РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

ЕЛАБОРАТ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

„ШКОЛСКИ ПУТЕВИ КА ОСНОВНОЈ ШКОЛИ ПЕТАР КОЧИЋ У ПРИЈЕДОРУ“

Никола ТОРБИЦА
Милија РАДОВИЋ
Милан ТЕШИЋ

Бања Лука, 2018. године

МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

Елаборат:
ШКОЛСКИ ПУТЕВИ КА ОСНОВНОЈ ШКОЛИ ПЕТАР КОЧИЋ У ПРИЈЕДОРУ

Издавач:
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука

Аутор:
Никола ТОРБИЦА
Милија РАДОВИЋ
Милан ТЕШИЋ

Технички уредник:
Никола Торбица

Тираж:
10 комада

©2018 Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске
Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука

РЕПУБЛИКА СРПСКА

МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

ПОЗИВАМО ВАС НА

VII МЕЂУНАРОДНУ КОНФЕРЕНЦИЈУ

„БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ“

25 - 26. ОКТОБАР 2018. ГОДИНЕ
БАЊА ЛУКА

www.absrs.org

ПРИДРУЖИТЕ НАМ СЕ!!!

САДРЖАЈ

УВОДНА РИЈЕЧ ---------- **7**

I. ОПШТЕ ИНФОРМАЦИЈЕ О ШКОЛИ ---------- **9**

II. ИНФОРМАЦИЈЕ О ОКОЛИНИ ШКОЛЕ ---------- **11**

III. АНАЛИЗА ОБЈЕКТИВНОГ РИЗИКА ---------- **15**

IV. СТАВОВИ РОДИТЕЉА ---------- **17**

V. НАЈЗАСТУПЉЕНИЈИ КОРИДОРИ ---------- **23**

VI. ПРЕПОРУКЕ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ ДЈЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ ---------- **30**

VII. ЗАКЉУЧАК ---------- **47**

ЛИТЕРАТУРА ---------- **49**

О АУТОРИМА ---------- **51**

УВОДНА РИЈЕЧ

Заједнички интерес свих грађана у локалној самоуправи је, без сумње, безбједно учешће у саобраћају, без погинулих и тешко повријеђених лица. Јединица локалне самоуправе, према Закону о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, имају низ обавеза које их чине одговорним за стање безбједности саобраћаја на путевима који су у њиховој надлежности, као и на осталим путевима. Дужне су формирати савјетодавна тијела за безбједност саобраћаја, донијети Стратегије и Програме безбједности саобраћаја, обезбједити финансирање безбједности саобраћаја, информисати локалну скупштину о стању безбједности саобраћаја, као и предузимати посебне мјере за заштиту дјеце у зони школа.

Да би се повећала безбједност дјеце у зони школа потребно је да се спроведе системски приступ унапређења безбједности дјеце у саобраћају, и у ту сврху израђује се Елаборат безбједности саобраћаја за основне школе који представља основни и полазни документ за сваки даљи рад на унапређењу безбједности у саобраћају. У овом документу детаљно се анализира постојеће стање и различити проблеми безбједности дјеце у саобраћају. Елаборат безбједности саобраћаја у зони школе обухвата детаљну анализу локалног саобраћајног окружења школе и приједлоге за елиминацију опасних мјеста планирањем и предузимањем мјера прилагођавања саобраћајне инфраструктуре дјеци и обрнуто.

Елаборат безбједности саобраћаја представља полазни документ и основу у системском приступу побољшања безбједности дјеце у саобраћају. Поред Елабората безбједности саобраћаја како би обезбједили потпун системски приступ потребно је израдити Елаборат саобраћајног образовања и васпитања и израдити саобраћајни пројекат који је проистекао као рјешење претходна два Елабората. Овако систематизоване мјере и активности гарантоваће одрживо смањивање страдања дјеце у саобраћају. Системске мјере ће трајно унаприједити ставове дјеце, што ће, у будућности, одлучујуће подупријети одрживо унапријеђење безбједности саобраћаја. Наиме, дјеца која су сада у школи, сутра ће бити родитељи, учитељи, професори, полицајци, директори, начелници, градоначелници, министри итд. Тако изграђена нова генерација је најбољи гарант одрживог развоја капацитета и интегритета свих појединаца и институција у систему безбједности саобраћаја. Развој професије и професионализма у безбједности саобраћаја и стално унапријеђење институција омогућиће одрживо унапријеђење безбједности саобраћаја у будућности.

Да би се превазишли проблеми у зони школа, потребно је да доносиоци одлука у јединици локалне самоуправе уоче важност саобраћаја и безбједности саобраћаја. То је могуће остварити предузимајући „јефтине“ мјере за унапређење, а које остварују одређене резултате. Свјесни чињенице да се безбједност саобраћаја не може унаприједити без активног учешћа локалних самоуправа, увјерени смо да је овај Елаборат пут у правом смјеру ка безбједнијем учешћу дјеце у саобраћају.

РЕПУБЛИКА СРПСКА

МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

ПОЗИВАМО ВАС НА

VII МЕЂУНАРОДНУ КОНФЕРЕНЦИЈУ

„БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ“

25 - 26. ОКТОБАР 2018. ГОДИНЕ
БАЊА ЛУКА

www.absrs.org

ПРИДРУЖИТЕ НАМ СЕ!!!

I. ОПШТЕ ИНФОРМАЦИЈЕ О ШКОЛИ

Школа је основана 1935. године под именом „Државна народна школа Петар Кочић“. У периоду трајања школа је неколико пута мијењала име. У периоду од 60 година свог постојања наставни процес је организован у нефункционалним, често дограђиваним, па и изнајмљеним, неадекватним просторима. Школа доживљава препород, на велику радост ученика, њихових родитеља и радника школе, 17. 10. 1998. године, када је завршена изградња нове школе. Средства за изградњу школе је обезбједило Министарство просвјете и културе у Влади Републике Српске. У периоду школске 1998/1999. године одлуком Министра просвјете била је промовисана у експерименталну школу, са задатком да примјењује интерактивне методе у настави, користећи савремена наставна средства и тако допринесе остварењу наставне праксе. Данас је школа опремљена савременим наставним средствима. Добре вриједности традиционалне школе су сачуване, њене предности користе се за напредак у систему образовања, али неке слабости се превазилазе. Школа се налази у насељеном мјесту Урије, улица V Корпуса бб, 79 101 Приједор.

Слика 1. Приступни улаз основне школе Петар Кочић

У школској 2017/2018. години наставу похађа 1214 ученика распоређених у 53 одјељења. Укупан број радника је 116, од тога управа и стручни сарадници 9, ненаставног особља 15 и наставног особља 92 запослена.

Број ученика по разредима

Школа је подјељена на три подручне школе (Горња Пухарска, Горњи Орловци, Горњи Јеловац) и једну централну. Централна школа обухвата уписно подручје насеља (Урије, Доња Пухарска, Аеродромско насеље, Чиркин Поље, Доњи Орловци). Укупан број ученика који похађају наставу од првог до петог разреда у централној школи је 540 ученика распоређених у 23 разреда.

Табела 1. *Број ученика по разредима*

РАЗРЕД	I	II	III	IV	V
Ученици	107	115	86	122	110
Одјељења	5	5	4	5	4

Настава у школи је распоређена у двије смјене (јутарња и поподневна). Почетак наставе је различит за ученике првих разреда и ученике старијих разреда. Настава за ученике јутарње смјене I разреда почиње у 8.00 часова, док за ученике II, III и IV разреда настава почиње у 7.30 часова. У поподневној смјени настава за ученике I разреда почиње у 11.00 часова, а за ученике II, III и IV разреда настава почиње у 13.30 часова. Једна смјена се састоји најчешће од 6 школских часова који трају по 45 минута.

Табела 2. *Распоред звоњења звона по смјенама*

ПРВА СМЈЕНА (ЈУТАРЊА)		**ДРУГА СМЈЕНА (ПОПОДНЕВНА)**	
Час	Вријеме	Час	Вријеме
1.	07.30 - 08.15	1.	13.30 - 14.15
2.	08.20 - 09.05	2.	14.20 - 15.05
3.	09.20 - 10.05	3.	15.20 - 16.05
4.	10.10 - 11.45	4.	16.10 - 16.55
5.	11.00 - 11.45	5.	17.00 - 17.45
6.	11.50 - 12.35	6.	17.50 - 18.35

Садржај тематских јединица које дјеца уче о саобраћају по разредима

Према наставном плану и програму ученици другог разреда основне школе уче о саобраћају из предмета Природа и друштво. Тема је Увод у саобраћај и изводи се у 10 наставних часова, а обухвата сљедеће тематске области:

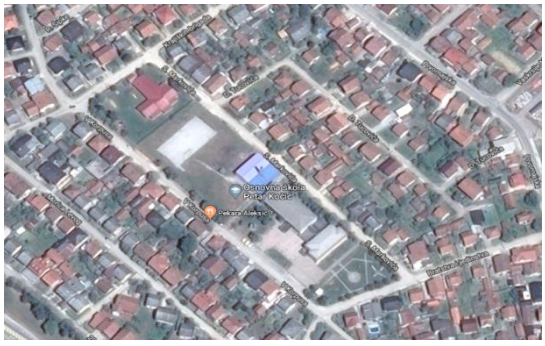
- Пут до школе,
- Саобраћајни знакови,
- Саобраћај у мом мјесту,
- Понашање у саобраћају.

У трећем разреду основне школе ученици уче о саобраћају из наставног предмета Природа и друштво на тему Саобраћај у мјесту и околини и изводи се у 5 наставних часова, а обухвата сљедеће тематске области:

- Врсте саобраћаја,
- Опасност на путу,
- Саобраћајни знакови.

Затворени и отворени простор у посједу школе

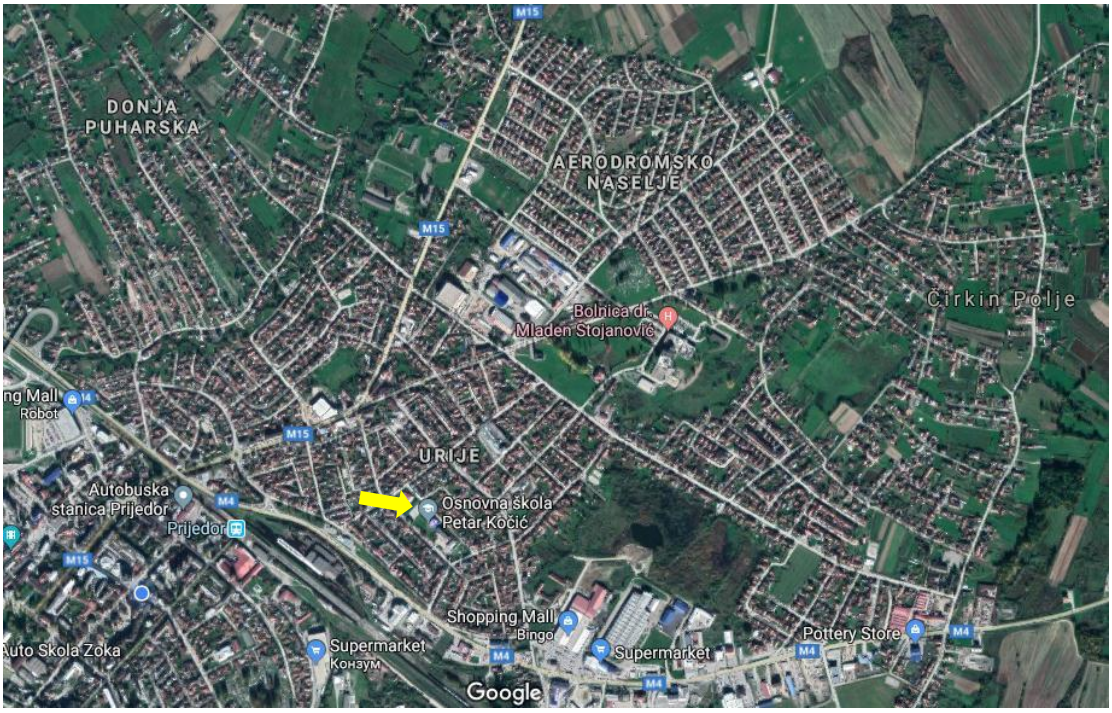
Комплетан простор који је у посједу школе је ограђен (зиданом и металном) оградом и раздвојен је од улице. Унутар школског посједа школа располаже са 13 565 m^2 отвореног школског простора, од којег површина за игрлиште заузима 2 322 m^2, а површина дворишта заузима 11 243 m^2. У склопу школског игралишта школа посједује изграђено игралиште за мали фудбал, остала игралишта (за кошарку, за одбојку, за рукомет) нису изграђена.



Слика 2. *Основна школа Петар Кочић „google map“*

II. ИНФОРМАЦИЈЕ О ОКОЛИНИ ШКОЛЕ

Урије су дио града Приједора које се, посматрано од центра града, налазе са његове сјеверне стране. Прије Другог свијетског рата, овај дио Приједора није био густо насељен, да би након истог почело интензивније насељавање. Мјесто су насељавале углавном породице из поткозарских села (Црна Долина, Паланчиште и Јеловац). Првобитно је овај назив означавао подручје писте данашњег Аеродрома Урије (Горње Урије) и некадашњег Расадника, док је подручје око предузећа Аутотранспорт називано Доњим Уријама. Касније се назив проширио и обухвата читав простор између ријечице Пухарске на западу, магистралног пута Нови Град - Бањалука на југу, Бикаревића потока на истоку и Пашиначког пута на сјеверу.



Слика 3. *Насеље Урије*

Мјесна заједница Приједор II - Урије броји око 13 500 становника. Урије су насеље изграђено углавном породичним кућама, које испрва нису плански грађене, осим у неким важнијим улицама, па се због тога формирао велики број сокака у овом насељу. Куће које су грађене послије Другог свјетског рата, углавном су све личиле једна на другу. А велики број таквих кућа и данас постоји у насељу. То су биле приземне куће са подрумом, који је само приземље издизао до један метар изнад земље, па свака кућа овако грађена има на улазу лијепо урађено степениште у три смјера. Куће су углавном грађене од цигле која се производила у оближњој циглани која се такође налази на Уријама. Данас је насеље углавном испуњено једноспратним или двоспратним, такође породичним, кућама. Куће нису збијене, нити се граде близу једна другој, већ свака има своју окућницу, тзв. двориште, а законски је забрањено градити стамбене објекте 2 m од саме границе сусједног „дворишта“. Дворишта се углавном користе за узгајање поврћа, цвијећа, а око многих кућа налазе се металне или дрвене конструкције на којима се узгаја винова лоза.

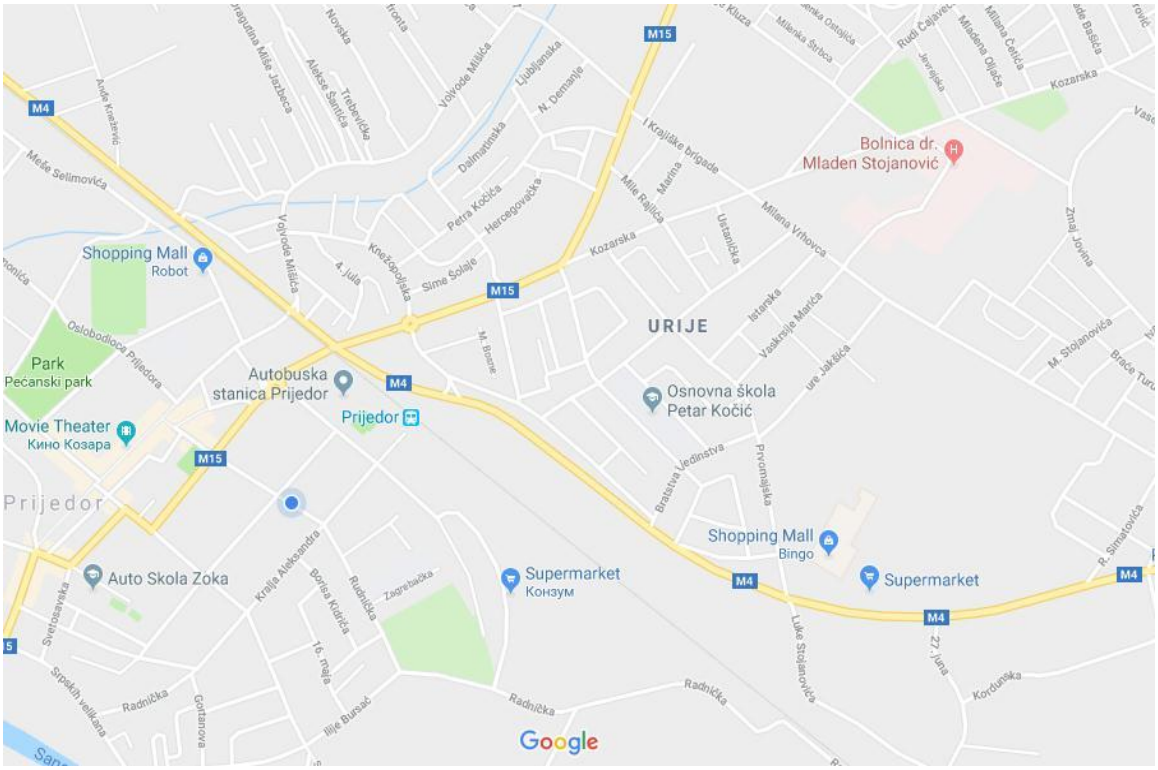
Насеље има благо вишу надморску висину у односу на сам центар града и предјеле у близини ријеке Сане (136 m). Тачну границу између самог центра града и насеља Урије чини

жељезничка станица Приједор, тј. пруга Добрљин - Бања Лука, коју су Аустријанци саградили 1871. године. Ова пруга се протеже у смјеру исток - запад, и представљала је битну границу при самом формирању границе насељ у Приједору, тако да се и данас јасно уочава разлика између насеља сјеверно и јужно од пруге. Урије су са центром града Приједор повезане Великим подвожњаком.

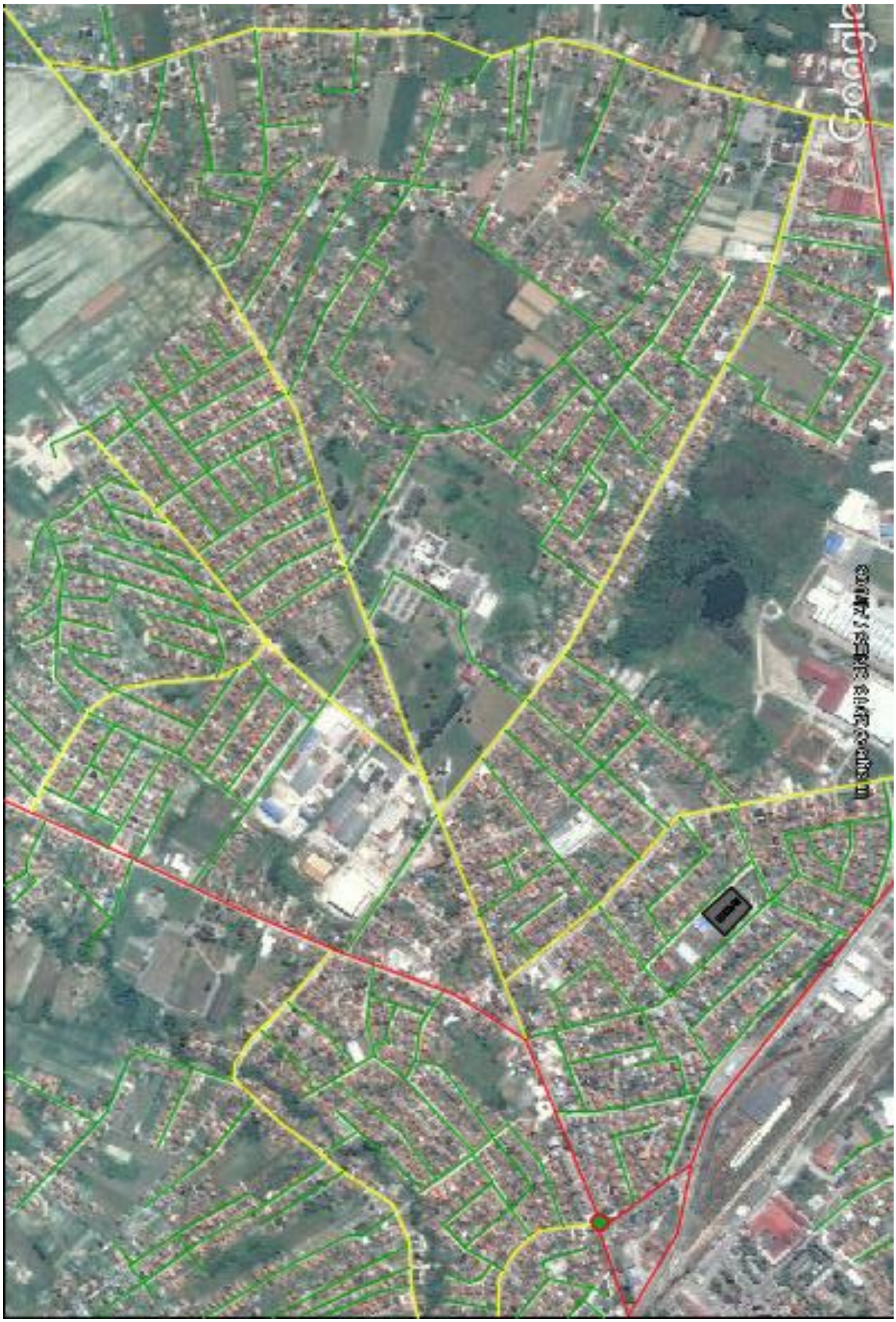
Важнији објекти који се налазе на простору насеља Урије:

- У Првомајској улици, овог насеља налазила се приједорска циглана, која је у функцији била још и прије Другог свјетског рата, такође у насељу је прије рата 1992. године радила и фабрика керамике, на тој локацији се тренутно налази тржни центар Бинго;
- На сјеверној граници насеља налази се приједорска Општа болница др. Младен Стојановић;
- Недавно је завршен Храм св. пророка Илије, чија је градња трајала пуних 10 година, а у плану је изградња парохијског дома, који се налази у Козарској улици;
- На сјеверном ободу насеља налази се спортски аеродром Урије;
- Између Улице Славка Родића и насеља Пухарска смјештена је приједорска касарна;

Најважнији путни правци који пролазе кроз територију насеља Урије су магистрални пут М4 који повезује град Приједор са градом Бања Лука и општином Нови Град, и магистрални пут М15 који повезује Град Приједор са општином Козарска Дубица и општином Сански Мост. Магистрални путеви су фреквенти са великим интензитетом саобраћаја, ограничење брзине на магистралним путевима је промјенљиво и зависи од тога да ли је насељено или ненасељено мјесто.



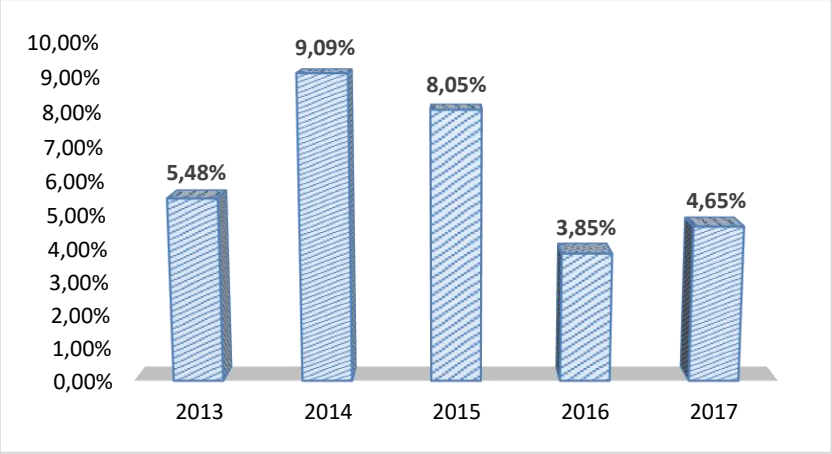
Слика 4. *Путни правци*



(*К0*) Основна подлога

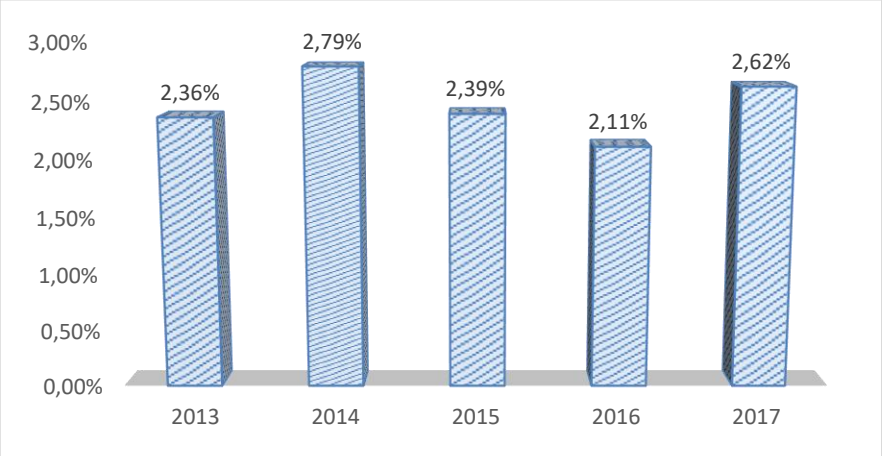
III. АНАЛИЗА ОБЈЕКТИВНОГ РИЗИКА

Објективни ризик је повезан са објективним факторима (околином) и производе га објективни фактори (узроци незгода, извори опасности). Ако простор, околина, амбијент, окружење није адаптирано и прилагођено, дјеца у саобраћају су изложена великом објективном ризику, па ће се чешће тај ризик конкретизовати у саобраћајне незгоде. Објективни ризик обухвата саобраћајне незгоде које су се догодиле у непосредној близини школе у којима су учествовала дјеца до 14 година као пјешаци или бициклисти. У близини основне школе Петар Кочић није било евидентираних незгода у којима су учествовала дјеца. Међутим, објективни ризик за ученике се може анализирати на основу укупног броја дјеце која су учествовала у незгодама на подручју града Приједора. На основу података Министарства унутрашњих послова у протеклих пет година од укупног броја саобраћајних незгода на подручју града Приједор у незгодама је учествовало 26 дјеце као пјешаци и бициклисти као што је приказано на (*дијаграму 1*).



Дијаграм 1. *Саобраћајне незгоде на подручју града Приједор у којима су учествавала дјеца*

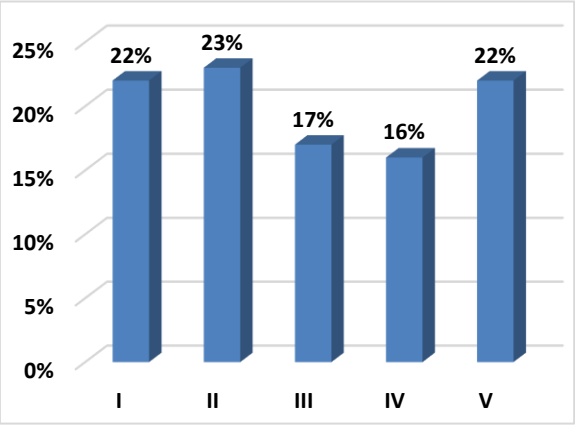
Анализиране незгоде по годинама приказују да је 2014. године било највише незгода у којима су учествовала дјеца као пјешаци или бициклисти, док је 2016. године било најмање незгода у којима су учествовала дјеца као пјешаци или бициклисти. Просјечан број саобраћајних незгода по години је 5 незгода и он представља објективни ризик. На (*дијаграм 2*) су приказане посљедице саобраћајних незгода по дјецу пјешаке или бициклисте у протекелих пет година на подручју Републике Српске.



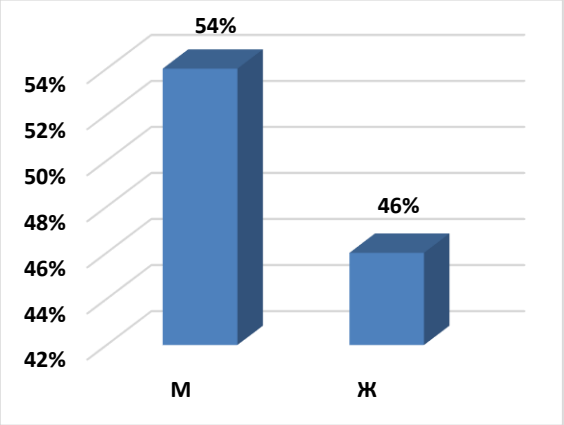
Дијаграм 2. *Саобраћајне незгоде на подручју Републике Српске у којима су учествавала дјеца*

IV. СТАВОВИ РОДИТЕЉА

Како би прикупили податке о путањи кретања дјеце, субјективном ризику и ставу родитеља кориштен је метод анкете. Анкета се састојала од дванаест питања и картом (КА) на којој су уцртаване путање кретања дјеце. Анкета је обухватала једног од родитеља ученика од првог до петог разреда централне основне школе Петар Кочић. Родитељи су попуњавањем анкете износили своје ставове и уцртавали путању кретања дјетета на основу који представљају основне улазне податке за даљи рад. Анкету је попунио 461 родитељ ученика од првог до петог разреда. Прва два питања се односе на узраст и пол ученика и они су приказани постотком према учешћу у укупном броју анкета (*дијаграм 3* и *дијаграм 4*).

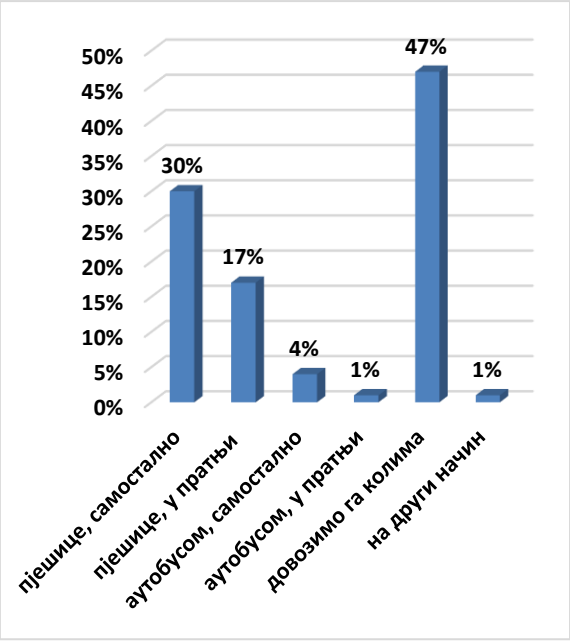


Дијаграм 3. *Учешће родитеља у анкети по разредима*

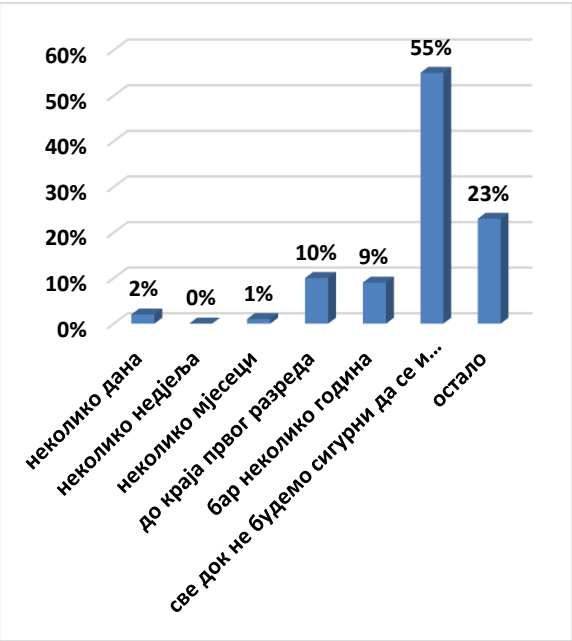


Дијаграм 4. *Пол ученика*

Друга два питања анкете се односе на начин доласка дјетета у школу и да ли дијете долази самостално или у нечијој пратњи (родитеља, брата или сестре, баке или дједа и сл.).



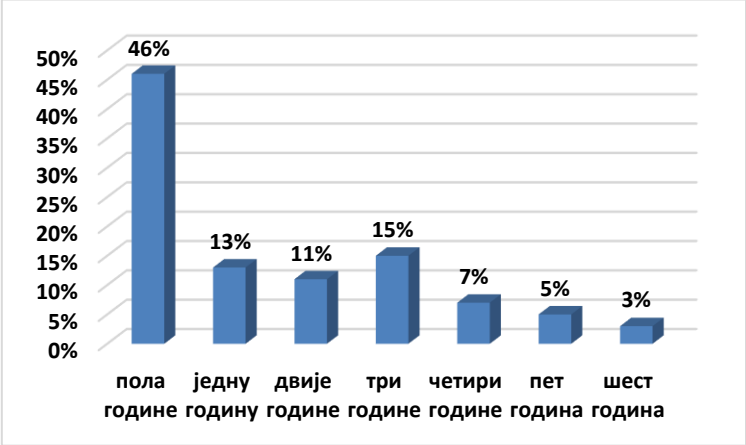
Дијаграм 5. *Начин доласка дјетета у школу*



Дијаграм 6. *Долазак дјетета под пратњом*

Приликом доласка дјеце у школу највећи постотак дјеце довозе родитељи возилом око 47 %, док пјешице самостално долази око 30 % дјеце, пјешице у пратњи долази око 17 % дјеце и на други начин или аутобусом долази око 6 % дјеце (*дијаграм 5.*). Дјеца коју довозе родитељи или долазе у пратњи некога су обично дјеца нижих разреда (први или други), док виши разреди (трећи, четврти и пети) најчешће долазе пјешице самостално, аутобусом или на други начин. На питање које се односило на временски период до кад ће дјеца долазити у пратњи или ће их довозити возилом највећи број родитеља је одговорио „све док не буду сигурни да се и без пратње дјеца безбједно крећу“ (*дијаграм 6.*).

Сљедећа група питања се односила на предзнања дјеце о безбједном понашању у саобраћају прије него што су кренули у школу, као и публикације које служе за едукацију дјеце о безбједности саобраћаја са којима су се сусретали. Од укупног броја 63 % дјеце је ишло у предшколску установу у временском периоду који је приказан на дијаграму (*дијаграм 7.*).



Дијаграм 7. *Временски период боравка у предшколској установи*

Највећи постотак дјеце су ишла у предшколску установу у временском периоду до пола године, у врменском периоду до три године је ишло око 39 % дјеце, док је у временском периоду преко три године ишло 15 % дјеце.

Дјеца која нису ишла у предшколску установу 37 % била су збринута од стране родитеља или родбине (*дијаграм 8*).

Дијаграм 8. *Брига о дјеци која нису ишла у предшколску установу*

О дјеци која нису ишла у предшколску установу најчешће су се бринули родитељи.

На питање да ли је дијете до поласка у школу добило нека знања и вјештине о безбједном понашању у саобраћају, 59 % родитеља сматра да је дијете довољно научило за свој узраст, док 29 % родитеља сматра да дијете није довољно научило за свој узраст и 12 % родитеља није упознато са тим (*дијаграм 9*).

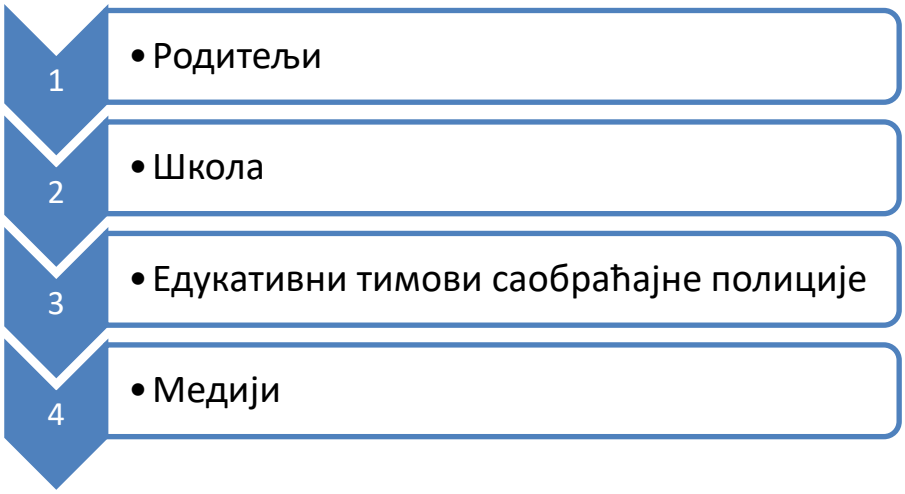
Дијаграм 9. *Предзнање о безбједном понашању у саобраћају*

Публикације које служе за едукацију дјеце у саобраћају са којима су се дјеца сусретала, а познате су родитељима су сљедеће:

- ПАЖЉИВКО У САОБРАЋАЈУ
- ЈЕЖУРКО
- БУКВАР ОД КУЋЕ ДО ШКОЛЕ
- ПЈЕШКЕ БЕЗ ГРЕШКЕ
- БОЈАНКЕ
- ЧАСОПИСИ
- БРОШУРЕ О БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА
- САОБРАЋАЈНА ПЈЕСМИЦА

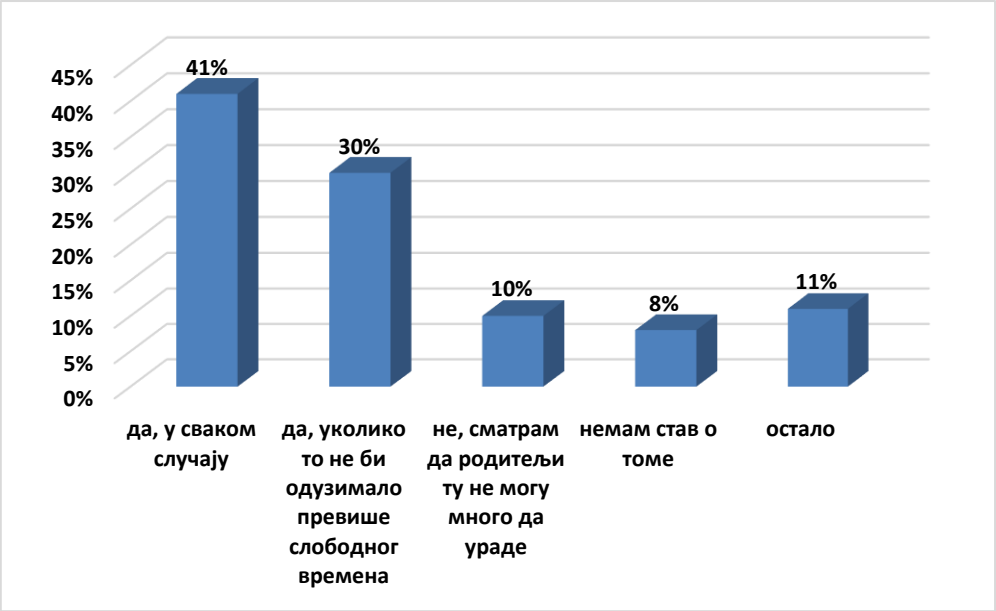
Слика 5. ***Публикације***

Питање које се односи на најважнију улогу у саобраћајно - безбједносном васпитању дјетета родитељи су рангирали по значајности (*слика 6*).



Слика 6. *Рангирање улогу у саобраћајном васпитању дјетета*

Питање које се односи на спремност родитеља да учествују у програмима у организацији школе како би унаприједили безбједност дјеце у саобраћају (*дијаграм 10*).



Дијаграм 10. *Спремност активног учествовања родитеља у унапређењу безбједности дјеце у саобраћају*

На основу приказаног дијаграма већи постотак родитеља је спреман учествовати у програмима како би се унаприједила безбједност дјеце у саобраћају, стим да би један дио родитеља био спреман учествовати ако им то не одузима превише слободног времена.

У анкети су била постављења питања која се односе на слободну процјену родитеља о опасним мјестима или ситуацијама које су могли уочити проучавањем путање кретања дјетета, као и могућност да напишу своје конкретне приједлоге који по њиховом мишљењу могу утицати на побољшање безбједности дјеце у саобраћају. Најчешће навођени примјери приједлога се огледају у следећем:

- Веће присуство припадника Министарства унутрашњих послова (полиције) у зони школе;
- Више едукације за ученике;
- Повећање видљивости пјешака употребом флуросцнетних материјала;
- Изградња тротоара;
- Изградња пјешачких прелаза,
- Изградња уличне расвјете;
- Изградња лежећих полицајаца или остале опреме за успоравање брзине;
- Постављање адекватне хоризонталне и вертикалне сигнализације;
- Утицати на веће поштовање пјешака на пјешачком прелазу и
- Увођење школског аутобуса.

На другој страни анкетеног листа родитељи су имали могућност уцртавања путање кретања дјетета од куће до школе, на већ припремљеној карти која је обухватала уписно подручје школе. Све уцртане путање кретања су обједињене на једној карти (*К1*) са приказаним бројем кретања на појединим правцима. Број кретања представља број ученика који се крећу одређеним дјелом пута. Сва кретања су означена црвеном бојом, линијама чија дебљина одређује оптерећеност на појединим правцима.

(К1) Карта путања кретања дјеце (кућа-школа)

V. НАЈЗАСТУПЉЕНИЈИ КОРИДОРИ

Најзаступљенији коридори представаљају путеве које највећи број дјеце користи, односно оне улице које су најоптерећеније. На основу карте свих уцртаних путања кретања дјеце могу се издвојити коридори који се највише користе и који представљају најзаступљеније коридоре. Величина оптерећења утврђена је средњом вриједности броја кретања и у складу са тим дефинисан је коридор најзаступљенијих коридора који се састоји од дванаест улица:

V КОРПУСА - ИВАНА ГОРАНА КОВАЧИЋА - КОЗАРСКА - РУДИ ЧАЈЕВЦА - КРАЈИШКИХ БРИГАДА - МИЛЕ РАЈЛИЋА - С. МАРКОВИЋА - БРАТСТВА И ЈЕДИНСТВА - ПРВОМАЈСКА - ВАСКРСИЈЕ МАРИЋА - ЂУРЕ ЈАКШИЋА - МИЛАНА ВРХОВЦА

Слика 7. *Издвојени коридор кретања дјеце од куће до школе*

У даљој анализи дефинисаног коридора извршено је снимање коридора како би се уочиле све направилности на постојећем коридору. Снимање је реализовано возилом на којем је била инсталирана ауто камера повезана са „GPS“. Приликом планирања снимања предвиђена су два термина снимања једно у јутарњим часовима у условима „дневне видљивости“, а друго у поподневним часовима у условима „ноћне видљивости“ у часовима када почиње или се завршава настава односно када дјеца долазе или одлазе из школа. Како би имали комплетан увид у проблеме у околини школе сачињава се фотодокументација уз опси проблема који се појављују у зони школе односно на најзаступљеније коридору.

Улици V Корпуса представља улицу на којој се налази школа односно улаз у школу. У зони школе на већини улица нема изграђених тротоара за кретање пјешака, па су дјеца приморана да се крећу земљаним путем или коловозом. Детаљан приказ улица које имају изграђен тротоар су приказане на карти (К4).

Слика 8. *Тротоари*

На улазу у двориште школе постоји изграђен паркинг предвиђен за запослене раднике школе, који отежава дјеци приступ дворишту школе односно улазној капији. Поред тога возачи који нису радници школе паркирају возила на супротној страни улице.

Слика 9. *Паркинг на улазу у школу*

Поред паркирања испред школе постоји проблем и погрешног паркирања у улицама које су у окружењу школе. Свако паркирано возило поред пута на простору предвиђеном за кретање пјешака представља препреку за пјешака, нарочито ако се ради о простору у зони школе.

Слика 10. *Погрешно паркирање у зони школе*

Остали објекти који заузимају простор за пјешаке и отежавају кретање дјеце приликом доласка и одлазка из школе.

Слика 11. *Објекти у зони школе*

Недостатак хоризонталне сигнализације на раскрсницама које су у непосредној близини школе. Недостаци се огледају у (заустављним линијама, пјешачким прелазима и сл.)

Слика 12. *Недостатак хоризонталне сигнализације*

Неправилна и оштећена вертикална сигнализација доприноси смањењу безбједности дјеце у саобраћају.

Слика 12. *Неправилна и оштећења вертикална сигнализација*

Оштећења која се појављују на вертикалној сигнализацији су оштећења настала усљед вандализма односно љепљењем сличица на таблу знака или наношење спреја у боји, затим заклоњеност усљед дјеловања вегетације. Такође постоје и знакови који нису у складу са правилником о саобраћајним знаковима и сигнализацији.

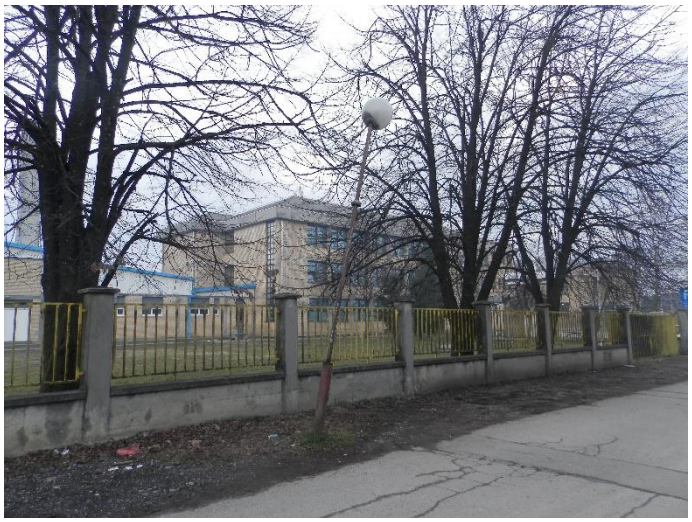
Оштећења настала током експлоатације коловоза времена трајања која представљају опасност приликом кретања дјеце на путу до школе.

Слика 13. *Оштећења настала током експлоатације коловоза*

Вегетација (зеленило) у ниском расту могу да узрокују сметње приликом кретања дјеце на путу до школе или заклоне видно поље возача или пјешака.

Слика 14. *Утицај вегетације (зеленила) на кретање пјешака и видно поље возача*

Оштећен стуб расвјете, који утиче на безбједно кретање пјешака.



Слика 15. *Оштећени стуб расвјете*

К4 Стање и недостаци опреме

Субјективни критеријуми за дефинисање школских путева

Да би се створили повољнији услови за учешће дјеце у саобраћају уводе се безбједније саобраћајне области, саобраћајно образовање, превентивне активности, школски аутобуси и сл. Поред тога потребно је створити и критеријуме за сигурније школске путеве, који би омогућили да се одреде које су површине најсигурније за кретање дјеце.

Табела 3. *Критеријуми за дефинисање школских путева*

УЛИЦА / КРИТЕРЈУМ	КОЗАРСКА	КРАЈИШКИХ БРИГАДА	ВАСКРСИЈЕ МАРИЋА	ЂУРЕ ЈАКШИЋА
Тротоар	✓	•	•	•
Бициклистичка стаза или трака	✓	•	•	•
Пјешачки прелаз	✓	✓	•	•
Свјетлосна сигнализација	✓	•	•	•
Улична расвјета	✓	✓	•	✓
Хоризонтална сигнализација	✓	✓	•	•
Вертикална сигнализација	✓	✓	✓	✓
Брзина кретања возила	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h
Просјечни дневни саобраћај	висок	низак	низак	низак

Наведена категоризација се заснива на субјективном мишљењу, а ослања се на грађевинско техничке мјере које су прописане Смјерницама о пројектовању, грађењу, одржавању и надзором над путевима и представљају основне услове за кретање пјешака и бициклиста. За безбједно кретање пјешака и бициклиста на путевима основу представљају њихове путање односно тротоари и бициклистичке стазе, затим сигнализација и уређење раскрсница, као и однос возача према овим рањивим категорјама.

Анализирати стање безбједности саобраћаја на неком подручју или на некој деоници пута је веома значајан задатак у безбједности саобраћаја. Наиме, стално анализирајући, упоређујући и оцјењујући стање безбједности саобраћаја оцјењују се и даље развијају мјере и активности на унапређењу безбједности саобраћаја и смањењу страдања у саобраћају. На основу тога се могу стручно пројектовати и реализовати будуће активности. Да би анализа стања безбједности саобраћаја дале очекиване ефекте, неопходно је да се дефинише основни садржај и метод ових анализа. То би требало да гарантује свеобухватност, коректност и објективност анализе, али и да анлаизе учини упоредивим и корисним при каснијим анлизама. Анализа стања безбједности саобраћаја на неком подручју поред дефинисаних критеријума може да садржи анализу карактеристика путне или уличне мреже (број и ширина саобраћајних трака; уздужни и попречни нагиб пута; оштре и опасне хоризонталне и вертикалне кривине пута; прегледност пута; подужно и попречно одводњавање; постојање и уређеност аутобуских стајалишта на путу; ширина и квалитет банкине, берме или тротоара; постојање и геометрија раскрсница; постојање и ширина раздјелних острва; врста и квалитет коловозног застора. Анализа режима техничког регулисања саобраћаја и стања сигнализације (успостављени режим саобраћаја намјена саобраћајних површина; скуп ограничења и забрана; забране скретања; забране паркирања и заустављања; начин регулисања првенства пролаза; постојање и стање сигнализације) (Липовац, 2008).

VI. ПРЕПОРУКЕ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ ДЈЕЦЕ У САОБРАЋАЈУ

Два основна захтјева која је потребно испунити како би дјеца у саобраћају била безбједна, су дефинисање и уређење коридора којима се дјеца као пјешаци и бициклисти крећу од куће до школе и означавање и уређење зона школа. Оба елемента могу бити испуњена прије свега комбинацијом одређених грађевинских и техничко - регулативних мјера. Грађевинске и техничко регулативне мјере представљају један од стубова обезбјеђења високог нивоа безбједности дјеце у саобраћају. Ове мјере имају за циљ да упозоре све учеснике у саобраћају на потенцијалне опасности, као и да их „приморају“ на безбједно понашање.

Грађевинске мјере

Грађевинске мјере представљају скуп мјера које подразумијевају извођење одређених грађевинских радова на конкретној локацији, са циљем да „приморају“ учеснике којима су намјењене на безбједно понашање у саобраћају. Ове мјере захтјевају извјесна финансијска улагања и могу бити усмјерене ка возачима, али и ка другим (рањивим) учесницима у саобраћају.

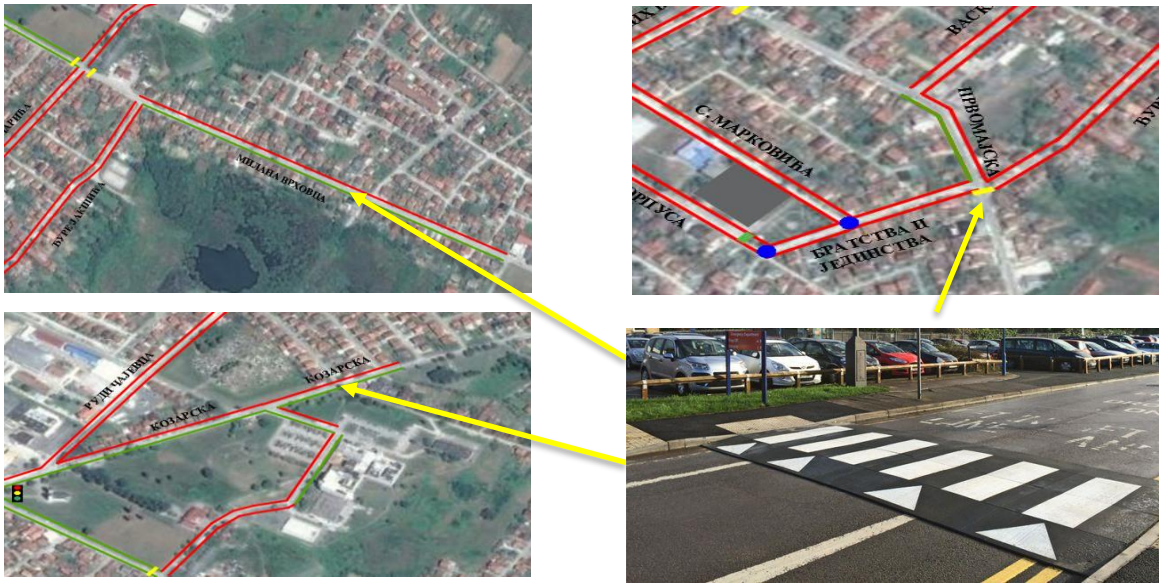
<u>Грађевинске мјере усмјерене ка возачима:</u>

Вјештачке избочине и платформе представљају мјере примарно усмјерене ка смањењу брзине кретања возила, односно умиривања саобраћаја на циљаним локацијама. Примјена платформи значајна је на пјешачким прелазима и зонама раскрсница, чиме се ове локације издвајају од другим мјеста на коловозу. Значај ове мјере огледа се у додатном информисању возача да се налазе у зони на којој је потребно смањити брзину.

Слика 16. *Вјештачке избочине и платформе на коловозу*

Вјештачке избочине и платформе примјењују се у улицама гдје је евидентиран повећан број саобраћајних незгода као посљедица неприлагођене брзине кретања возила, а нарочито у стамбеним, зонама школа, зонама успореног саобраћаја, у близини пјешачких коридора, као превентивне мјере. Ове мјере такође могу бити изведене у својству превентивних мјера на мјестима гдје се посматрањем и мјерењем утврди да значајан број возила у току не поштује ограничење брзине. Ове препреке могу се примјенити у раскрсницама, на пјешачким прелазима, на прилазима раскрсница и пјешачких прелаза, на прилазима насељу и сл. Не препоручује се примјена ове мјере на саобраћајницама које имају значајан удио теретних возила у току или линије јавног превоза путника на којима се саобраћају возила великих дужина.

Конкретно на пјешачком коридору у улицама Милана Врховца, Првог Маја, Козарска и мјестима гдје постоји оправдан разлог (повећана брзина, велика фреквенција возила, непоштовање пјешачког прелаза од стране возача и сл.) препоручљиво је направити „пјешачки прелаз-платформу“. Пјешачки прелаз- платформа представља пјешачки прелаз у нивоу тротоара који даје предност пјешацима како би у нивоу прелазили пут, а возачима због промјене нивоа у односу на коловоз ствара физичку препреку због које су приморани смањити брзину.



Слика 17. *Препорука пјешачки прелаз платформа*

<u>Грађевинске мјере усмјерене ка дјеци пјешацима и бициклистима, са циљем спречавања небезбједног понашања</u>:

Изградња тротоара на улицама које представљају пјешачке коридоре за долазак и одлазак из школе. Карта (К3) приказује изграђене тротоаре (линије исцртане зеленом бојом) и не изграђене тротоаре (линије исцртане црвеном бојом) на главном коридору кретања дјеце на путу од куће до школе. Улице у ужој зони школе немају изграђене тротоаре што представља један од главних проблема приликом кретања дјеце на путу до школе.

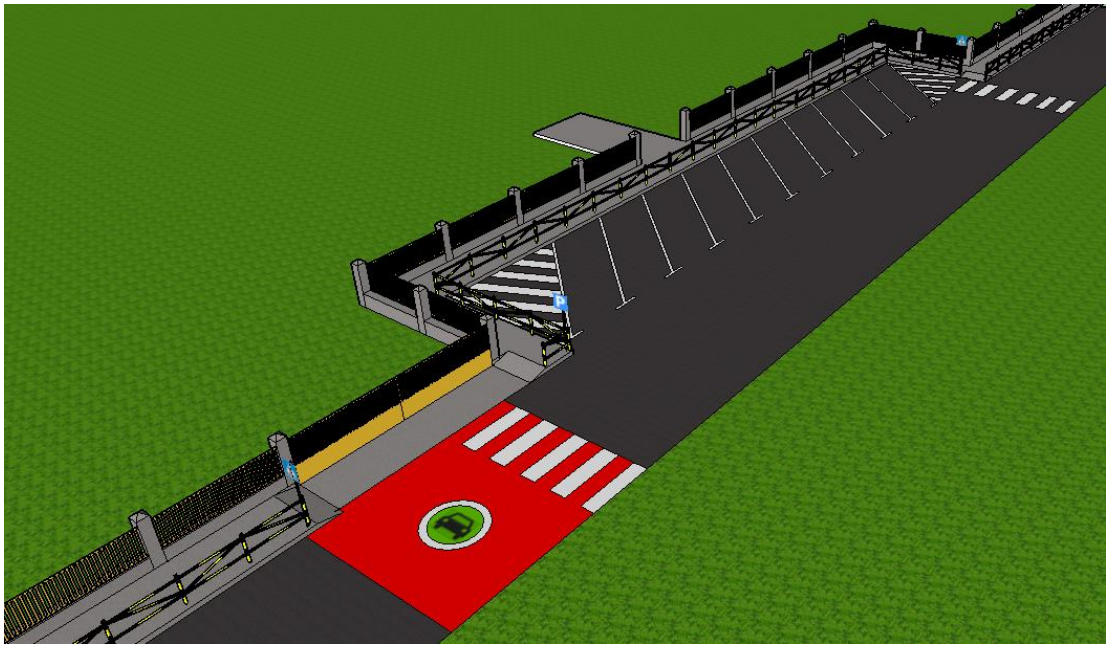
Слика 18. *Приказ неизграђених тротоара у ужој зони школе*

Приоритет за изградњу тротоара представља улица V Корпуса која уједно предтавља и главни улаз у школу. Поред улице V Корпуса у даљим плановима за изградњу тротоара потребно је обухватити улице које представљају главне коридоре којима се крећу дјеца на путу до школе стим да предност имају улице које представљају спајање са улицам гдје већ постоје изграђени тротари (улице Ивана Горана Ковачића, Братства и Јединства, Ђуре Јакшића и сл.)

Постављање заштитиних ограда дуж ивице коловоза, са каналисањем тока пјешака (дјеце). У улици V Корпуса поред тротоара потребно је поставити заштитне ограде за каналисање пјешака како би се раздвојили пјешачки и моторни саобраћај. На основу анализе доласка дјеце у школу највећи проценат дјеце родитељи довозе аутомобилом до школе том приликом крећу се улицом V Корпуса чиме се повећава фреквенција возила у зони школе. Ова мјера би елминисала могућност истрчавања дјеце пред аутомобил.

Слика 19. *Приказ примјера заштитних ограда*

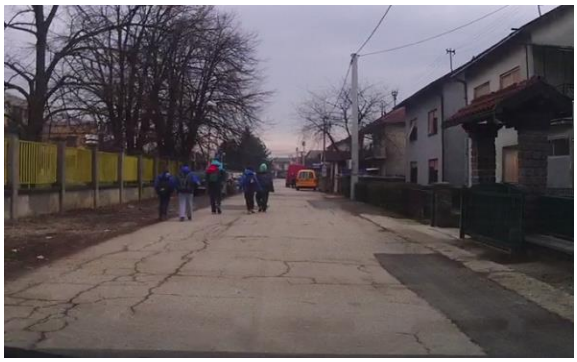
Конкретано идејно рјешење уређења улице и прилаза школи са комбиновањем изградње тротоара и ограда за каналисање пјешака приказано је на (*слика 20*).



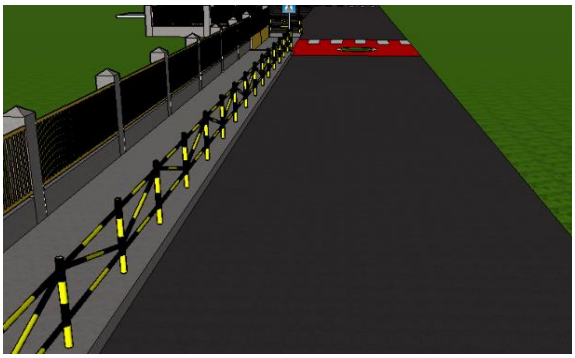
Слика 20. *Идејно рјешења уређења улице испред школе*

Приказано идејно рјешења обухвата зону улаза у школу која према анализираном стању не испуњава одређене критерјуме безбједности. На основу тога техничким уређењем улаза у школу може се допринјети безбједности саобраћаја у зони школе.

Каналисање пјешака према улазу у школу:



Слика 21. *Тренутно кретање пјешака*

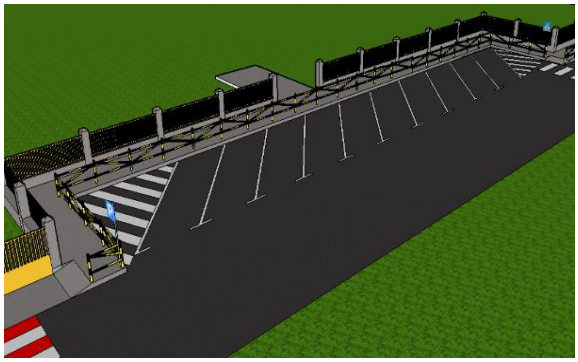


Слика 22. *Идејно рјешења каналисања пјешака*

Идејним рјешењем би се прије свега утицало на дјецу пјешаке, каналисање пјешака односно постављање ограде ивицом тротоара дјецу физички одваја од коловоза (возила) и усмјерава њихово кретање ка тротоару и пјешачком прелазу, поред тога дјеца дужим кретањем каналисаним улицама усвајају начин понашања и то понашање задржавају иако се наставе кретати улицама које нису каналисане, односно када дјеца више пута користе пјешачки прелаз због тога што су их ограде каналисанле према пјешачком прелазу велика је вјераватноћа да ће то понашање задржати и кад нема ограда тј. користиће пјешачки прелаз и на улицама које нису каналисане.

Паркинг на улазу у школу који отежава кретање пјешака (дјеце) до улаза у школу:

Слика 23. *Тренутно паркирање испред школе*

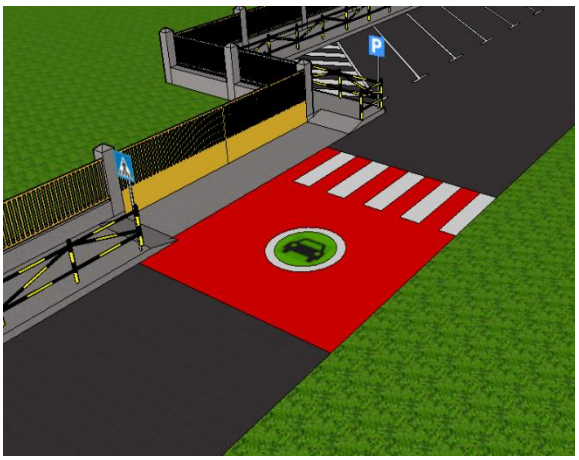


Слика 24. *Идејно рјешење паркинг простора*

Са друге стране идејно рјешење има велики утицај и на возаче возила, прије свега на возаче који користе паркинг простор испред школе. Уређен паркинг простор за возила олакшава возачима маневрисање стим да приликом маневрисања ризик од контакта између пјешака и возила је сведен на минимум. Пошто се паркинг налази у једносмјерној улици како би спријечили кретање и паркирање из супротоног смјера однос кршење правила једносмјерне улице кориштена су коса паркинг мјеста подешена тако да омогуће што лакше паркирања возила која се правилно крећу у једносмјерној улици. Корисници паркинг мјеста испред школе су најчешће запослени у школи и они правилним понашањем траба да представљају примјер како дјеци тако и осталим возачима.

Простор предвиђен за заустављање возила или аутобуса која довозе дјецу у школу:

Слика 25. *Тренутно мјесто за излазак путника*



Слика 26. *Идејно рјешење за излазак путника*

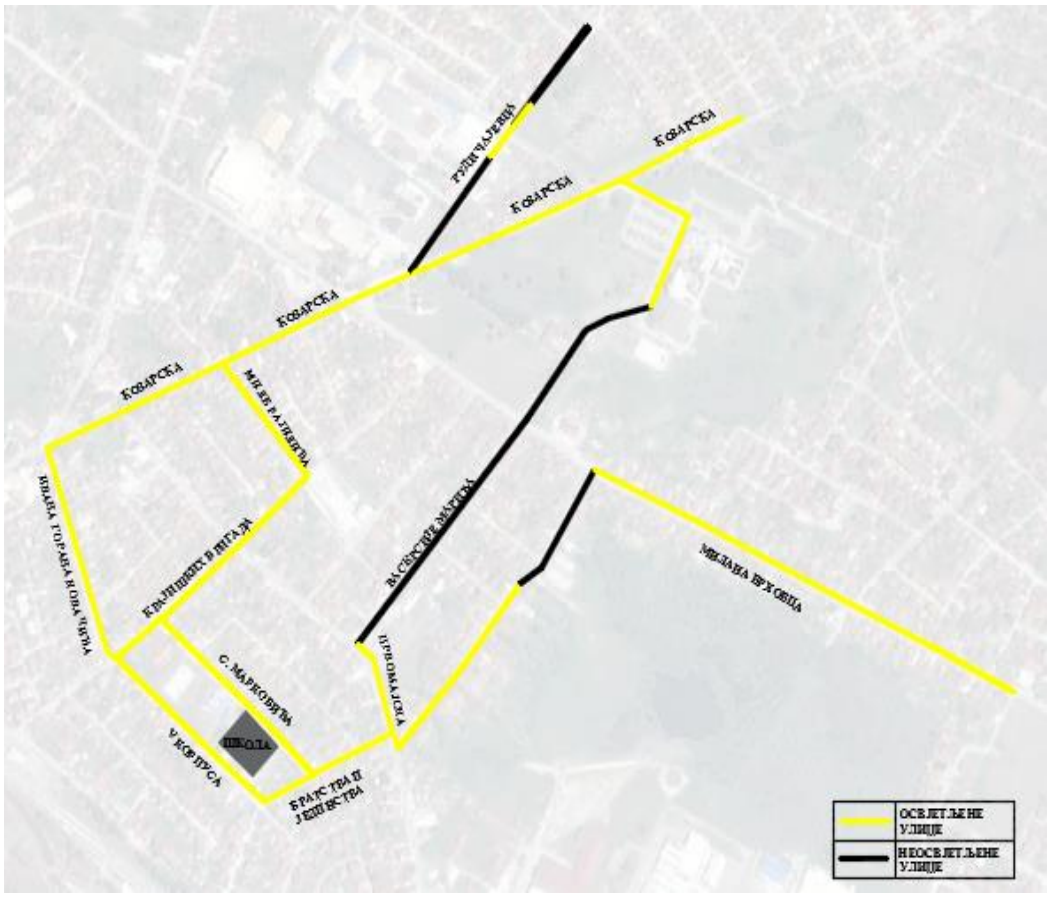
Овим идејним рјешењем се обухватају возачи (родитељи који довозе дјецу у школу) или возачи јавног превоза који довозе дјецу у школу. Ово рјешење представља нестандардну сигнализацију али има позитиван утицај на регулисање саобраћаја. Возачи који довозе дјецу у школу возило заустављају на површини означену (црвеном или неком другом бојом) дјеца излазе из возила и користећи пјешачки прелаз прелазе улицу и укључују се у каналисане пјешачке токове све до улаза у школу. Суштина овакве сигнализације возачима скреће пажњу на правилно понашање односно регулише понашање возача који довозе дјецу у школу. У случају да се улазна капија за возила из неког разлога уопште не користи површина за заустављање возила може бити у виду издигнуте платформе у нивоу пјешачког прелаза која би поред тога имала и функцију успоравања саобраћаја. У том случају и каналисана ограда би се продужила све до пјешачког прелаза гдје би био остављен простор за улаз.

<u>Грађевинске мјере које су усмјерене ка свим учесницима у саобраћају, са циљем подизања укупног нивоа безбједности саобраћаја:</u>

Грађевинским мјерама физички онемогућити паркирање возила на главном коридору кретања дјеце на путу до школе нарочито на суженом дјелу улица гдје може доћи до потпуног прекида саобраћаја у случају паркирања возила и реконструисати саобраћајнице, са увођењем јасне границе између површина за пјешачки, бициклистички и моторни саобраћај.

Уклањање вегетације која излази ван оквира приватних посједа и представља сметњу за кретање пјешака или утиче на смањење прегледности. Конкретан примјер је вегетација из дворишта школе Петар Кочић која представља сметњу за кретања пјешака (дјеце) која се крећу ближе огради школе. Поред ужег дјела школе на свим другим мјестима гдје постоји вегетација која представља сметњу за кретање пјешака или смањује прегледност возача и пјешака потребно је уклонити вегетацију у тој мјери у којој неће представљати сметњу за кретање пјешака или смањивати прегледност возача.

Постављање и поправка уличног осветљења. На (*слици 27*) је приказано осветљење главног коридора кретања дјеце гдје линије означене жутом бојом представљају улице које имају изграђену расвјету, а линијама црне боје су означене улице које немају расвјету. Видљивост пјешака и бициклиста је основа у безбједности саобраћаја и у складу са тим улично осветљење представља један битан елемент у безбједности кретања дјеце у зони школе нарочито у зимском периоду кад је дан краћи и смањење видљивости се појављује у вријеме када се дјеца крећу на путу од куће до школе.



Слика 27. *Приказ осветљења на главном коридору*

Техничко регулативне мјере

Такође имају два правца дјеловања, усмјерена ка возачима и рањивим учесницима у саобраћају. Употребом ових мјера постиже се информисање свих учесника у саобраћају на присуство осталих категорија учесника и на неопходност повећаног опреза у саобраћају. Мјере које се налазе у овој групи, по трошковима инвестирања спадају у групу са мањим трошковима у односу на грађевинске мјере.

Обиљежавање зоне школе одговарајућом хоризонталном и вертикалном сигнализацијом високе рефлексије и постојаности како би возачи знали да се налазе у зони школе. На овај начин се означавају улице које се налазе у кругу школе и на којима је потребно повећати опрез возача.

Слика 28. *Стандардна сигнализација*

Јасно означавање и обиљежавање зона школа учесницима у саобраћају додатно преноси поруку да у назначеној зони повећају пажњу у вожњи јер постоји повећана присутност дјеце у саобраћају. Обиљежавање зона школа поред Правилником дефинисаних знакова вертикалне и хоризонталне сигнализације, могуће је извести на више начина и примјеном разних система обавјештавања. Највећи дио мјера представљених овим Елаборатом могу се користити и комбиновати како би се дошло до најквалитетнијег рјешења за обиљежавање зона школа. Може се примјењивати пјешачки прелаз у жутој боји који је имплементиран на коловоз и разликује се од стандардног бијелог пјешачког прелаза, измјењива сигнализација, примјена звучних сигнала, сужавање коловоза, осветљење зоне школа, нестандардна хоризонтална сигнализација (натписи и симболи), разни типови пјешачке ограде.

Слика 29. *Нестандардна сигнализација*

Јасним додатним назначавањем зона школа учесницима у саобраћају се повећава пажња и наглашава присутност дјеце у саобраћају. Све мјере које се реализују усмјерене су на смањење брзине кретања возила и припрему возача за реаговање на појаву дјеце на коловозу. Постоји и низ саобраћајно техничких мјера којима се у зони школе контролише паркирање возила, како би се повећала прегледност возача који се крећу саобраћајницама у зони школе. Обавеза управљача пута је да постави ознаке за зону школе у непосредној близини школских објеката.

Техничко регулативне мјере дају позитивне резултате након примјене у зонама интензивног кретања учесника у саобраћају, а начин примјене зависи од локације примјене и односа према саобраћајној мрежи. Ове мјере посебене ефекте остварују на мјестима са високом концентрацијом пјешачких токова, а нарочито дјеце као најмање обучених учесника у саобраћају. Дјеца пјешаци су угрожени, не само на и у близини пјешачких прелаза, већ и на мјестима већег окупљања као што су: паркови, игралишта, спортски центри и друге сличне површине. Регулисање паркирања у околини школа, биоскопа и других мјеста окупљања не смије бити запостављено, а у њиховој непосредној близини оно мора бити рестриктивно јер су веома опасне ситуације када пјешаци, који се крећу или трче, услед заклоњености паркираним аутомобилима или због положаја паркираних возила, су приморани да се крећу коловозом.

Како би се дефинисала опасна мјеста у широј зони школе кориштен је метод субјективног ризика. Субјективни ризик представља све локације које су родитељи у својим анкетама означили као опасне и означене су плавим круговима (4 родитеља означило опасно мјесто), жутим кругом (5 до 10 родитеља означило опасно мјесто) и црним кругом (преко 10 родитеља означило опасно мјесто). Означена опасна мјеста претежно захтјевају означавање пјешачког прелаза или ако већ постоји пјешачки прелаз додатну сигнализацију која би била уочљивија возачима. Међутим поред сигнализације на овим мјестима се појављују и возачи који непоштују пјешачке прелазе односно не пропусте пјешаке на пјешачком прелазу, возачи који

непоштују свјетлосну сигнализацију односно наставе возити иако им је сигналом показано да се зауставе, због тога је потребно и увести периодичну контролу обиљежених опасних мјеста.

Слика 30. *Субјективни ризик- опасне локације означене од стране родитеља*

За безбједно функционисање саобраћаја најважније је прво учинити безбједним главне коридоре кретања свих учесника, како пјешака (нарочито дјеце) тако и возила, а потом и све остале правце са повећаним присуством дјеце пјешака. Главни коридори, због својих основних карактеристика, су најподобнији примјени грађевинских и техничко-регулационих мјера, јер се на њима постижу најбољи резултати (ефекти).

Извођењем одређених техничких мјера је могуће постићи висок ниво безбједности дјеце пјешака, а примјеном пакета мјера се могу остварити максимални ефекти. На овим коридорима при укрштању токова пјешака и возила потребно је постављати уочљиву хоризонталну и вертикалну сигнализацију, коју возачи могу лако и сигурно уочити. На мјестима укрштања интензивног моторизованог и пјешачког тока, потребно је поставити и свјетлосну саобраћајну сигнализацију - семафоре, по могућности са чисто пјешачком фазом, а ако грађевинско технички услови дозвољавају користити и напредне технике управљања саобраћајем.

Дефинисање школских путева

Школски путеви (*слика 31*) су улице на главном коридору које исупњавају основне услове безбједности и којима је препоручљиво кретање дјеце према школи. Школски путеви се дјеле у двије категорије: 1) улице које дјелимично испуњавају услове безбједности и 2) улице које неиспуњавају услове безбједности и на којима је приоритетно извршити примјену грађевинских и техничко - регулационих мјера.

Слика 31. *Постојеће стање безбједних путева*

Улице које дјелимично испуњавају услове безбједности саобраћаја су Козарска, Милана Врховца и Првомајска, стим да Козарска улица има боље уређење у погледу изграђених тротоара са обе стране пута, на већини приступних путева постоје изграђени пјешачки прелази и постоји изграђена свјетлосна сигнализација (семафор), улице Милана Врховца и Првомајска су мање уређене и на њима постоје потребе за изградњом тротоара са друге стране као и изградња додатних пјешачких прелаза.

Улице које не испуњавају основне услове безбједности су Ивана Горана Ковачића, V Корпуса, Братства и Јединства, Васкрсије Марића. На овим улицама постоје потребе за изградњом тротоара, пјешачких прелаза и остале сигнализације која би унаприједила безбједност пјешака. Ове улице су приоритетне јер оне повезују главне улице које дјелимично испуњавају услове безбједности саобраћаја. Комплетно уређени безбједни путеви са постављеном хоризонталном и вертикалном сигнализацијом приказани су на (*слици 32*) и представљају школске путеве који би били безбједнији и највише оптерећени пјешачким токовима.

Слика 32. *Уређени безбједни путеви*

Уређени безбједни путеви за пјешаке треба да пруже основне услове безбједности саобраћаја, прије свега инфраструктура на безбједним путевима треба да пружи тротоаре за кретање пјешака, затим пјешачке прелазе који омогућавају пјешацима да пређу улицу како би наставили своје кретање. На мјестима гдје постоји проблем преласка улице потребно је поставити свјетлосну саобраћајну сигнализацију који би омогућили пјешацима да притиском на тастер омогуће себи сигналну фазу како би могли прећи улицу.

Образовно васпитне мјере

Под превентивним мјерама у саобраћају подразумијева се скуп мјера, чија примјена доприноси смањењу ризика од настанка саобраћајних незгода. Примјеном ове групе мјера постижу се ефекти у виду увођења нових позитивних ставова и начина безбједног понашања у саобраћају, као и промјени већ формираних небезбједних ставова и навика. На основу анализе искустава у безбједности саобраћаја великих градова, јасно се уочава потреба за добро конципираним и опште прихваћеним скупом превентивних мјера, при чему се до жељених ефеката долази поступно, кроз дугорочни и континуални процес, почев од најмлађег узраста дјеце.

Безбједност дјеце у саобраћају зависи и од понашања других учесника (возача, родитеља који пјешаче са дјететом и сл.), тако да циљ примјене образовно-васпитних мјера представља унапређење понашања свих учесника, са аспекта безбједног учествовања у саобраћају. Као најважнији субјекти одговорни за спровођење саобраћајно образовног васпитања (СОВ), издвојени су породица, предшколске установе и основне школе. Највећи потенцијал за формирање безбједних учесника у саобраћају налази се у усвајању и изградњи исправних понашања и ставова, па је потребно имати у виду да су дјеца при одрастању највише изложена утицају поменутих (издвојених) одговорних субјеката.

Образовно-васпитне мјере у породици

СОВ је потребно прилагодити узрасту дјетета, јер дјеца различитог узраста на другачији начин усвајају знања и формирају ставове и понашања. У периоду до 5 година, дјеца углавном усвајају примјере понашања старијих особа, односно родитеља, који им тада морају пружити заштиту и омогућити им да стекну прва (права) искуства, као и позитивне навике понашања у саобраћају. Уколико дијете визуелним путем региструје и запамти погрешне поступке родитеља у одређеним саобраћајним ситуацијама (вожња без употребе сигурносног појаса, прелазак коловоза ван пјешачког прелаза, претрчавање коловоз и сл.), касније је готово немогуће вербалним путем објаснити дјетету да у свом даљем животу не примјењује такво понашање. Међутим, због презаузетости свакодневним обавезама, значајан дио родитеља сматра да би СОВ требало да спроводе васпитачи и наставници. Имајући у виду улогу родитеља у саобраћајном образовању дјеце, односно њихов утицај на безбједност дјеце у саобраћају, неопходно је едукацији и укључивању родитеља у СОВ посветити већу пажњу. Императив је да родитељи постану свјесни кључне улоге коју имају, не само кроз просто учење дјетета о безбједном понашању у саобраћају, већ и кроз давање позитивних примјера понашања у саобраћају. Подизање свијести родитеља о њиховом утицају на безбједност дјеце у саобраћају, могло би бити остварено кроз:

- спровођење едукације од стране ангажованог стручног лица (нпр. у термину једног ''родитељског састанка''), са представљањем посљедица небезбједног понашања дјеце у саобраћају (најчешћи видови небезбједних понашања, статистички подаци, приказ кратких филмова, дискусија о евентуалним незгодама са дјецом које су се догодиле у околини конкретне предшколске или школске установе и сл.),
- обавезивање родитеља да при упису дјеце у предшколску или школску установу приложе приједлоге ''безбједног'' пута између куће и поменутих установа,
- подстицање комуникације између родитеља о потенцијалним опасностима за дјецу у саобраћају (путем напомена на родитељским састанцима),
- спровођење усмене анкете дјеце предшколског узраста од стране васпитача (нпр. питањима ''да ли вас мама/тата држе за руку кад прелазите улицу?'' или ''да ли трчите преко улице са мамом/татом'', на шта би дјеца одговорила дизањем руку), а затим представљањем уопштених резултата родитељима (нпр. при преласку улице 65% дјеце држе за руку родитеља, а 35% не) и упозоравањем о могућим посљедицама за дјецу,
- савјетовати родитеље о безбједним поступцима, нпр. да никад не чекају дјецу са друге стране улице и сл.

Смјернице за родитеље, у циљу безбједног учешћа њихове дјеце у саобраћају, не узимајући у обзир давање позитивног примјера, би могле бити конципиране у виду сљедећих основних правила:

- научите дијете да у школу иде увијек истим путем (изабрати безбједну путању),
- научите дијете да иде у групи са другом дјецом (ради лакшег уочавања од стране других учесника у саобраћају),
- научите дијете да се прије ступања на коловоз заустави и осмотри саобраћај,
- научите дијете да при преласку коловоза прво погледа у лијеву, потом на десну страну, па опет на лијеву страну улице и ако нема возила пређу улицу,
- научите дијете да никада не претрчава коловоз,
- научите дијете да осматра наилазеће возило и да погледом успостави контакт са возачем (правило "види и буди виђен"),
- научите дијете да не трчи за лоптом која се креће ка коловозу,

- научите дијете да никада не прелази улицу када је то забрањено упаљеним црвеним свјетлом за пјешаке на семафору, иза паркираних аутомобила и др.
- научите их да за вожњу бицикла користе искључиво бициклистичку стазу (уколико је изграђена), односно да бирају путање на којима је обезбјеђена посебна површина за бициклистички саобраћај,
- научите их да вожњу бицикла обављају у дневним условима видљивости, када видљивост није ограничена (магла, снијег и сл.).

Спровођењем наведених (предложених) активности, значајно би био подигнут ниво безбједности дјеце (пјешака, бициклиста, путника) у саобраћају. С једне стране, било би унапређено понашање родитеља у присуству дјеце, а са друге стране и дјеца би се безбједно понашала при самосталном учествовању у саобраћају.

Образовно-васпитне мјере у предшколским установама и основним школама (СОВ)

Стање СОВ-а у предшколским и школским установама није на завидном нивоу, због чега је неопходно извршити анализе и реорганизацију постојећих програма и унаприједити обуку дјеце у будућности. Настава из области СОВ-а мора бити садржајна, прилагођена узрасту дјеце и без прекида спровођена током цијелог школовања, тј. мора почети још у предшколским установама и константно трајати до завршетка школовања сваког појединца.
У предшколским установама васпитач је особа која иницира, планира, припрема и спроводи све активности дјеце, па у зависности од његовог знања и осјећаја за безбједност дјеце у саобраћају зависи и то колико ће дјеца имати могућности да кроз игру стекну знања. Од мотивације и ангажовања васпитача зависи на који начин ће у границама препорученог и дозвољеног бити обављено подучавање дјеце за безбједно учешће у саобраћају, а у складу са предвиђеним програмима. За спровођење наставе СОВ-а би било неопходно припремити нова дидактичка средства, савремено и претежно илустроване књиге са тематиком која је атрактивна за дјецу, као и савремене уређаје и средства (видео технику и мултимедију), а обуку спроводити у посебно опремљеним учионицама, на школским полигонима или на погодним саобраћајницама.

У циљу унапређења предшколског СОВ-а, између осталог, било би потребно:

- ангажовати стручна лица (едукаторе) у циљу едукације васпитача,
- прибавити адекватну литературу за васпитаче, родитеље и дјецу,
- осмислити што већи број активности, прибавити одговарајућу опрему,
- обезбиједити полигон за обуку дјеце, огранизовати изласке ван дворишта вртића и сл.

Примарни циљ спровођења наставе у нижим разредима је обучавање дјеце за безбједно кретање на путу од куће до школе и обратно. Имајући у виду досадашња искуства стеченог знања дјеце за безбједно учешће у саобраћају у школским установама, јасно се види потреба за увођењем посебног предмета из СОВ-а, који ће стручно и плански направити и спровести обуку дјеце за безбједно учествовање у саобраћају.

Наставним планом предмета СОВ би било потребно обухватити:

- познавање саобраћајних знакова, сигнала и ознака на коловозу и њихову примјену у пракси,
- утицај временских прилика на ситуације на путу, различите услове пута,
- комуникацију дијете-возач,
- фактор околине,

- познавање возила (запрежних, бицикла, мопеда и трактора),
- понашање у случају саобраћајне незгоде и
- обилазак угрожених локација у близини школа, објашњавање конкретних случајева обарања дјеце пјешака на њима и демонстрацију безбједног учешћа у саобраћају.

Школска саобраћајна патрола

У 2016. години је усвојен Правилник о школским саобраћајним патролама (Службени Гласник Републике Српске број 22/16) који уређује активности, начин обуке, обиљежавање и друга питања која се односе на рад школских саобраћајних патрола у основној школи. Препорука је да све основне школе у Републици Српској поступе по правилнику и формирају школске саобраћајне патроле.

Школске патроле врше регулисање саобраћаја у близини школе, тако што се брину о организованом и безбједнијем преласку школске дјеце преко коловоза при доласку у школу и изласку из школе. Такође, могу и у другим одговарајућим приликама, као што су: излет, екскурзија, организована посјета институцијама, пружати помоћ школској дјеци с циљем што безбједнијег преласка преко коловоза, нарочито на раскрсницама и другим опасним мјестима.

Приликом обезбјеђења преласка школске дјеце преко коловоза у близини школе, чланови школских патрола овлашћени су да на прописан начин и у складу са Законом, уз обавезно присуство, одобрење, асистенцију и надзор полицијских службеника Министарства унутрашњих послова Републике Српске, издају потребна наређења другим учесницима у саобраћају.

Циљ формирања школских паторола је повећање свјести учесника о значају безбједног учешћа у саобраћају, развијање вјештина, усвајање позитивних ставова о саобраћају, а све са намјером спречавања саобраћајних незгода. Нужно је да ученици о сложеном систему, као што је саобраћај уче у што реалнијим условима, изласком на улицу како би бар на кратко практично примјенили знања и суочили се са реалним саобраћајним ситуацијама. Изузетно је корисно да дјеца путем опсервације и доживљеног искуства у саобраћају, створе позитивне ставове који ће им користити цијелог живота.

Слика 33. *Школска саобраћајна патрола*

Нестандарне мјере

Под нестандардним мјерама се подрзаумијевају све оне мјере које нису прописане законском регулативом, правилницима или сл., а могу допринјети побољшању безбједности саобраћаја. То су најчешће мјере које су већ проведене у земљама региона или развијеним земљама и које су се показале као квалитетне мјере за побољшање безбједности саобраћаја.

Једна од нестандардних мјера јесте примјер из развијених земаља који се односи на обиљежавање дјеце полазника у школу. Полазници школе односно дјеца првог и другог разреда морају носити „жуте мараме“ односно оковратнике како би били уочљивији нарочито у условима смањене видљивости, самим тим возачима скрећу пажњу да буду опрезнији приликом поступака када су у питању дјеца првог и другог разреда. Развијене земље су усвојиле ове мјере у комплетан систем школских сигурних путева и увеле их у законски оквир. Оваква мјера може значајно допринјети безбједности дјеце узраста првог и другог разреда основне школе и препоручене су од стране институција које се баве безбједношћу саобраћаја у свијету.

***Слика 34.** „жута марама“ - оковратник*

Кретање дјеце у саобраћају представља један од најважнијих фактора који утиче на безбједност дјеце и једна је од основних превентивних мјера. Због тога се на подручју Републике Српске спроводе едукативна предавања под називом „10 лекција које живот значе“, а говоре о начину кретања ученика на улицама које имају изграђен тротоар, на улицама које немају изграђен тротоар, кретање преко пјешачких прелаза и сл. Међутим препоручљиво је што више сугерисати дјеци о понашању у саобраћају и пренијети им знања о основним стварима које су битне за безбједно учествовање у саобраћају. У садржају тематских јединица које дјеца уче о саобраћају предвиђено је неколико часова, али је то недовољно да дјеца схват озбиљност саобраћаја. Стога је пожељно, све док се потпуно не уведе СОВ, да школе саме иницирају и организују едукативна предавања било да је то у склопу редовне наставе, разредног часа, физичког васпитања или сл. Школа има јако важну улогу јер она својим радом и иницијативама може допринјети побољшању безбједности својих ученика.

Организовањем школске саобраћајне патроле, едукативних предавања, израдом елабората и сл. школа наглашава своју опредјељеност за рад, проширује своје капацитете и отвара могућности за активности које могу допринјети повећању безбједности саобраћаја. Квалитетан примјер (мјера) у земљи региона је формиран волонтерски (друштвено користан рад) тим претежно старијих лица (пензионера) који су обучени и ангажовани за рад на унапређењу безбједности дјеце у саобраћају. Њихов основни задатак је да у периоду кретања дјеце буду на дефинисаним опасним мјестима и омогуће дјеци безбједано кретање.

Кампање

Интензиван и директан утицај на дјецу учеснике у саобраћају може бити постигнут акцијама и кампањама које се између осталог спроводе и путем средстава јавног информисања. Кампања представља скуп координисаних послова и активности, са унапријед одређеним циљем и дужином трајања, односно концентрисан скуп акција који има за циљ да утиче на мишљење одређене групе људи. Кампање се спроводе у циљу увођења новог понашања или промјене постојећег понашања. У области безбједности саобраћаја циљ кампање је унапређење безбједности саобраћаја, односно смањење броја саобраћајних незгода и њихових посљедица. У случају кампања намијењених унапређењу безбједности дјеце у саобраћају, могуће је дјеловати директно на циљну популацију (дјецу) или индиректно (кампања за родитеље, са посредним ефектима промјене понашања дјеце у саобраћају).

Сваке године Агенција за безбједност саобраћаја Републике Срспке спроводи кампање које су посвећене свим учесницима у саобраћају. Кампања која посебно наглашава опрезност према најмлађим учесницима у саобраћају је почетак школе и у 2017. години носила је назив „Возачи, школа је за нас, опрез је за вас!“

Слика 34. *Постер кампање*

Да би кампање имале што бољи ефекат потребно је да се субјекти (школе, полиција, ауто мото друштво, општина и сл.) на локалном нивоу укључе у организовање и спровођење кампања, нарочито кампања чије су циљне групе директно повезане са субјектима.

Позитиван примјер реализовања кампање „Буди видљив,не буди фигура!“

У току реализације пројекта „Школски путеви ка основној школи Петар Кочић у Приједору“ анализирањем попуњених анкетних образаца уочено је проблем смањене видиљивости приликом кретања дјеце у школу нарочито у условима смањене видљивости (ноћу).

Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, Министарство саобраћаја и веза, Министарство унутрашњих послова, Ауто мото савез и Поште Срспке су од мјесеца октобра 2017. године спроводиле кампању „Буди видљив, не буди фигура!“ која је посвећена видљивости пјешака у условима смањене видљивости. Због проблема који је уочен приликом рада на пројекту Агенција је иницирала укључивање школе Петар Кочић у реализацију

кампање. Школа је прихватила иницјативу и у складу са планом кампање организовала догађај поводом обиљежавања кампање са пригодним програмом за дјецу.

Слика 35. *Разгледница за кампању „Буди видљив,не буди фигура!“*

У оквиру реализованог догађаја ученицима основних разреда је одржана едукативна презентација „10 лекција које живот значе“ и подјељене су им сликовнице и бојанке са едукативним мотивима безбједности саобраћаја. Том приликом школи су достављене разгледнице са мотивом кампање „Буди видљив, не буди фигура!“ које су ученици попуњавали и слали на адресу својих (родитеља, комшија,родбине) у циљу скретања пажње на видљивост пјешака. У реализацију овог догађају укључили су се и локални представници Муп-а ПУ Приједор, представници Ауто мото друштва Приједор, представници општинске управе Приједор). Овакав приступ реализације кампање је квалитетан због спроведених корака почев од спровођења анкете, уочавања и дефинисања проблема на основу анкетних образаца, дефинисања циљне групе, планирања и реализовања догађаја, и најбитније сарадње кључних субјеката како на републичком нивоу (Министарства унутрашњих послова, Министарства саобраћаја и веза, Агенција за безбједност саобраћаја, Ауто мото савеза, Пошта Српске) тако и на локалном нивоу (Школа Петар Кочић, Ауто мото Друштво Приједор, Полицијска управа Приједор, представници општинске управе Приједор.

Školska
patrola

VII. ЗАКЉУЧАК

На основу резултата истраживања можемо закључити да се у зони основне школе Петар Кочић у Приједору појављују одређени проблеми који утичу на смањење безбједности дјеце у саобраћају. Најчешћи проблеми који се појављују су: недостатка инфраструктуре (тротоари, расвјетни стубови и сл.), проблеми препрека на путу (паркирана возила, предмети и сл.), проблеми хоризонталне и вертикалне сигнализације (оштећена вертикална сигнализација, оштећења хоризонтална сигнализација, недостатак сигнализације и сл.) проблеми неодржавања вегетације (живе ограде, стабла дрвећа и сл.), као и проблеми који се односе на непоштовање прописа Закона о основама безбједности саобраћаја. Сви ови проблеми утичу на безбједно кретање дјеце на путу од куће до школе и повећавају ризик од настанка саобраћајне незгоде у којем учествује дијете било да се креће као пјешак или бициклиста.

Како би се смањио ризик и повећала безбједност дјеце на путу од куће до школе потребно је спровести мјере унапређења безбједности саобраћаја. Мјере које доводе до побољшања безбједности саобраћаја могу бити грађевинске мјере које се односе на (изградњу тротоара, изградњу заштитних ограда, постављање објеката или уређаја за успоравање брзине и сл.), техничко регулативне мјере које се односе на (постављање стандардне хоризонталне и вертикалне сигнализације, постављање нестандардне хоризонталне и вертикалне сигнализације и сл.) и образовно васпитне мјере које се односе на (васпитање у породици, васпитање у предшколској школи, васпитање у основној школи, едукативна предавања у средњој школи и сл.). Реализација предложених мјера могу захтјевати већа „скупља“ и мања „јефтинија“ финансијска улагања, с тим да и квалитетне „јефтине“ мјере могу имати једнако велики утицај на побољшање безбједности саобраћаја као и „скупље“ мјере.

Да би радили на побољшању безбједности саобраћаја у зони школе, први корак је покретање иницијативе за рјешавање проблема безбједности саобраћаја у зони школе. Иницијатива може бити покренута од стране основне школе код које постоји сумња да је смањена безбједност дјеце у саобраћају, затим од мјесне заједнице у којој се школа налази или мјесне заједнице чија дјеца иду у школу код које је смањена безбједност дјеце у саобраћају, удружење грађања и сл. Иницјатива се упућује јединици локалне самоуправе која даље ангажује ресор који је задужен за саобраћај и безбједност саобраћаја (одјељење за саобраћај, стамбено- комуналне послове и заштиту животне средине) које даље ради у складу са својим надлежностима.

У јединици локалне самоуправе кључну улогу за унапређење безбједности саобраћаја у зони школа може да има локални Савјет за безбједност саобраћаја, који може да преузме иницјативу или да сам покрене иницјативу како би се прије свега извршила анализа безбједности саобраћаја у зони школе, направили основни документ (Елаборат) на основу којег се могу израдити пројекти за реализацију мјера у циљу побољшања безбједности дјеце у саобраћају. Поред тога Савјет може осмислити и предложити финансирања пројеката (преко владиних или невладиних подстицаја, страних инвестиција или државних инвестиција, агенција за развој локалних самоуправа и сл.).

ЛИТЕРАТУРА

[1]. Агенција за безбедност саобраћаја (2013). Методе праћења индикатора безбедности саобраћаја у Србији и њихов значај за стратешко управљање безбедношћу саобраћаја, Извршилац пројекта: Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Београд

[2]. Липовац, К., Марић, Б., Тешић, М., Ђерић, М., Радовић, М., Џевер, М. (2016). Приручник за јачање капацитета јединица локалне самоуправе из области безбједности саобраћаја, Бања Лука.

[3]. Петровић, Д., Кукић, Д., Папић, В., Петровић, Р., Живадиновић, М., Шаботић, М., Нојковић, Д., (2016). Приручник за унапређење безбедности путева са предлогом мера и могућностима локалног управљача пута и земљишта за смањење утицаја пута и путне околине на настанак саобраћајних незгода, Београд.

[4]. Липовац, К., (2008) Безбедност саобраћаја, Београд.

О АУТОРИМА

Никола ТОРБИЦА је запослен на пословима превентиве, планирања и вођења кампања на унапређењу безбједности саобраћаја у Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске, Бања Лука. Тренутно похађа мастер студије на Саобраћајном факултету у Добоју. Аутор је неколико радова међународног и националног значаја из области безбједности саобраћаја. Учествовао је у неколико националних пројеката унапређења безбједности саобраћаја.	
Милија РАДОВИЋ обавља функцију директора Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске. Аутор је бројних међународних и националних радова из области безбједности саобраћаја. Учествовао је у пројектима унапређења безбједности саобраћаја на подручју Републике Српске. Више од 20 година бави се вјештачењем саобраћајних незгода за потребе тужилаштава и судова.	
Милан ТЕШИЋ је запослен у Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске, Бања Лука. Завршио је докторске студије на Саобраћајном факултету у Београду, на Катедри за безбједност саобраћаја. Аутор је бројних радова међународног и националног значаја из области безбједности саобраћаја. Учествовао је у неколико међународних и националних пројеката унапређења безбједности саобраћаја.	

ПРИЛОГ ЕЛАБОРАТА