

BLAŽO BOROZAN, Titograd

UZROCI I POSLEDICE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA NA MAGISTRALNOM PUTU KOJI VODI KROZ BAZEN SKADARSKOG JEZERA

Skoro prije dvije decenije završen je magistralni put preko Skadarskog jezera, koji je povezao unutrašnjost zemlje sa priobalnim gradovima na južnoj obali Jadranskog mora. Put je kroz živopisne predjele kanjona Morače nanizan velikim brojem tunela i mostova, koji mu daju svojevrsnu ljepotu. Iz kanjona put se spušta prema kotlini Skadarskog jezera, prolazi skoro sredinom Titograda, zatim dolinom Zetske ravnice, pa, preko Jezera, prema Jadranskom moru. No, pored svih vrijednosti, za sadašnje vrijeme on ima niz nedostataka: neizgrađeni prostori za zaustavljanje, nesavremen i oštećen asfaltni prekrivač, odrone kamenja, klizišta, mnogo crnih tačaka, prolaz sredinom grada pored dvije škole, a u dolini Zetske ravnice asfaltna traka dodiruje zidove stambenih zgrada. Ovi nedostaci, svaki na svoj način, daje udio u saobraćajnim nezgodama, pošto svaki put predstavlja osnovni faktor u bezbjednosti saobraćaja.

No, pored svih vrijednosti i nedostataka, taj put predstavlja, za tri republike i dvije autonomne pokrajne, glavnu sponu sa gradovima na južnoj obali Jadranskog mora. Graditelji puta vjerovatno nisu mogli očekivati opterećenja koja danas podnosi, pa je njihovo djelo, postalo pogibeljno za mnoge koji zažele tuda da prođu.

Opterećenja puta proizilaze iz velikog broja korisnika koji se nađu istovremeno na ovoj dionici.

Korisnici su, u prvom redu, stanovnici Titograda i poljoprivrednici iz okoline Skadarskog jezera. Njima su savremene agrotehničke mjere omogućile veći prinos poljoprivrednih proizvoda za koje proizvođači traže nove tržišne prostore, a prevoze ih sa-

vremenim prevoznim sredstvima ili zaprežnim vozilima koja su istovremeno i najnezdognija vozila na tom putu.

Građevinska preduzeća, koja vrše eksploataciju šljunka iz bazena Skadarskog jezera, svojom mehanizacijom i teškim teretnim vozilima, tim putem vrše prevoz ovog i drugog građevinskog materijala, na mnoga gradilišta čiji se broj povećao posle aprilskog zemljotresa 1979. godine.

Barska luka prima i predaje najveće količine svoje robe magistralnim putem preko Jezera, a njen je robni promet znatan.

Isti put koriste autobusi redovnih linija i autobusi raznih turističkih agencija iz unutrašnjosti zemlje, za prevoz putnika, domaćih i stranih turista.

Stanovnici sjevernog dijela Crne Gore, Makedonije i Srbije, autonomnih pokrajina Kosova i Vojvodine, tim putem prolaze do gradova na južnoj obali Jadranskog mora, naročito za vrijeme godišnjih odmora.

Albanija koristi taj put za prevoz svoje robe na inostrano tržište, naročito za italijansko područje u ljetnjim mjesecima.

Mnogi Englezi, Njemci, Italijani, Francuzi i drugi taj put koriste putujući za Grčku i Albaniju. U toj vrevi na istom putu nađu se: motociklisti, biciklisti i pješaci iz raznih zemalja.

Turizam za sobom povlači i trgovinu. Proizvodna i trgovačka preduzeća iz unutrašnjosti zemlje vrše snabdijevanje tržišnih centara i turističkih objekata u primorskim gradovima, prehrambenim i drugim artiklima, samo tim putem.

Na bilo kom mjestu magistralnog puta koji vodi preko Skadarskog jezera, za vrijeme ljetnjih mjeseci, može se u toku 24 časa registrovati i do 30.000 raznih vozila, koja se kreću u oba smjera. Iz ovih potreba proizilazi opterećenje puta, koje dovodi do zagušenja saobraćaja, formiranje kolona dugih nekoliko kilometara i nameće uslove i brzinu kretanja. Zbog uslova koji vladaju na putu, evidentiramo veliki broj saobraćajnih nezgoda, koje za sobom ostavljaju povrede i ljudske žrtve uz neprocjenjive materijalne štete. Zbog tih tragičnih udesa, put predstavlja potencijalnu opasnost za sve učesnike u saobraćaju.

Saobraćajni traumatizam skreće na sebe pažnju već početkom sedamdesetih godina, i od tada je u stalnom porastu, sa povremenim skokovima. Za to vrijeme, pred zdravstvenom službom ovoga kraja stalno se povećavaju zahtjevi za obradu najrazličitijih i najkomplikovanijih povreda koje nastaju kao posledica ovih udesa.

Za ovaj prikaz izdvojili smo, iz ukupnog broja povreda, traumatizam izazvan saobraćajnim nezgodama u bazenu Skadarskog jezera, tj. na magistralnom putu koji prolazi preko Jezera, zato što se ističe po broju žrtava i težini povreda od kojih izvjestan broj ostavlja za sobom trajne posledice oštećenja zdravlja i dovodi do invaliditeta.

U posljednjih 5 godina taj traumatizam iznosi 17% od ukupnog broja povreda koje obrađuje zdravstvena služba ovog regiona. Više od 35% lica povrijeđenih u tim nezgodama zahtijeva duže bolničko liječenje, a od njih izvjestan broj ostaje sa trajnim poslasticama oštećenja zdravlja.

U bazenu Skadarskog jezera, povrede zadobijene u saobraćajnim nezgodama prezentiraju se sa 4.451 povrijeđenim i poginulim licem, za poslednjih 5 godina.

Tabela 1

Broj povrijeđenih i poginulih lica u saobraćajnim nezgodama u regionu Titograda koje je registrovala hitna medicinska pomoć u toku 5 godina

GODINA	Povreda	Lakših	Teških	Poginuli
1975.	352	247	105	8
1976.	353	258	95	13
1977.	1.147	764	377	39
1978.	1.097	680	417	42
1979.	1.367	891	476	39

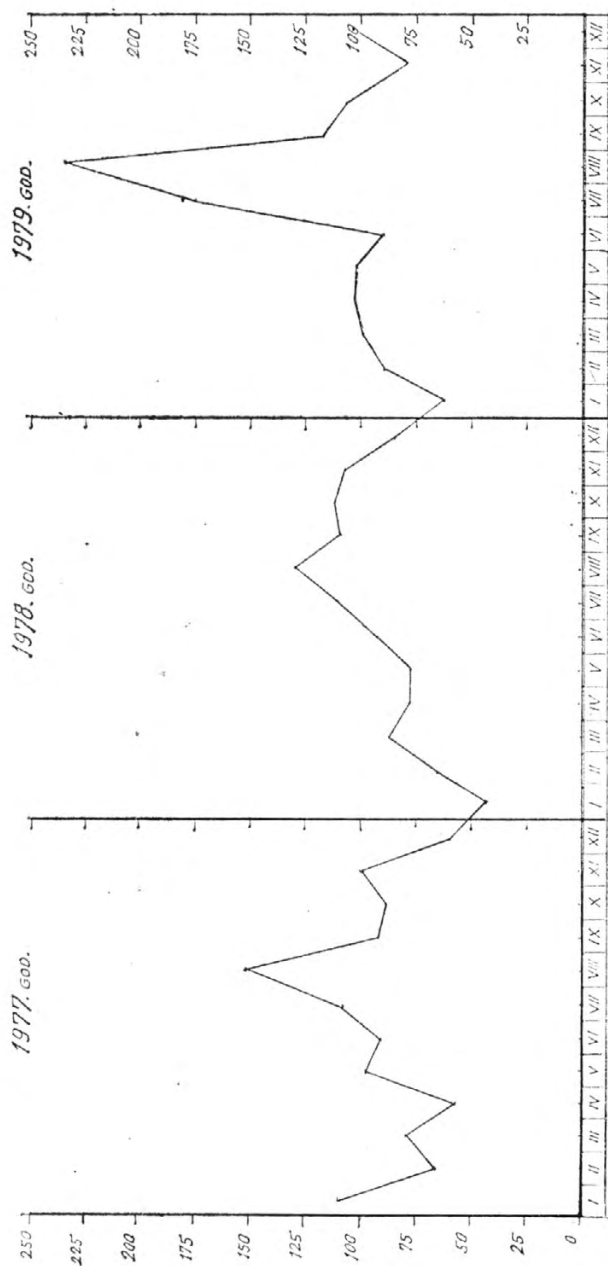
Poznata je činjenica da saobraćajni traumatizam raste iz godine u godinu, sa skokovima u srednjoj trećini godine, a odražava se i u ostalim mjesecima, naročito za vrijeme vikenda i praznika.

U ovom izlaganju ne možemo nabrojiti sve uzroke koji dovode do ove pojave, ali čovjek, vozilo i put predstavljaju jedinstven splet uzroka koji se optužuju za saobraćajne nezgode.

Ako za trenutak zapostavimo uslove koji vladaju na putu i vozila sa njihovim tehničkim osobinama i nedostacima, onda možemo reći da vozačima ostaje mnogo toga što treba sami da preduzmu da bi se broj saobraćajnih udesa smanjio. U prikazanim slučajevima evidentirani su najčešće ovi uzroci:

- neprilagođavanje vožnje uslovima puta i vremena;
- nepoštovanje propisa i oznaka za brzinu kretanja;
- preticanje na nepogodnom mjestu i u neodgovarajućem vremenu (kod kretanja u koloni, kiši, magli i dr.);
- zamor koji u kritičnom momentu dovodi do usporenih reakcija ili do pojave sna;
- vožnja bez vozačke dozvole i nedovoljna obučenost;
- bolesna stanja koja se nisu manifestovala kod vozača u vremenu polaganja vozačkog ispita (bolesti centralnog nervnog sistema, padavica, šećerna bolest, bolest srca i krvnih sudova i druge);

Tabela 2
Krivulje saobraćajnih povreda od 01. 01. 1977. god. do 31. 12. 1979. godine evidentirane kod hitne medicinske pomoći u Titogradu



— uključivanje u javni saobraćaj vozila sa neispravnim mehanizmom za kočenje ili upravljanje, zbog trke za zaradom (taksisti, autoprevoznici i neke privredne organizacije);

— saobraćajni udesi zbog namjere postizanja materijalne dobiti ili izvršavanja samoubistva;

— upravljanje motornim vozilom kad se vozač nalazi pod dejstvom alkohola.

Eto zbog čega čovjek, sa svojim navikama i osobinama, snosi odgovornost za uzroke i posledice u ovom obliku povređivanja. No, vrlo često, posljedice saobraćajnih nezgoda ne snose samo lica koja su odgovorna za prekršaje, već i ona lica koja ni u čemu nisu kriva i odgovorna, koja su žrtve ovih bezumnih postupaka.

Od ovih uzroka, za prikaz su izdvojena naša ispitivanja alkohola u krvi kod lica koja su učestvovala u saobraćajnim nezgodama u svojstvu vozača i manjeg broja pješaka koji su stradali u odgovarajućim nezgodama. U toku tri godine uzeta je krv od 640 lica. Lica su odabirana bez prisustva zdravstvenih radnika. Krv je uzimana na zahtjev ovlašćenih lica. Uzimanje krvi vršeno je 1—2 časa posle saobraćajne nezgode. Koncentracija alkohola u krvi dokazana je laboratorijskom analizom. Analize krvi dale su sledeće rezultate.

Tabela 3

Količina alkohola u ispitanoj krvi

God.	0,0—0,29	0,30—0,50	0,51—0,80	0,81—1,50	1,51—2,50	> 2,51	Neobrađeni	Ukupno
1977.	58	18	16	55	41	14	36	238
1978.	52	7	12	56	46	11	33	217
1979.	40	7	12	40	45	6	35	185

Tabela sama za sebe govori dovoljno, zato je nije potrebno komentarisati. Tolerantna granica alkohola u krvi iznosi 0,00—0,30 pro mil. U rubrici neobrađeni, stavili smo određen broj lica koja nisu dozvolila da im se uzme krv, a na to imaju zakonsko pravo. U istoj rubrici prikazane su i krvi koje nisu analizirane iz tehničkih i drugih razloga.

U saobraćajnim nezgodama koje su nastale zbog uzimanja alkohola, žrtve nisu samo oni koji ga uživaju (bilo to vozači ili pješaci), već vrlo često i djeca školskog i predškolskog uzrasta.

Činjenica je da svaka saobraćajna nezgoda traži detaljnu analizu da bi se došlo do uzročne istine, zato je svaka za sebe specifična i može biti posebna tema.

Ako ovome dodamo činjenicu da duž magistralnog puta koji prolazi kroz bazen Skadarskog jezera, na dionici dugoj nešto više od 20 km, ima poređanih 17 privatnih ugostiteljskih objekata i jedan društveni, onda postaje posve jasno gde se odmaraju umorni putnici i što uzimaju za osvježanje.

Naša viđenja o posledicama saobraćajnih udesa u ovom regionu raščlanićemo u nekoliko grupa: 1) najteže posledice jesu ljudske žrtve, 2) ranjenici sa teškim tjelesnim povredama, 3) trajna oštećenja zdravlja i invaliditet, 4) materijalne štete, 5) krivične i druge odgovornosti, 6) promjene u međuljudskim odnosima; 7) lični i porodični problemi.

Prikazan broj smrtnosti odnosi se na lica koja su poginula na licu mjesta, a smrt je ustanovljena pregledom lekara hitne medicinske pomoći, i na lica koja su umrla nekoliko časova poslije prijema u Kliničkom centru u Titogradu.

Izvjestan broj žrtava kod nas nije evidentiran, to su lica koja su poginula na licu mjesta, a smrt je ustanovljena bez našeg prisustva. Ove leševe odgovarajuća služba doprema u prosekturu sa zahtjevom za sudsku obdukciju, ili ih, po odluci suda, sa lica mjesta preuzima rodbina radi sahrane.

Takođe nije poznat broj umrlih lica u toku liječenja van naše ustanove, jer neke ranjenike sa izrazito teškim stanjem šaljemo bolje opremljenim klinikama, a strani državljani, na osnovu raznih zahtjeva, budu prihvaćeni i odmah transportovani za Švajcarsku, Njemačku, Francusku i druge zemlje Evrope.

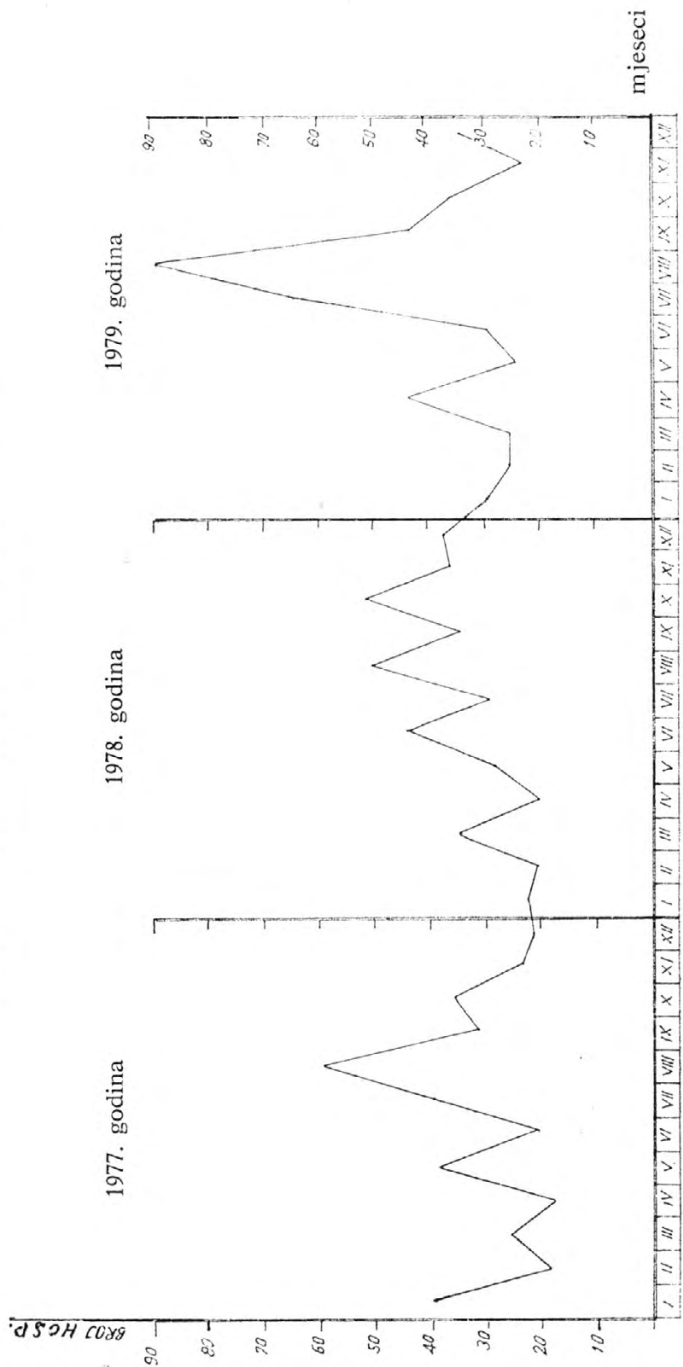
Iz ovoga se može zaključiti da je prikazani broj smrtnosti manji od stvarnog mortaliteta.

— Ranjenici iz saobraćajnih nezgoda zahtijevaju izuzetnu brigu, kako zbog vrste povrede, tako i zbog načina liječenja. Saobraćajni udesi ostavljaju za sobom najkomplicovanije i najteže povrede koje se mogu vidjeti u našem regionu. Od hospitaliziranih ranjenika 85% ima više od dvije povrede. Taj politraumatizam zahtijeva posebno angažovanje raznih profila zdravstvenih radnika i veliki broj visoko stručnog kadra. Ranjenici ostaju na dužem bolničkom liječenju, u našoj ili drugim zdravstvenim ustanovama. No, i pored svega toga, izvjestan broj podlegne u toku liječenja, a izvjestan broj ostaje sa trajnim oštećenjem zdravlja.

Prikazana krivulja prezentira hospitalizirana lica po mjesecima za poslednje tri godine. Ona ima izvjestan broj naglih skokova i ukazuje da se u pojedinim mjesecima prima na liječenje u Medicinskom zavodu Titograda i do 90 ranjenika.

— Invaliditet koji nastaje kao posledica saobraćajnog traumatizma ne može se sistematizovati po kategorijama. On je nekad evidentan neposredno posle povrede, a nekad postaje jasan u toku liječenja ili posle završenog liječenja. U izvjesnom broju slučajeva invaliditet nastaje zbog raznih komplikacija, koje se pojavljuju

Tabela 4
 Krivulja hospitaliziranih povreda iz saobraćajnih nezgoda od 01. 01. 1977. god. do 31. 12. 1979. go-
 dine u Medicinskom zavodu — Titograd



posle nekoliko godina, naročito kad su u pitanju povrede centralnog nervnog sistema. Invaliditet se pojavljuje u različitom dobu uzrasta, ali ni u kom slučaju nije isti kod djece i kod formiranih ličnosti. Analiza invaliditeta zbog saobraćajnog traumatizma zahtijeva saradnju velikog broja stručnih lica i ustanova u dužem vremenskom periodu, što je u ovom slučaju teško ostvarljivo zato što mnoga lica ne žive na teritoriji našeg djelovanja već u drugim republikama i državama.

— Materijalne štete izazvane saobraćajnim nezgodama su znatne. Njih je nemoguće iskazati određenom cifrom zato što jedan dio snose pojedinci, a drugi društvena zajednica. Zajednica snosi liječenje povrijeđenih lica, naknadu za bolovanje, izgublenu zaradu privrednih organizacija, invaliditet, troškove istrage, sudskih sporova itd. Izdaci osiguravajućih zavoda za povrijeđena i poginula lica, za razna vozila i uništenu robu, procjenjuju se na milijarde. Samo u osiguravajućem Zavodu »Lovćen«, procjena šteta izazvana saobraćajnim nezgodama u toku 1979. godine iznosila je preko 50.000.000,00 dinara.

— Krivična i druga odgovornost ne može se posmatrati samo u okviru uviđajnih postupaka, istrage, rekonstrukcije događaja, vještačenja i sudskih procesa, već i kroz one subjektivne elemente, vezane za čovjeka koji je postao nenamjerni ubica ili doveo drugo lice do invaliditeta.

— Promjene u međuljudskim odnosima sredine su znatne. Dobri međuljudski odnosi počivaju na uzajamnom poštovanju i čuvanju interesa svakog pojedinca koji živi u jednoj sredini. Saobraćajni udesi vrlo često remete ovu ravnotežu. Porodice nastradalih lica (žrtava) i okrivljenih ne poravnavaju međusobne odnose, sudskim sporovima i osudama, zato njihovi odnosi iziskuju posebnu pažnju. Uopštavanje i površne analize bile bi suvišne, a dugoročna i studiozna ispitivanja otkrila bi nove posledice i promjene. Porodice koje gube svoje članove, preživljavaju duboke potrebe, a one druge koje sa tim imaju uzročne vez doživljavaju izuzetne neprijatnosti. Tako, saobraćajni udesi dovode do promjena puteva ljudskih života pojedinaca i čitavih porodica, koje traže najprikladnije izlaze da izbjegnu iznenađenja.

— Lične i porodične probleme teško je sažeti u ovom izlaganju. Mi bismo htjeli samo da ukažemo na činjenice koje remete emotivni život čovjeka. Možemo zamisliti koliko bi to izlaganje bilo dugo, kojim bismo htjeli prikazati osećanja i patnje čovjeka koji je postao nenamjerni ubica svog ili tuđeg djeteta, svog prijatelja ili životnog saputnika. Kako iskazati onaj trenutak straha, koji osjete hiljade roditelja, kad čuju poziv preko radija ili televizije: »... na toj raskrsnici nastradalo je dijete, čiji identitet nije

utvrđen, pa ga je potrebno prepoznati...?«. Šta reći o roditeljima koji ostaju bez svoje djece? Kako iskazat bol i životnu patnju djece koja ostaju bez svojih roditelja? Nikad se ne može sve reći o posledicama koje za sobom ostavljaju saobraćajni udesi.

REZIME

Analizirajući povrede i ljudske žrtve, koje su nastale u saobraćajnim nezgodama na magistralnom putu koji vodi kroz bazen Skadarskog jezera, svjedoci smo iz godine u godinu povećanja broja povreda i žrtava, bez obzira na sve dosad preduzete zaštitne mjere o bezbjednosti ljudi u saobraćaju na tom dijelu puta.

Graditelji nisu mogli predvidjeti opterećenje puta, koje je nastalo kao posledica povećanja broja automobila u privatnom vlasništvu, povećanja prometa svih vrsta roba i razvoja turizma. Put preko Jezera ostaće dugi niz godina, glavna saobraćajnica za izlaz na more, od Dubrovnika do ušća Bojane, za tri Republike i dvije autonomne pokrajine, pa zato na tom dijelu puta predstoje sve veća opterećenja i sve veći broj povreda i žrtava.

Posljedice saobraćajnog traumatizma ne mogu ostati lični i porodični problem nastradalih lica. Za rješavanje posledica ovog traumatizma angažovano je niz stručnih službi: zdravstvo, organi SUP-a, istražni i pravosudni organi, socijalni zavodi, osiguravajući zavodi, zatim veliki broj privrednih organizacija — koje gube svoje ljudstvo i robu — te niz drugih organa i organizacija koje su poslovno vezane za ove posljedice, a svi oni ne mogu uticati na sprečavanje ovih pojava. Potrebno je da ovu pojavu razmatra veći broj naučnih i stručnih skupova, kako bi, potpomognuti sa više strana, lakše zainteresovali širu društvenu zajednicu, koja je jedino u mogućnosti da nađe pravo rešenje ovog problema čije rješenje vidimo u izgradnji novih odgovarajućih saobraćajnica.

Blažo BOROZAN

THE CAUSES AND CONSEQUENCES OF TRAFFIC ACCIDENTS ON A HIGHWAY LEADING THROUGH BASIN OF LAKE SKADAR

Summary

Analysing the wounded and Nictims that occured in the motor car accidents on the highway which goes through the district of the Skadar Lake we have been able to witness the increasing number of the same. We have done all we could to save people in the heavy traffic on that part of the highway.

The road constructors couldn't foresee so heavy traffic. It is the result of increasing number of private cars and developing of tourism. For a long time this highway will remain the only main road that goes over the Lake to the seaside on the area from Dubrovnik to the mouth of the Bojana river for two republics and two autonomous regions. That is why we expect more and more accidents.

The consequences of traffic traumatism can't be only the private problems of people who met with the accident. Many official duties are involved to solve these problems: sanitary service, republic home office, courts, social institutions and insurance companies as well as many economic organizations that lose their men and goods in these accidents. All these institutions should be interested to solve these problems.

More scientific and professional meetings should consider and solve this occurrence in order to get interested the wider social community. It is the only one that can find the right solution — to build new necessary modern communications.