УНАПРИЈЕЂЕЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА У ЗОНИ ШКОЛЕ НА ПОДРУЧЈУ ОПШТИНЕ СТАНАРИ

IMPROVING ROAD SAFETY IN THE SCHOOL ZONE ON THE TERRITORY OF THE MUNICIPALITY OF STANARI

Резиме: Пораст саобраћаја и усложњавање саобраћајних ситуација проузроковало је повећање угрожености свих категорија учесника у саобраћају, а нарочито пјешака као најрањивије категорије учесника у саобраћају. Пјешак је лице које учествује у саобраћају, а не управља возилом, нити се превози у возилу или на возилу, лице које властитом снагом гура или вуче возило, ручна колица, дјечије превозно средство. бицикл, мопед или покретна колица за немоћна лица, лице у покретној столици за немоћна лица коју покреће властитом снагом или снагом мотора, ако се при томе креће брзином човјечијег хода, као и лице које клизи клизаљкама, скијама, санкама или се вози на котураљкама.
Дјеца спадају у групу најугроженијие категорије учесника у саобраћају. Дјеца страдају најчешће као пјешаци, возачи бицикла или путници у возилу. У ситуцаији када је саобраћај лоше регулисан, када се одвија у отежаним условима при неправилном дејству свих елемената система возач – возило – пут - околина и када је испољено високо недисциплиновано понашање и негирање примјене правила и прописа долази до високе угрожености свих учесника у саобраћају. Дјеца као посебна категорија учесника у саобраћају често су актери саобраћајних незгода и то најчешће као изазивачи. Незгоде са учешћем дјеце су тешке и са трагичним посљедицама што је условљено малим отпором тијела дјетета да прими и одупре се дејству већих спољних сила које се јављају у незгодама.

Кључне ријечи: безбједност саобраћаја, дјеца, пјешаци, школа.

Abstract: The increase in traffic and the complexity of the traffic situation has caused increasing threat of all categories of road users, especially pedestrians as the most vulnerable category of road users. A pedestrian is a person who participates in traffic, but not driving the vehicle, and is not carried in the vehicle or on the vehicle, the person's own power pushing or towing vehicle, handcart, children's means of transport, bicycle, moped or mobile carts for frail people, face to mobile chair for helpless persons driven by its own power or engine power, if at the same time moves at the speed of the human foot, as a person that skates, skis, sleds or ride on roller skates.

Children belong to the most vulnerable group of traffic participants. Children are most often hurt as pedestrians, bike riders or passengers in the vehicle. In a situation where the traffic is badly regulated, when there are difficult conditions with irregular effect of all elements of the system driver - vehicle - road - environment and when there is high undisciplined behavior and denial of the application of the rules and regulations there is a high threat to all traffic participants. Children as a special category of road users are often actors in traffic accidents andare mostly the one who causes the accidents. Accidents with participation of children are serious and have the

tragic consequences which are caused by low resistance of the body of a child to receive and resist the effects of large external forces that occur in accidents.
The aim of this research is the need to get a better knowledge in which forms, and with how much safety the children involved in traffic with special emphasis on those most vulnerable group of child pedestrians. This research should also include data on children acquired knowledge about the behavior and participation in traffic on the territory of the municipality of Stanari.

Keywords: traffic safety, children, pedestrians, school

1. УВОД

Саобраћај је настао као једна од основних потреба сваког друштва, па и појединца и данашњи живот би био незамислив без саобраћаја. Дакле саобраћај је неминовна последица развоја и напретка сваког друштва без којег је немогуће његово функционисање (Крсто П. Липовац, 2008). Како је растао обим саобраћаја и степен моторизације, тако је растао и број нежељених ефеката и посљедица које су пратиле овај развој. Као најважнији нежељени ефекат који се јавља са порастом степена моторизације и развоја друштва јесу саобраћајне незгоде у којима страдају дјеца и малољетници. Саобраћајне незгоде су постале један од највећих глобалних проблема човјечанства и један од водећих узрочника смртности у свијету. Према подацима Свјетске Здравствене Организације (WHO) саобраћајне незгоде су 1990. године су биле на 9. мјесту узрочника смртности у свијету, а предвиђања су да ће ако се настави овакав тренд раста броја саобраћајних незгода до 2020. године попети на 3. мјесто узрочника смртности у свијету. Од укупног броја страдалих у саобраћајним незгодама готово половину чине рањиви учесници у саобраћају. Под рањивим учесницима у саобраћају у ужем смислу се сматрају учесници у саобрћају који се налазе ван мотроних возила међу које спадају пјешаци, дјеца до 15 година, бициклисти и возачи моторних двоточкаша, док у ширем смислу и старије непажљиве особе, особе са инвалидитетом и особе у инвалидским колицима, особе оштећеног вида и слуха и корисници котураљки. Све наведене категорије рањивих учесника у саобраћају специфичне су по својим обиљежјима, способностима и понашању, па самим тим ове специфичности до неке мјере утичу на феноменологију и етиологију саобраћајних незгода у којима ове групе страдају. Дјеца због недовољне психофизичке зрелости, недовољног животног и саобраћајног искуства често нису у могућности удовољити високим захтјевима које саобраћај пред њих поставља, гдје и најмањи тренутак непажње за посљедицу може имати саобраћајну незгоду са трагичним исходом.

Физичке карактеристике дјеце која похађају основну школу, као што су: тјелесна конституција, „мала“ висина и дужина корака, уз карактеристике понашања, представљају специфичности које често доводе до стварања изненадне и неочекиване појаве дјетета на коловозу, па возачи немају могућности благовременог реаговања и избјегавања изненадно створене опасне ситуације.У опасној ситуацији човјек реагује брзо и снажно, док дјечије понашање карактерише неодлучност и колебљивост, те услед страха може доћи до кочења мотрорних реакција. Дјеца школског узраста су неотпорна и на стресне ситуације, на примјер на стресове у школи реагују емотивно па их то прати током дужег периода и

утиче на њихово понашање на путу од школе до куће. Највећи број саобраћајних незгода у којима су учесници дјеца школског узраста догоди се на путу за школу или из школе. Свјетска здравствена Организација (WHO) наводи да су 2004. години, саобраћајне незгоде биле водећи узрок смртног страдања сатановника старости до 29-е године. Саобраћајне незгоде спадају у пет најчешћих узрочника смртности дјеце у свијету (http://www.automagazin.rs, 14.07.2017). Код дјеце од 5-14 година, саобраћајне незгоде су биле на другом мјесту водећих узрочника смртног страдања становника, а код дјеце од 15–19 година, водећи узрок смртности (Душко Пешић и Емир Смаиловић, 2013). Дијете разматра алтернативе, предвиђа посљедице и доноси одлуке које су, само у овим ситуцаијама, потпуно равноправне са одлукама одраслих. Прерана самосталност дјетета као учесника у саобраћају често је судбоносна. Статистички подаци говоре да је све већи број дјеце учесника у саобраћајним незгодама са тешким тјелесним повредама и смртоносним исходом. Процјењује се да у свакој трећој саобраћајној незгоди страда једно дијете. Дјеца најчешће страдају као пјешаци 62,2%, а најчешћи узрок страдања је прелазак улице на необезбјеђеном мјесту. Посебно је изражена смртност дјеце у неразвијеним Афричким земљама. Преко 90% погинуле дјеце која су настрадала у саобраћају, је настрадало у неразвијеним земљама и земљама у равоју. Јавни ризик дјеце (број погинуле дјеце на 100.000 становника) на глобалном нивоу износи 10.7, у Југоисточној Азији 7.4, док је у Афичком региону 19.9.

2. МЕТОДОЛОГИЈА

2.1 Предмет и циљ

Анализом безбједности дјеце у зонама школа на подручју општине Станари обухваћена је анализа безбједности саобраћаја централне Основне школе „Десанка Максимовић“ у Станарима. У анализу безбједности саобраћаја на подручју општине Станари били су укључени чланови Савјета за безбједност саобраћаја, начелници одјељења у чијем дјелокругу рада су послови безбједности саобраћаја и стамбено–комунални послови, директор основне школе и др. Циљ ове анализе је био да се оцијени постојеће стање безбједности дјеце у зони школа на подручју општине Станари, те да се дају приједлози мјера за побољшање постојећег стања и смањење ризика учешћа дјеце шлолског узраста у саобраћајним незгодама на подручју општине Станари.

Циљеви анализе безбједности саобраћаја на подручју општине Станари били су:

- оцјена постојећег стања безбједности дјеце у зонама школа на подручју општине Станари,
- дефинисање проблема безбјености дјеце у зонама школа на поручју општине Станари,
- идентификовање локација повећане угрожености дјеце предшколског и школског узраста у зони основне школе „Десанка Максимовић“ у Станарима,
- оцјена постојеће хоризонталне и вертикалне саобраћајне сигнализације у зони школа на подручју општине Станари
- подизање нивоа свијести код родитеља и наставника о безбједности дјеце у зонама школа,

- предлог мјера за побољшање нивоа безбједности дјеце у зонама школа на подручју општине Станари
- предлог мјера за смањење ризика учешћа дјеце у саобраћајним незгодама у зони школа на подручју општине Станари
- подстицање јединице локалне самоуправе, као и других органа, да учине све што је у њиховој моћи да смање ризик настанка саобраћајних незгода у зонама школа.

2.2 Методе

За анализу безбједности дјеце у зонама школа на подручју општине Станари користићемо метод анкете. Метод анкете је поступак којим се на темељу анкетног упитника истражују и прикупљају подаци, информације, ставови и мишљења о предмету истраживања. Анкетом ће бити обухваћени чланови Савјета за безбједност саобраћаја, начелници одељења у чијем дјелокругу рада су послови безбједности саобраћаја и стамбено–комунални послови, радници основне школе „Десанка Максимовић“, родитељи, те остали грађани општине Станари, гдје ће попуњавањем анкетног упитника оцијенити стање безбједности дјеце у зонама школа на подручју Општине Станари и дати предлог мјера за њихово побољшање. Анкетирање је било анонимно и извршено је на терену уз присуство анкетара и путем интернета. Прикупљени подаци су анализирани и приказани у овом раду.

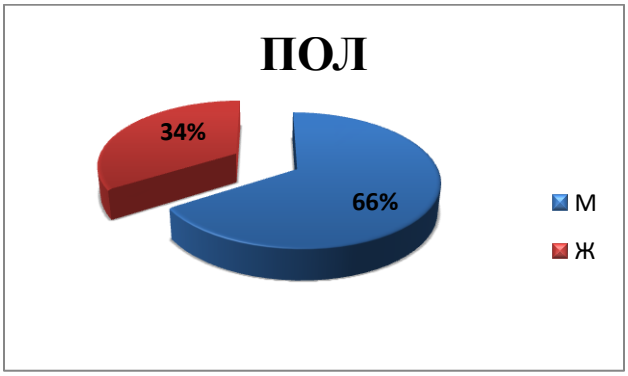
Поред метода анкете коришћен је и метод научног посматрања. Научно посматрање посебно доприноси процјењивању безбједности у случајевима када нема довољно других информација (Крсто П. Липовац, 2008). Посматрање је вршено у непосредној близини школе, гдје је извршен обилазак зоне школа и субјективно су идентификована мјеста повећане угрожености дјеце у зони школе. На мјестима повећане угрожености вршено је посматрање понашања дјеце предшколског и школског узраста приликом њиховог кретања до школе, као и понашање возача у зони школе. Посматрање је вршено са циљем да се идентификују мјеста повећане угрожености дјеце у зонама школа, да се утврди понашање дјеце у саобраћају, да се утврди понашање возача у зони школе, те да се идентификују основни проблеми безбједности саобраћаја у зонама школа на подручју општине Станари. Посматрање је вршено у периоду између завршетка прве и почетка друге смјене када је повећан број ученика који се крећу од школе и ка школи, као и за вријеме великог одмора у обадвије смјене. У зони основне Школе „Десанка Максимовић“ идентификоване су 3 локације повећане угрожености дјеце у саобраћају, које су приказане на слици 1.



Слика 1. Локације повећане угрожености дјеце у саобраћају

3. РЕЗУЛТАТИ

Укупан број анкетрианих особа износио је 100, од тога је 5 особа чланови Савјета за безбједност саобраћаја, 25 службеника јединице локалне самоуправе, 3 начелника одељења у чијем дјелокругу рада су послови безбједности саобраћаја и стамбено–комунални послови, директор основне школе „Десанка Максимовић“, те више радника основне школе, родитеља и осталих становника општине Станари. Од укупног броја анкетираних особа 66 особа је мушког пола, а 34 особе су женског пола. Полна структура испитаних особа приказана је на следећем дијаграму.



Слика 2. Полна структура испитаних особа

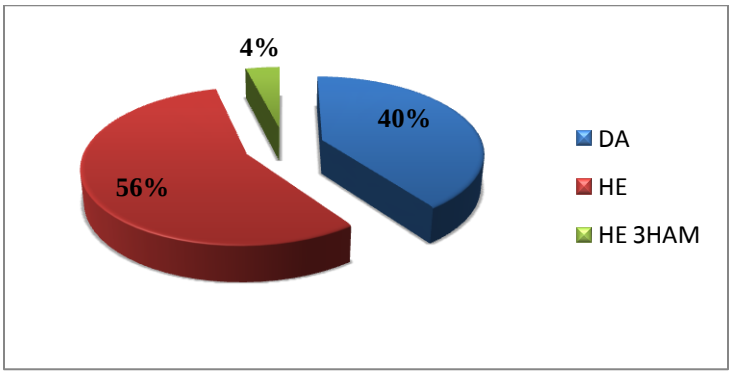
Од укупног броја испитаних особа 2 особе су имале 19 година старости, 3 особе су имале 20 година старости, 4 особе 21 годину старости, 10 особа је имало 22 године, 23 године старости имало је 6 испитаних особа, док је 14 особа било старости од 24 године и 11

особа је имало 25 година старости. Као што се види на следећем дијаграму највећи број испитаних особа су особе до 25 година старости, које уједно и спадају у групу ризичних учесника у саобраћају. У току 2004. и 2005. године просјечно око 14% смртних случајева и 27% повријеђених у БиХ у саобраћају, било је старости испод 24 године. А у току 2005. године, до 40% повријеђених биле су младе особе.



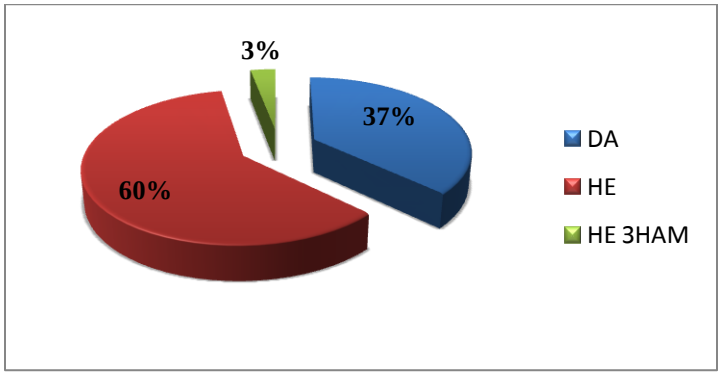
Слика 3. Старосна структура испитаних особа

76% испитаних особа је старости до 30 година, што је изузетно значајно из разлога што је према истраживањима Свјетске Здравствене Организације (WHO) у 2004. години саобраћајне незгоде биле су водећи узрок страдања становника старости до 29 година. Осталих 24% испитаних особа је старосне доби преко 30 година, гдје је највећи број особа старости 31 годину, такође имамо и по једну испитану особу од 42, 46 и 57 година, док се 3 особе нису изјасниле о страости.



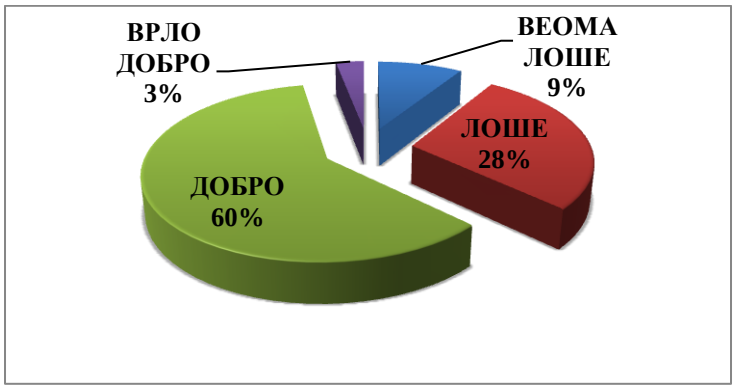
Слика 4. Процентуална расподјела одговара испитаника на питање: Да ли сматрате да је постављена одговарајућа хоризонтална саобраћајна сигнализација у зони школе у Вашој општини?

На питање: Да ли сматрате да је постављена одговарајућа хоризонтална саобраћајна сигнализација у зони школе у Вашој општини? 56% испитаних особа је одговорило са НЕ, док је 40% испитаних особа одговорило са ДА. Из овога се може закључити да више од половине испитаних особа сматра да постојећа саобраћајна сигнализација није довољна за безбједно учешће дјеце у саобраћају у зони школа, те да је треба побољшати и самим тим побољшати и ниво безбједности дјеце у саобраћају у зони школа.



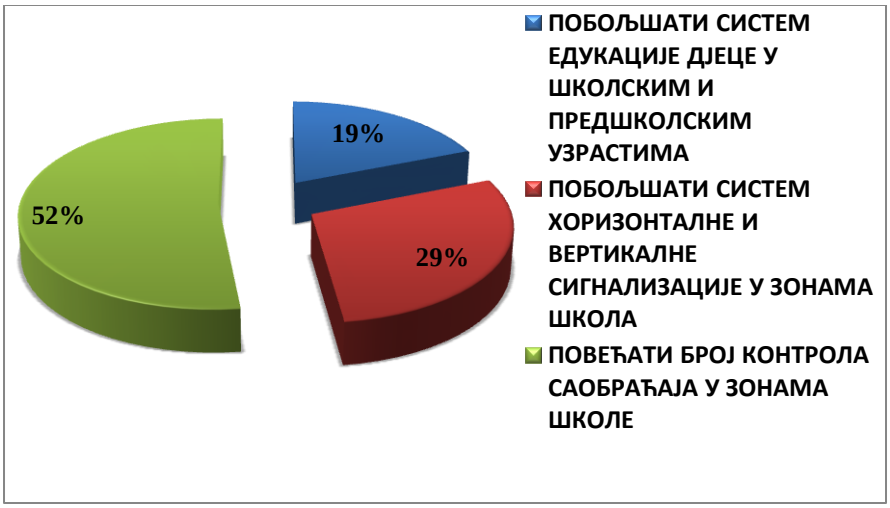
Слика 5. Процентуална расподјела одговара испиитаника на питање: Да ли сматрате да је постављена одговарајућа бертикална саобраћајна сигнализација у зони школе у Вашој општини?

Процентуална расподјела одговора испитаних особа на питање: Да ли сматрате да је постављена одговарајућа вертикална саобраћајна сигнализација у зони школе у Вашој општини? приказана је на слици 5. Овде се види да чак 60% испитаних особа сматра да вертикална саобраћајна сигнализација која је тренутно постављена у зони школе није довољна.



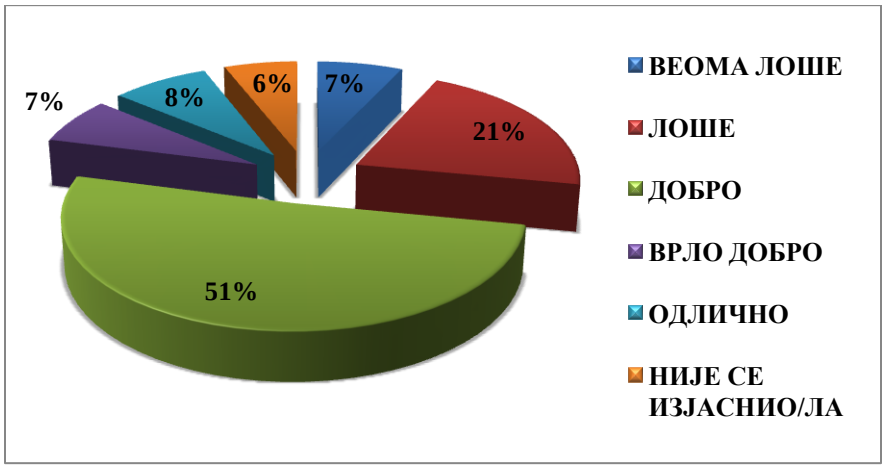
Слика 6. Процентуална расподјела одговара испиитаника на питање: Оцијените стање безбједности дјеце у зони школа на подручју Ваше општине?

Са слике 6. видимо да је 60% испитаних особа стање безбједности дјеце у зонама школа оцијенило као добро, а свега 3% њих сматра да је стање врло добро. Да је стање безбједности дјеце на територији општине Станари лоше оцијенило је 28% испитаних особа, док чак њих 9% сматра да је стање безбједности дјеце у зонама школа веома лоше.



Слика 7. Процентуална расподјела одговара испитаника на питање: Шта би сте Ви предузели како би сте повећали безбједност дјеце у зонама школе као учесника у саобраћају

Више од половине испитаних особа као предлог мјера којима би се повећао степен безбједности дјеце у зонама школа као учесника у саобраћају предложе повећавање броја контрола саобраћаја у зонама школе, чак њих 52%. 28% испитаних особа сматра да би се побољшањем система хоризонталне и вертикалне саобраћајне сигнализације повећао степен безбједности дјеце у зонама школа, док само њих 19% сматра да би се побољшањем система едукације и образовања дјеце у школским и предшколским узрастима повећао степен безбједности дјеце као учесника у саобраћају.



Слика 8. Процентуална расподјела одговара испитаника на питање: Како би сте оцијенили рад Савјета за безбједност саобраћаја на подручју Ваше општине?

Од укупног броја испитаних особа 51% сматра да је рад Савјета за безбједност саобраћаја на подручју општине Станари добар, 7% испитаника рад Савјета за бебједност саобраћаја је оцијенило као врло добар, а 8% њих као одличан. Да је рад Савјета за безбједност саобраћаја лош оцијенило је 21% испитаних особа, док њих 7% сматра да је рад Савјета за безбједност саобраћаја веома лош.

Методом научног посматрања које је вршено на 3 субјективно изабране локације уочено је да се на поменутим локацијама јавља повећан број дјеце који је свакодневно изложен повећаном ризику од саобраћајне незгоде, као и конфликтним ситуацијама у саобраћају. На поменутим локацијама долази до честих конфликних ситуација између дјеце школског узраста и мотроних возила, првенствено због великог протока возила који се јавља на улицама у зонама школе. Овај проблем је нарочито изражен на регионалном путу Р474а, гдје је ПГДС у 2011. години износио 4098 возила на дан (ЈП „Путеви РС“, 2013). Још један од значајнијих проблема који је уочен је то да на путевима и улицама у зони школе не постоји готово никакав систем вертикалне саобраћајне сигнализације, те да је систем хоризонталне саобраћајне сигнализације слабо развијен. Што се тиче система хоризонталне саобраћајне сигнализације у зони школе „Десанка Максимовић“ у Станарима на коловозу су постављњне вибрационе траке, као и натписи ШКОЛА који су у лошем стању и постоје само два обиљежена пјешачка пралаза. Примијећено је да су дјечаци много чешће изложени конфликтним ситуацијама у саобраћају од дјевојчица, што између осталог може бити и посљедица психофизичких особина. Дјечаци су смјелији, несташнији и мање обазриви. На основу научног посматрања и из разговра са родитељима и мјештанима уочено је да возачи моторних возила својим понашањем у великој мјери повећавају ризик од саобраћајне незгоде. Првенствено се мисли на кршење ограничења брзине у зонама школе, учестало претицање и непрописно паркирање на тротоарима и паркинг мјестима у зонама школе, ове податке треба узети са одређеном дозом резерве јер су добијени на основу субјективне процјене посматрача.

4. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА И ДИСКУСИЈА

Резултати анкетирања су показали да, и поред тога што већина анкетираних особа сматра да је стање безбједности дјеце у зонама школа добро, систем хоризонталне и вертикалне саобраћајне сигнализације треба унаприједити и побољшати. Такође више од половине испитаних особа сматра да је најбољи начин повећања нивоа безбједности дјеце у зонама школа повећање контрола саобраћаја од стране полиције, док веома мали проценат испитаних особа сматра да ће се то постићи побољшањем система едукације и образовања дјеце у школским и предшколским узрастима. Велики број истраживања и пројеката у свијету и окружењу који се баве безбједношћу дјеце у саобаћају, као једне од најугроженијих категорија који учествују у саобраћају, истичу да се добрим и квалитетним наставним и ваннаставним методама у предшколском и школском узрасту постижу најбољи резултати у смањењу ризика од саобаћајних незгода. Дјеца школског узраста од другог разреда почињу самостално да учествују у саобраћају, па је саобраћајно образовање и едукација од кључног значаја у овом периоду. Образовање дјеце прво долази од родитеља, а послије тога постоји предшколско и школско образовање, па родитељи и наставници својим личним примјерима у великој мјери могу помоћи дјеци да развију свијест о опасностима које пред њих ставља учешће у саобраћају. Веома је важно дјеци дати прилику да кроз квалитетне садржаје и форме сазнају и науче основе саобраћајне културе и безбједног понашања у саобраћају. Родитељима треба помоћи да се на прави начин припреме и обуче дјецу за самостално кретање и понашање у саобраћају, да васпитачи, учитељи и наставници у оквиру наставних и ваннанставних активности, примјереним саджајима и формама, буду обучени за квалитетан педагошки рад са дјецом предшколског и школског узраста у области саобраћане културе.

Циљеви и резултати овог рада су били да се оцијени постојеће стање безбједности дјеце школског и предшколског узраста у зонама школе на подручју општине Станари, да се идентификују локације повећаног ризика и основни проблеми безбјености дјеце у зонама школе. Проблеми који су идентификовани у зонама школе на подручју општине Станари су:

- Слабо развијен систем вертикалне саобраћајне сигнализације (два саобраћајна знака „дјеца на путу III-8“ уз допунску таблу „зона школе“, на регионалном путу Р474а), те слабо развијен систем хоризонталне саобраћајне сигнализације (само два овиљежена пјешачка прелаза у зони школе),
- Улаз и излаз из школског дворишта на улицу није обезбеђен,
- Излазак дјеце на коловоз због непрописно паркираних возила и мале ширине тротоара (посебно изражено на мосту на ријеци Остружњи),
- Веома велики број возача моторних возила који се крећу непрописном брзином и учестали број претицања у зони школе.

Предлог мјера за побољшање дјеце у зони школа на подручју општине Станари:

- побољшати систем едукације и образовања дјеце у школском и предшколском узрасту,
- организовати стручне семинаре за унапређење саобраћајне културе на нивоу локалних заједница,
- организовати стручне семинаре из области саобраћаја за родитеље, васпитаче, учитеље и настанике,
- обезбједити да прилази школама буду сигурни, те да ризици школске дјеце буду сведени на минимум (обиљежити прилазе школи, проширити тротоаре, поставити успориваче саобраћаја),
- побољшати систем вертикалне саобраћајне сигнализације,извршити постављање саобраћајних знакова „дјеца на путу“ (I-20), „забрана претицања свих мотроних возила, осим мотоцикла без приколице и бицикла са мотром“ (II-32) и сл.,
- побољшати систем хоризонталне саобраћајне сигнализације, првенствено повећати број обиљежених пјешачких прелаза и извршити постављање успоривача саобраћаја „лежећих полицајаца“ у зони основне школе „Десанка Максимовић“ Станари.

ЛИТЕРАТУРА

Душко Пешић, Емир Смаиловић (2013), Модел анакизе бгезбједности саобраћаја у зони школе.

Јавно предузеће „ПУТЕВИ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ“ (2013), Бројање возила на мрежи путева у Републици Српској

Крсто П. Липовац (2008), Безбјеност саобраћаја-уџбеник.

http://www.automagazin.rs (2017)

http://www.studenti.rs (2017)