaju vozilom pod dejstvom alkohola ili je vozio neko ko je bio pod dejstvom alkohola. 42% je naglasio da nikada nisu upravljali vozilom pod dejstvom alkohola niti sedaju u vozilo sa nekim ko je konzumirao alkohol. Na slici 5 možemo videti da veliki procenat mladih bi odgovorio svog druga ili drugaricu da vozi ukoliko bi on bio u alkoholisanom stanju što je donekle i očekivano.

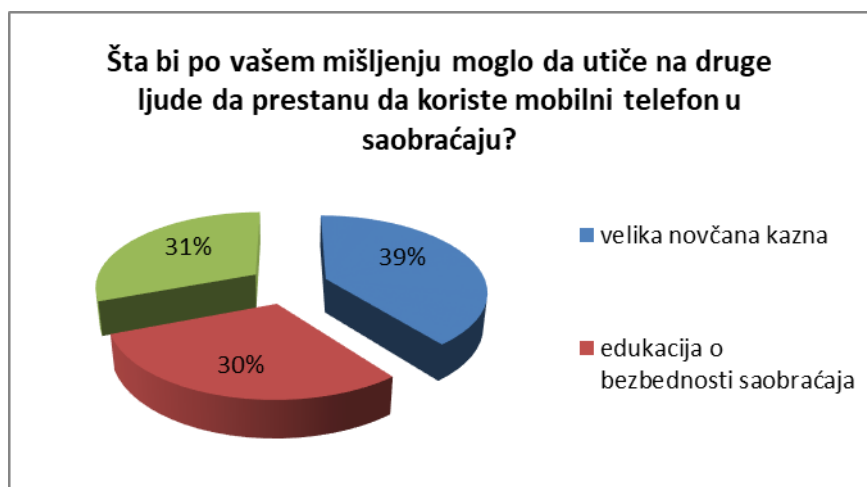


Слика 5. *Postupak u slučaju da drug sedne za volan u alkoholisanom stanju*



Слика 6. *Korišćenje mobilnog telefona na pešačkom prelazu*

Kao što se može videti na slici 6 veliki broj ispitanika (36%) je odgovorio da ponekad koriste mobilni telefon kada prelaze preko pešačkog prelaza. Zabrinjavajući podatak je da čak 17% mladih često koristi mobilni telefon na pešačkom prelazu. Međutim, ono što zabrinjava je što samo 18% mladih nikada ne koristi mobilni telefon na pešačkom prelazu.



Слика 7. Šta bi moglo da utiče na ljude da ne koriste mobilni telefon u saobraćaju

Na osnovu slike 7. vidimo da mladi ističu da je novčana kazna presudna za promenu svesti o korišćenju mobilnog telefona u saobraćaju. Da edukacija o bezbednosti saobraćaja može pomoći u promeni svesti misli 27% ispitanika, dok 31% ispitanika misli da samo lična nezgoda koja je prouzrokovana korišćenjem mobilnog telefona može dovesti do promene svesti o korišćenju, odnosno ne korišćenju mobilnog telefona u saobraćaju (tokom vožnje, prilikom prelaska pešačkog prelaza, vožnje bicikla i sl.).

4. DISKUSIJA

Projekat „Smanji gas“ sprvodi se već treću godinu za redom. Prve godine niz aktivnosti na promociji bezbednosti u saobraćaju sproveden je u Novom Sadu, druge godine projekat je realizovan u više gradova u Srbiji, dok je treće godine sproveden na teritoriji grada Pančeva. Projekat je imao za cilj da na različite načine i kroz različite aktivnosti promovise bezbednost u saobraćaju. Auto Sportski klub Petro Max radi na tome da se brza vožnja ostavi za staze namenjene za to i koje su bezbedne, a da se na putevima poštuje ograničenje brzine. U nastavku će biti diskutovani najzanimljiviji podaci iz ankete.

Kada se zbirno pogledaju rezultati za vožnju ponekad, često i veoma često preko ograničene brzine, može da se zaključi da se 75% ispitanika ponaša nebezbedno sa aspekta vožnje 20 km/h iznad ograničene brzine. Ovo je jedan zabrinjavajući podatak pošto je brzina glavni uzrok stradanja u saobraćajnim nezgodama i treba se u budućnosti raditi da mladi promene mišljenje u brzini vožnje. Na osnovu slike 3. može da se zaključi da mladi veoma malo obraćaju pažnju na brzinu kretanja vozila bilo da oni upravljaju vozilom ili su u funkciji suvozača ili putnika tako da 47% nikada i ponekad upozore vozača da vozi iznad ograničenja ukoliko su suvozači.

Alkohol je prepoznat kao jedan od uzročnika nastanka saobraćajnih nezgoda, zbog toga se svakodnevno apeluje da se ne upravlja vozilom ukoliko je vozač pod dejstvom alkohola. Mladi, najčešće konzumiraju alkohol i time mogu da ugroze sebe i izazovu različite opasne situacije u saobraćaju. Veliki broj mladih istako je da su nekoliko puta upravljali vozilom ili ih je neko vozio a bio je pod dejstvom alkohola, odnosno 52% što je podatak koji potvrđuje da mladi ne obraćaju veliku pažnju na to da li je neko ko konzumira alkohol sposoban da upravlja vozilom. Konzumiranje alkohola dovodi do rizičnog i agresivnog ponašanja u saobraćaju što utiče na povećanje rizika od nastanka saobraćajne nezgode. Veliki broj saobraćajnih nezgoda u kojima je brzina bila glavni uzrok nastanka nezgode, vozači su bili i pod dejstvom alkohola.

Mobilni telefon je svetski trend koji koristi nekoliko milijardi stanovnika. Od kada je počela masovna upotreba mobilnih telefona pojavio se novi trend porasta saobraćajnih nezgoda u kojima su učesnici koristili mobilni telefon (bilo kao pešaci ili kao vozači automobila). Veoma često mladi učestvuju u takvim saobraćajnim nezgodama. Zbog toga, potrebno je posvetiti posebnu pažnju edukaciji mladih i promeni

svesti o tome koliko je u stvari mobilni telefon štetan. Čak 82% ispitanika je reklo da barem nekada koristi mobilni telefon na pešakom prelazu, tako da nije isključeno da se sve više saobraćajnih nezgoda sa mladima događa zbog korišćenja mobilnog telefona. Istraživanja pokazuju da korišćenjem mobilnog telefona tokom prelaska kolovoza na pešačkom prelazu, mobilni telefon skreće pažnju do čak 70%. Potrebno je sprovesti u budućnosti mnogo kampanja na ovu temu, jer je ovo zaista veliki problem u saobraćaju.

5. ZAKLJUČAK

Kroz predavanje učenici su se aktivno uključivali i davali odgovore na postavljena pitanja vezana za bezbedno ponašanje u saobraćaju i da li se oni bezbedno ponašaju. Nakon prikazanog video materijala pokazali su određenu dozu promene mišljenja u odnosu od podataka koje su dali u anketi. Ovakva edukativna predavanja i promocije u okviru bezbednosti saobraćaja mogu samo da pomognu promeni svesti o bezbednom učešću u saobraćaju i pomognu učesnicima da shvate zašto i na koji način treba da se bezbedno ponašaju u saobraćaju.

Glavni problem je taj što se kroz čitavo školovanje ne sprovode ovakva predavanja, i potrebno je barem jednom godišnje da se u svim razredima održe ovakva slična edukativna predavanja i na taj način podsete deca i mladi koliko je važno da se ponašaju bezbedno u saobraćaju. Još jedan dobar način jeste vršnjačka edukacija ili kao što su u na ovom projektu predavači bili studenti završne godine saobraćajnog fakulteta.

Kampanja je nastavljena preko društvene mreže facebook i stranice „Smanji gas“, kao i putem internet sajta Auto sportskog kluba Petro Max, jer prepoznato da mladi danas veći deo svog vremena provode na internetu i na društvenim mrežama. Takođe lokani mediji su ispratili svako predavanje, a lokalno taksi udruženje uključilo se u podeli flajera nakan zavretka kampanje.

6. LITERATURA

- AAMI, 2007. AAMI Young Driver's Annual Road Safety Index. AAMI, Melbourne, Retrieved March 21, 2009, from <http://www.aami.com.au/Resources/File.aspx?id=99>.
- Haque, M.O., Cameron, M. (1989). Effect of the Victorian Zero BAC Legislation on Serious Casualty Accidents: July 1984-December 1985, *Journal of Safety Research*, Vol. 20, pp. 129-37.
- Maisey, G.E. (1984). The Effect of Lowering the Statutory Alcohol Limit for First Year Drivers from 0.08 to 0.02 gm/100ml (monograph), Research Report 84/2, Western Australia Police Department, Research and Statistics Section, Perth, Australia.
- Mc Evoy, S.P., Stevenson, M.R., Woodward, M., 2006. Phone use and crashes while driving: a representative survey of drivers in two Australian states. *The Medical Journal of Australia* 185 (11/12), 630–634.
- OECD (2006). YOUNG DRIVER The road to Safety, OECD, Paris
- Redelmeier, D.A., Tibshirani, R.J., 1997. Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. *New England Journal of Medicine* 336 (7), 453–458.
- Violanti, J.M., Marshall, J.R., 1996. Cellular phones and traffic accidents: an epidemiological approach. *Accident Analysis & Prevention* 28 (2), 265–270.
- Wagenaar, A.C., O'Malley, P.M., LaFond, C. (2001). Lowered Legal Blood Alcohol Limits for Young Drivers: Effects on Drinking, Driving, and Driving-after-drinking Behaviour in 30 States, *American Journal of Public Health*, Vol. 91, No. 5, pp. 801-804.