

Upamtite. Ne dešava se samo drugima!!!!

Sve kategorije građani svakodnevno učestvuju u saobraćaju. Svedoci smo svakodnevnih pogubnih posledica u vidu poginulih, povređenih kao i velikih materijalnih šteta po imovinu, pojednice i društvenu zajednicu.

Sledi nam novi Zakon o Saobraćaju od koga se očekuje poboljšanje stanja bezbednosti u saobraćaju. Da bi se poboljšanje ostvarilo, neophodna je sinhronizovana akcija čitavog niza društvenih subjekata. Čak i da se ostvari neophodna koordinacija i kooperacija, u osnovi stoji naše ponašanje u saobraćaju i radnje koje svaki učesnik, bez obzira kojoj kategoriji pripada konkretno čini.

U cilju preporuka KAKO SE TREBA PONAŠATI U SAOBRAĆAJU, slede rezultati preko 1600 detaljnih analiza sudara, sa preko 200 poginulih, u proteklih nekoliko godina na teritoriji AP Vojvodine, odnosno NAJČESĆE GREŠKE UČESNIKA U SAOBRAĆAJU KOJE SU U PRAKSI STVORILE USLOVE ZA NASTANAK SAOBRAĆAJNIH NEZGODA.

Neke preporuke će možda izgledati bezazleno a svaka od navedenih je imala smrtnu posledice, teške i doživotne invaliditete, unesrećene porodice i decu iznenada lišene doživotne roditeljske brige:

Mišljenja smo da ovaj materijal može da bude koristan svakoj kategoriji i svakom učesniku u saobraćaju.

Opšte

- Nagla promena atmosferskih uslova prvog dana dovodi do velikog porasta saobraćajnih nezgoda – ljudskom organizmu je potrebno vreme da se prilagodi – svesno vozite sporije i obratite posebnu **pažnju prvog** dana velikih vremenskih promena
- Vremena za reakciju na radnje kada vozite velika vozila su duže nego kada vozite automobil. Usporavanje kamiona i autobusa je manje od onog kod automobila. Vozači npr. autobusa prevoze putnike pa i u vezi sa time usporavaju slabije. Npr. ako vozite automobil forsiranim kočenjem, zaustavićete se sa brzine od 50 (km/h) na putu od **najmanje** 27 (m). Da biste to postigli sa autobusom ili kamionom, potrebno je **najmanje** 36 (m). Da putnici u autobusima ne bi popadali potrebno je da zaustavni put sa brzine od 50 (km/h) bude **najmanje** 45 do 55 (m).

Ovde dijagram

- Prvi uslov da se dogodi sudar je kada imate osećaj žurbe – **krenuti na vreme**
- Razvijte sopstveni osećaj da osetite kada se **nećate i procenjujete**- onda uvek odustanite od nameravane radnje. U toku nećkanja i procenjivanja se već izgubilo dragoceno vreme koje je i bilo predmet nedoumice.
- Nemojte brigu o sopstvenoj bezbednosti prepustiti drugom učesnicima u saobraćaju, ako nastavne sudar i vi ćete biti odgovorni
- Agresivno ponašanje i nametanje sebe i svojih radnji u saobraćaju, sa ciljem iznuđivanja reakcije drugih učesnika u saobraćaju dovodi do SN.

- Ako postoje uslovi da vas drugi učesnik u saobraćaju uoči, nemojte računati na to da možete da izvedete nameravanu radnju jer vas **on možda uopšte ne uočava?!!!**
- Nikada nemojte sopstvene radnje u saobraćaju izvoditi na bazi očekivanja šta će onaj drugi da uradi – najčešće upravo tada, kada ne pogodite tuđe radnje, nastaju sudari.
- Ponašajte se veoma prosto, ne razmišljajte i ne prognozirate postupke drugih, nego se ponašajte isključivo po saobraćajnoj signalizaciji i odredbama ZOBS-a uz obraćanje pažnje na ponašanje drugih učesnika u saobraćaju.

Vremenske prilike

- Putevi i ulice su uvrštene u razne kategorije prioriteta za čišćenje. Kada su temperature bliske tački mržnjenja promajna mesta, prevoji i nadvožnjaci su već zamrznuti. Održavalac puteva ih najverovatnije još uvek nije posolio. Posebno važi za Kačku petlju, nadvožnjak iza petlje prema Kaću, i most Slobode kao i druge mostove/ primeri važe za Novi Sad/.

Skretanje

- Zadnji prepust autobusa se pri minimalnom radijusu skretanja zanosi u odnosu na putanju točkova za najviše 1 (m). Saobraćajne trake na Bulevarima, iz kojih skrećete levo i desno su široke 2,5-2,75 (m) a autobusi su bez retrovizora široki 2,5 (m) – kao vozači autobusa i kamiona potrebno je da se krećete što više uz ivičnjak pre skretanja.
- Pred početak bočnog pomaka u cilju levog skretanja **posebno na kolske ulaze obavezno baciti pogled u levi retrovizor**

Preticanje i obilaženje

- Kada pretičete prilikom prelaska u levu saobraćajnu traku kratko blicnite dugim svetlima – da se uverite da se u levoj ST ne nalazi neosvetljena prepreka, zaprega, pešak...
- Pred početak bočnog pomaka u cilju preticanja ili obilaženja **obavezno baciti pogled u levi retrovizor**
- Autobusi i kamioni je velik, spori i bučni. Kada pretičete vozila sa jednim tragom, posebno bicikliste i bicikle sa motorom prethodno **obezbedite veliko bočno odstojanje – najmanje 1,5-2 (m)**. Preticanje dugo traje pa se mogu uplašiti i izgubiti ravnotežu.

Ukrcaj i iskrcaj putnika

- Ukrcaj i iskrcaj putnika je neophodno da se izvršite tako što ćete striktno da se zaustavite uz ivičnjak. Nikako ne iskrcajavajte putnike na kolovozu, blizu ivičnjaka a pogotovo ne na oko pola metra od ivičnjaka. Ni jedan od tri smrti u protekle dve godine u vozilima javnog prevoza u Novom Sadu se ne bi dogodile pod uslovom da su vozači iskrcavali putnike tako da su se zaustavili striktno uz ivičnjake!!!
- Izbegavajte nenameran trzaj autobusa i manje će biti mogućnosti da putnici, naročito stariji građani gube ravnotežu i padaju.
- Vrata najbolje zatvarajte centralnim prekidačem uz vizuelnu kontrolu.
- Kod autobusa sa automatskim menjačima, na stajalitima poluga menjača treba da stoji u neutralnom položaju – tako će se izbeći eventualni trzaj koji može da bude uzrok pada putnika.

Vučenje vozila

- Prilikom duvanja vetrova prilikom udara sa boka već se pri prosečnoj brzini vetra od 35-40 (km/h) polu-prikolica ili prikolica, može zanositi u odnosu na vučni deo za oko 30 (cm) levi i desno.

Upotreba svetala u saobraćaju

- Računa se da je bezbedna brzina u noćnim uslovima za oborena svetla najviše 55 (km/h) za automobile tj. najviše 45 do 50 (km/h) za autobuse u slučaju forsiranog kočenja i nagle reakcije vozača. Obično svi voze brže jer "ne očekuju" prepreku u njihovoj putanji kretanja. Ako tako kočite

putnici će vam popadati. Dakle bezbedna brzina za oborena svetla za autobuse je još niža, i kreće se oko 35 do 40 (km/h).

Uočavanje u noćnim uslovima

- Pod snopovima oborenih svetala neosvetljeni **pešak** se može uočiti na najmanje 35 (m). Ako tada reagujete forsiranim kočenjem zaustavićete se ispred pešaka pod uslovom da se kretali brzinom od najviše 48 (km/h), međutim za autobuse važi da će svi putnici koji stoje da izgube ravnotežu. Da se to ne bi desilo brzina za autobuse bi trebala da iznosi najviše 40 (km/h).
- Ako je kolovoz mokar takvog **pešaka** ćete moći da uočite na najmanje 30 (m) ispred autobusa. Ako tada reagujete forsiranim kočenjem zaustavićete se ispred pešaka pod uslovom da se kretali brzinom od najviše 43 (km/h) međutim za autobuse važi da će svi putnici koji stoje da popadaju. Da se to ne bi desilo brzina bi trebala da iznosi najviše 37 (km/h).
- Pod snopovima oborenih svetala neosvetljeni **biciklista** se može uočiti na najmanje 30 (m), a ponekad i na 15 do 20 (m). Ako tada reagujete forsiranim kočenjem zaustavićete se ispred pešaka pod uslovom da se kretali brzinom od najviše 43 (km/h) ali tada će svi putnici da popadaju. Da se to ne bi desilo brzina bi trebala da iznosi najviše 37 (km/h).
- Kod mimoilaženja /zbog dodatnog ometanja svetlima/ ne može da se primeti prilaz pešaka sa leve bočne strane na udaljenosti većoj od 10 do 15 (m) na sredini kolovoza kod dvotračnih kolovoza, pri vožnji sa čistim staklima na farovima u noćnim uslovima bez javne rasvete – **smanjiti brzinu**
- U uslovima mraka, ususretnog vozila, padanja snega i neosvetljenog puta, kada pešak nailazi s leve strane, u tamnoj odeći, uz oborena svetla, ne može se uočiti na daljini većoj od 10-15 (m).
- Noću, neosvetljena prepreka kao zaprega natovarena senom bez svetlosne signalizacije na neosvetljenom delu puta se **uz oborena svetla** ne uočava na udaljenosti većoj od 20 (m), u uslovima ususretnog vozila sa oborenim svetlima. Inače u vreme sumraka, takva zaprega bi se uočila na odstojanju od najviše 60 (m).
- Kvalitetan signalni trugao na npr. traktorskoj prikolici u potpunom mraku se pod snopovima oborenih svetala putničkog vozila najniže klase jasno uočava na udaljenosti od 85 (m).
- Noću se neosvetljena prepreka kao zaprega natovarena senom bez svetlosne signalizacije na neosvetljenom delu puta se **uz duga svetla** ne uočava na udaljenosti od 100 (m), u uslovima **ne postojanja ususretnog** vozila sa oborenim svetlima.
- Sa oborenim svetlima, noću, pešak se lakše uočava od bicikliste jer je niži.
- Ako se pešak kreće na desnoj strani kolovoza /snopa/ oborenih svetala u tamnoj odeći se uočava na najviše 35 (m) a bicikl na 15 do 20 do 30 (m). Mogu se steći uslovi da se noću bicikl ne može uočiti ni na odstojanju od 10 (m).
- Ako bicikl ima aktivno svetlo uočava se na najmanje 100 (m), a često i mnogo većoj udaljenosti.

Zaprljanost farova i vetrobranskog stakla i spolja i iznutra je važan a veoma marginalizovan faktor uočavanja prepreka na kolovozu u noćnim uslovima.

Neka istraživanja su pokazala da je na suvom kolovozu prosečna zaprlianost farova 14%, na vlažnom 43% a na vlažnom i prljavom kolovozu prosečnih 62%.

Pri zaprlianosti farova od 50% je već osetno slabije uočavanje i vozač treba da se zaustavi i da očisti farove.

Pri zaprlianosti farova manjoj od 20% vozač ne uočava da su mu farovi zaprlianost

<i>Stepen zaprljanosti farova %</i>	<i>Udaljenost za uočavanje</i>
0	100 (m)
20	93 (m)
40	85 (m)
60	68 (m)
80	54 (m)
90	25 (m)

To znači da ono što budete uočili na 100 (m) sa čistim farovima ćete moći uočiti na samo 25 (m) pri farovima koji su zaprljani 90%.

Odstojanje između vozila

- Prema preporukama bezbedno odstojanje iznosi polovinu do trećinu kilometara na sat izraženo u metrima. Primera radi, za brzinu od 50 (km/h) bezbedno odstojanje iznosi trećinu do polovinu u metrima tj. 17 do 25 (m), za autobuse još više. To je veoma teško realizovati na Bulevarima – smanjiti brzinu.
- Kod mimoilaženja /zbog dodatnog ometanja svetlima/ ne može da se primeti prilaz pešaka sa leve bočne strane na udaljenosti većoj od 10 do 15 (m) na sredini kolovoza kod dvotračnih kolovoza, pri vožnji sa čistim staklima na farovima u noćnim uslovima bez javne rasvete
- Ako se ne drži bezbedno odstojanje, može se desiti da prednjačeće vozilo iz nekog razloga naglim i neočekivanim izmicanjem obiđe vozilo, biciklistu ili pešaka i kada navedeni postanu uočljivi više neće biti vremenskih ni prostornih mogućnosti da se sudar u naletu ili sustizanju izbegne. Vozač prednjačećeg vozila će napustiti lice mesta a vama će se pripisati uzročni doprinos.

Saobraćaj bicikala, bicikala sa motorom i motocikala

- Ne pretičite bicikliste velikim razlikama u brzinama. Ne postoji zakonsko ograničenje u vezi toga ali su brojni slučajevi da biciklisti skrenu i tako uđu u putanju kretanja vozilu koje ih pretiče. Tada zbog velike razlike u brzinama vozači vozila nisu u stanju da izbegnu sudare. Tada uzročni doprinos neće biti na strani vozača nego bicikliste, ali se često posledica jedan život manje.
- Treba voditi računa da vremensko prostorna procena saobraćajne situacije koju biciklisti ocenjuju može da bude pogrešna. Oni često ne očekuju da će im se vozilo koje su prvobitno uočili tako brzo približiti.
- Treba izbegavati vožnju biciklom ili biciklom sa motorom na otvorenim putevima klase Regionalnih i Magistralnih – nije zabranjeno ali je veoma veoma opasno.
- Vozači bicikala i mopeda obavezno treba da koriste biciklističke staze, a kada nisu u stanju onda da se kreću što bliže desnoj ivici kolovoza.
- Prilikom vožnje bicikla ne treba krivudati, a kada se isključujete na levu stranu kolovoza u smeru kretanja isključenje treba izvoditi sa posebnom pažnjom – veoma česte greške sa teškim posledicama!!!
- Biciklisti i pešaci, posebno van naseljenog mesta, treba da nose na sebi **reflektujuće materije**, da im vozila budu **osvetljena** i **opremljena što većim brojem katadioptera sa svih strana**, i da nose **zaštitne kacige** na glavama.
- Biciklisti u grupi treba da se kreću se u koloni, ne uporedo.
- Biciklovi, mopedi i motociklovi se neuporedivo teže uočavaju od strane vozača drugih motornih vozila – voditi računa o tome.
- Prilikom preticanja motornih vozila, posebno važi za motocikliste, obezbediti što veće odstojanje – vozači motornih vozila ne očekuju i često ne čuju motocikl sve dok se ne nađe pored njihovih vozila. /Posebno važno u Novom Sadu na Bulevaru Oslobođenja i Mostu Slobode do Mišeluka!!!/

Saobraćaj zaprežnih vozila i kretanje stoke

- Uprkos trideset godina staroj odluci Grada Novog Sada, na teritoriji grada je zabranjeno saobraćanje konjskih zaprega. Nadležni sopstvenu odluku ne poštuju pa odgovornost za moguće posledice prebacuju na učesnike u saobraćaju. Posebno noću treba obratiti pažnju na putu na moguću pojavu neosvetljene zaprege /npr. Temerinski put u Novom Sadu, u blizini otpada ili deponija.../.

Kretanje pešaka i obaveze vozača prema pešacima

- Nikada se kao pešaci ne zadržavajte na kolovozu, ako je ikako moguće ne krećite se po kolovozu nego van njega i to uvek što dalje od kolovoza, naročito na otvorenom putu. Ako postoji trotoar, uvek ga koristite a kolovoz nikako. Ne prelazite kolovoz tako što ćete se kretati preko raskrsnice.
- Ako se već morate kretati po kolovozu to uvek radite u koloni i nikako jedan pored drugog.
- **Noću se nikada ne krećite po kolovozu**
- Kada prelazite kolovoz, ma gde to bilo, prelazak treba izvesti bez zaustavljanja i najkraćim putem.
- Na zebri, čak i ako je uključeno zeleno svetlo za pešake obratite posebnu pažnju na vozila koja se kreću po kolovozu. Ako tako postupite najčešće ćete uspeti da izbegnete eventualni nalet vozila.
- Pešaci kada stupaju na kolovoz ne očekuju kretanje vozila unazad. Ne zadržavajte se na kolovozu iza vozila.
- Ne prelazite preko kolovoza tako što ćete se provlačiti između zaustavljenih vozila i ne stupajte na kolovoz iza ili ispred autobusa na stajalištima. Sačekajte da autobus napusti zonu stajališta.
- Ne započinite prelazak preko kolovoza odmah iza vozila koje je upravo prošlo ispred vas.
- Pešaci, posebno deca, posebno van naseljenog mesta **treba da nose na sebi reflektujuće materije.**
- Ne prevozite se na blatobranima traktora i sl.
- Ne zadržavajte se u vozilima koja su zaustavljena na kolovozu, posebno na autoputevima uz kolovoz, u žutim trakama i sl.
- Ne stupajte na kolovoz na tamnim, mračnim i neosvetljenim mestima. Posebno se teško i prekasno uočavate kada je kolovoz vlažan ili mokar. Čak i senka drveta, danju, može da vas učini slabo uočljivim od strane vozača.
- Kada se pešak ili pešaci nalaze **porod** kolovoza, **u blizini i-ili** obeleženog pešačkog prelaza to je **opasna situacija**. Ako pešak naglo krene i stupi na kolovoz, **kao vozač - bićete odgovorni**.
- Ako se porod kolovoza nalaze deca i osobe poznije životne dobi to je **opasna situacija – usporavajte i izmičite, ponašajte se kao da su već na kolovozu – Ako nastane sudar – bićete odgovorni**.
- Nikako ne preticati u zoni obeleženog pešačkog prelaza.
- Nikao ne obilaziti vozilo koje je zaustavljeno ispred obeleženog pešačkog prelaza čak i kada se pešaci ne uočavaju.

Deca u saobraćaju - posebno ugrožena kategorija

Deca kao učesnici u saobraćaju nemaju dovoljno razvijen osećaj za procenu vremena, brzine i udaljenosti vozila. Veoma često pogrešno ocenjuju opasnosti i vremensko prostornu situaciju. Motivi /prelazak preko kolovoza, igra, trčanje za loptom.../ su često glavni motivatori njihovog kretanja u saobraćaju prilikom čega potpuno zanemaruju saobraćajnu situaciju. Periferni vid im je smanjen u odnosu na odrasle. Potrebno im je razvijati osećaj za opasnost i edukovati ih /roditelji, vrtići, stripovi, radni listovi, bojanke.../ na postupke koje ne smeju raditi u saobraćaju. To su sledeće radnje:

- Sačekati sa prelaskom preko kolovoza u zoni autobusnog stajališta da autobus napusti stajalište tako da preglednost bude velika
- Ne pretrčavati preko kolovoza
- Ne prelaziti kolovoz između zaustavljenih ili parkiranih vozila
- Prelaziti kolovoz samo na zebra i na zeleno svetlo uz gledanje levo i desno
- Kretati se van kolovoza i uvek što dalje od kolovoza.

- Ako se hoda po kolovozu to raditi levom stranom, u susret vozilima
- Decu opremiti reflektujućim materijalima
- Posebno im objasniti da ne pretrčavaju bez gledanja levo i desno kada ih drugovi ili drugarice dozivaju.
- Naviknuti decu da se uvek vežu sigurnosnim pojasom kada su u vozilu.
- Ako voze biciklove, naviknuti ih da koriste zaštitnu opremu a najvažnije kupiti im zaštitne kacige za biciklove.
- Opremiti im biciklove katadiopterima i kupiti im svetlodboju garderobu i zahtevati od njih da je nose.

Saobraćaj na prelazu puta preko Železničke pruge

- Zbog velikog broja rampama neopremljenih pružnih prelaza, važno je vizuelno se uveriti da li voz nailazi – u slučaju sudara ne postoje šanse za preživljavanje

Saobraćaj na autoputu i putu rezervisanom za saobraćaj motornih vozila

- Ne zadržavajte se iza vozila koje je zaustavljeno na ili pored kolovoza bez obzira da li ste ga obezbedili /signalni trokut.../ ili niste. Neka lica koja se nalaze u vozilu, **što pre napuste vozilo.**
- Nemojte zaustavljati vozilo ni u zaustavnoj traci- **zaustavite ga van kolovoza i to što dalje**

Saobraćajni znaci

- Ako se nalazite na putu sa prvenstvom prolaza /Telep, Klisa, Rumenka... - naselja sa individualnim stanovanjem - kuće/ a o tome ispred raskrsnice niste obavešteni saobraćajnim znakom "put sa prvenstvom prolaza" **obavezno** se ponašajte kao da se nalazite ispred raskrsnice puteva iste važnosti – pravilo desne strane, čak i ako ste uočili da se u sporednoj ulici nalazi istaknut saobraćajni znak "ukrštanje sa putem sa prvenstvom prolaza" ili "obavezno zaustavljanje STOP". Ako onaj drugi učesnik ne ustupi prvenstvo prolaza nećete moći kočnjem da izbegnete sudar ako ste se kretali brže od 35 -40 (km/h).

Reakcije

- Da biste **shvatili nastanak opasnosti** pri brzini od 50 (km/h) automobil pređe put od 11 (m) danju, 14 (m) noću, tokom jake kiše 17 (m) u magli znatno više. Za autobus dodajte po 5 (m) više.
- Voće, povrće, duvan i sl. ne utiču na to da Dreger 7410 registruje bitne količine alkohola.

Alkoholisanost

- U tehničkom smislu karakteristično za alkoholisanost je grugačije ponašanje kao i produženo vreme za reakciju ili potpuni izostanak reakcije kao i pogrešna procena vremensko prostorne situacije u saobraćaju. Slede neki karakteristični primeri.

%	
0 – 0,5	Laka obuzetost alkoholom - Produženo vreme za reakciju nije merljivo.
0,51 - 1	Pripito stanje - Produženo vreme za reakciju 30%, ili pri brzini od 50 (km/h) da biste shvatili opasnost biće vam umesto 14 (m) potrebno 18 (m). Tako ćete se umesto da ste se kao trezan zaustavili sudarićete se sa pešakom brzinom od 30 (km/h) – posledice uvek teške telesne povrede, moguća smrt
1,01 – 1,5	Jače pripito stanje - Produženo vreme za reakciju 65%, ili pri brzini od 50 (km/h) da biste shvatili opasnost biće vam umesto 14 (m) potrebno 22 (m). Tako ćete se umesto da ste se kao trezan zaustavili sudarićete se sa pešakom brzinom od 41(km/h) – posledice uvek teške telesne povrede, očekivan smrtni ishod u 40-50 % slučajeva

1,51 – 2,5	Pijano stanje - Produženo vreme za reakciju 92%, ili pri brzini od 50 (km/h) da biste shvatili opasnost biće vam umesto 14 (m) potrebno 27 (m). Tako ćete se umesto da ste se kao trezan zaustavili sudarićete se sa pešakom brzinom od 50(km/h) – posledice uvek teške telesne povrede, smrtni ishod u 80-90 % slučajeva.
2,51 – 3,5	Teži oblik pijanstva - Reakcije izostaju
> 3,51	Duboko nesvesno stanje /komatozno stanje/ . Reakcije izostaju – ne postoji sećanje u vezi učestvovanja u saobraćaju
4	Donja granica smrtonosne koncentracije alkohola u krvi – postoje primeri alkoholisanosti i sa 7 % bez smrtnog ishoda

Prilog

%	manifestacije
0 – 0,5	Alkoholisanost u granicama od 0 do 0,5 ‰ se uobičajeno manifestuje kroz povećanu pričljivost, bolje raspoloženje, povećano samopouzdanje i umanjenu kritičnost i odgovornost. Umanjena je pažnja. Postupno se narušava koordinacija pokreta i preciznost u izvođenju pokreta. Kod nekih se mogu javiti i znaci euforije. Ovakvo stanje se definiše kao laka obuzetost alkoholom .
0,51 - 1	Karakteriše ga opšta uzbuđenost, osećaj topline, rumenilo lica, pritisak je u porastu, otkucaji srca se ubrzavaju, aritmija srca je moguća. Pojavljuju se prvi znakovi alkoholne poremećenosti. Gubi se kontinuitet misli, smanjuje se samokritičnost. Javlja se osećaj povećane sposobnosti. Raste lažna hrabrost i želja za isticanjem. Raste sklonost ignorisanja saobraćajnih propisa. Jače se narušava koordinacija pokreta. Javljaju se problemi s percepcijom, oštrinom vida i prostornom orijentacijom. Akomodacija-adaptacija oka na promenu intenziteta svetlosti, produžuje se. Odluke vozača su smelije, ponašanje slobodnije. Vozač je razdražljiv i zato raste sklonost konfliktima. Nesposobnost za vožnju i rizik rastu. Sposobnost i svest su u velikom raskoraku,sto je izuzetno opasno. Ovakvo stanje se definiše kao Pripito stanje .
1,01 – 1,5	Alkoholisanost u granicama od 1,01 do 1,5 ‰ se uobičajeno manifestuje kroz pogoršanu koncentraciju za vožnju sa vidnim slabljenjem intelektualnih funkcija i koordinacijom pokreta. Prisutna je pospanost. Snalaženje u složenim saobraćajnim situacijama postaje problem. Znatno slabi percepcija i jalja se nemogućnost prikupljanja svih potrebnih informacija iz okoline. Ovakvo stanje se definiše kao Jače pripito stanje .
1,51 – 2,5	Alkoholisanost u granicama od 1,51 do 2,5 ‰ se uobičajeno manifestuje kroz nesposobnost rasuđivanja, sa poremećajima u koncentraciji. Intelektualne funkcije vozača su ozbiljno narušene. Javlja se psihomotorna uzbuđenost. Gubi se ravnoteža i javlja se vrtoglavica. U zavisnosti od stepena razvijene telesne tolerancije javlja se i laka omamljenost bez značajnih kolebanja i pomućene svesti. Smanjuje se oštrina vida i sužava se vidno polje, produžava se vreme akomodacije oka i oštećuje se kolorni i dubinski vid što je značajno u noćnim uslovima prilikom procene udaljenosti. Pojavljuje se nesposobnost usklađivanja pokreta za vožnju i javlja se prostorna dezorijentisanost. Nestaju samokritičnost i samokontrola. Ovakvo stanje može da predstavlja izrazit rizik za nastanak nesreće jer se opasnost ne može realno uočiti. U nekim slučajevima je moguć i gubitak svesti. Ovakvo stanje se definiše kao pijano stanje .

2,51 – 3,5	<p>Ovakva faza karakteriše teturanje i posrtanje. Poteškoće s govorom. Procena situacije vozaču je potpuno onemogućena. Teško disanje, visok puls. Pojava nesvestice i sklapanje očiju što onemogućava vožnju. Komunikacija sa takvim vozačem je skoro nemoguća. Javljaju se halucinacija, ponašanje mu nije razumno, a tok misli mu je između sna i jave. Verovatnoća nastanka nesreće je skoro sigurna.</p> <p>Ovakvo stanje se definiše kao Teži oblik pijanstva.</p>
> 3,51	<p>Nema govora o vožnji automobila. Pokreti su usporeni kao u snu. Telesna temperatura se snižava. Ne reaguje se na spoljašnje podražaje. Pojava hladnog znoja. Zenice su proširene i ne reaguju na promenu svetla. Radi se o nesvesnom stanju-komi što može da se završi smrću.</p> <p>Ovakvo stanje se definiše kao Duboko nesvesno stanje /komatozno stanje/.</p>
4	<p>Donja granica smrtonosne koncentracije alkohola u krvi – postoje primeri alkoholisanosti i sa 7 ‰ bez smrtnog ishoda</p>