

## BEZBJEDNOST DJECE- PJEŠAKA U SAOBRAĆAJU

**Svetlana Bližnjaković, email: [sekulicsvetlana55@gmail.com](mailto:sekulicsvetlana55@gmail.com)**

Saobraćajni Fakultet Doboj, Univerzitet u Istočnom Sarajevu, Vojvode Mišića br.52,  
Doboj, 74000, Republika Srpska

**Tihomir Đurić, email: [drtihodj@gmail.com](mailto:drtihodj@gmail.com)**

Saobraćajni Fakultet Doboj, Univerzitet u Istočnom Sarajevu, Vojvode Mišića br.52,  
Doboj, 74000, Republika Srpska

**Momčilo Sladoje, email: [sladojem@teol.net](mailto:sladojem@teol.net)**

Internacionalni univerzitet Travnik, Bosna i Hercegovina

**Sažetak:** U okviru ovog rada opisana je bezbjednost djece pješaka kao posebna kategorija učesnika u saobraćaju. Svjedoci smo svakodnevnih vijesti o saobraćajnim nezgodama koje nerijetko prođu bez žrtava i teško povređenih osoba. Česti kolapsi saobraćaja, svakodnevne gužve, nervoza vozača i neuslovni putevi dodatno ugrožavaju sigurnost saobraćaja, a samim tim i djece pješaka kao učesnika u saobraćaju.

**Ključne riječi:** djeca pješaci, bezbjednost, saobraćaj.

## SAFETY OF CHILDREN- PEDESTRIAN IN TRAFFIC

**Abstract:** This paper describes the safety of children in pedestrians as a special category of participants in traffic. We are witnessing the daily news of traffic accidents which often pass without victims and seriously injured persons. Frequent traffic collapse, daily crowds, drivers nervousness and inconclusive paths additionally endanger the safety of traffic, and therefore children of pedestrians as participants in traffic.

**Keywords:** children pedestrians, safety, traffic.

### 1. UVOD

Faktori koji dovode do saobraćajne nezgode su prvenstveno psihološko ponašanje pojedinih vozača koji brzinu kao najvažniji faktor sigurnosti premašuju u odnosu na ograničenje nekoliko puta, uticaj alkohola, loša starosna struktura vozila na putevima a time i tehnička ispravnost, učešće mladih vozača bez iskustva koje reakcije na društveno stanje iskazuju divljanjem vozilom po putevima, nedovoljna obrazovanost i pogrešno shvatanje djece pješaka na ulici ili putu do škole kao mjestu zabave i igre, umjesto mjesta permanentne opasnosti. Djeca spadaju u grupu najugroženije kategorije učesnika u saobraćaju. Djeca stradaju najčešće kao pješaci, vozači bicikla ili kao putnici u vozilu. Po godinama starosti najugroženije kategorije djece su djeca uzrasta od 7 do 14 godina. U ukupnom broju nastradale djece, prema istraživanju djeca pješaci učestvuju sa oko 63%, djeca putnici sa oko 29% i djeca vozači sa oko 8%. Analizirati stanje bezbjednosti saobraćaja na nekom području je veoma značajan zadatak u bezbjednosti saobraćaja. Stalno analizirajući, upoređujući i ocjenjujući stanje bezbjednosti saobraćaja ocjenjuju se i dalje razvijaju mjere i aktivnosti na unapređivanju bezbjednosti saobraćaja i smanjivanju stradanja u saobraćaju.

### 2. BEZBJEDNOST DJECE U ZONI ŠKOLE

Zona škole je dio puta ili ulice koja se nalazi u neposrednoj blizini škole, i kao takva obilježena je odgovarajućom saobraćajnom signalizacijom. Brzina kretanja vozila u zoni

škole u naselju je ograničena do 30 km/h, a van naselja do 50 km/h, u vremenu od 7 do 21 sat, osim ako saobraćajnim znakom vrijeme zabrane nije drugačije određeno. U zoni škole nadležni organ za saobraćaj naložiće upravljajuću puta primjenu posebnih tehničkih sredstava za zaštitu bezbjednosti djece.

U gradovima se ne može obezbjediti dovoljna zaštita djece putem postavljanja prepreka kojima se umanjuje brzina kretanja vozila (ležeći policajci), niti grad ima toliko policajaca koje može angažovati da dežuraju u zoni osnovnih škola radi obezbeđenja djece. Tu brigu moraju na sebe da preuzmu roditelji učenika u međusobnoj saradnji i saradnji sa školom. Svaki roditelj bi morao da obezbjedi nadzor i pomoć djetetu na putu od kuće do škole tako što će mu obezbjediti pratnju i zaštitu na tom putu, posebno kada na tom putu djetete mora više puta da pređe ulicu, na mjestima gdje je saobraćaj vozila veliki i gdje se prelazi ne obezbjeđuju regulisanjem saobraćaja sa angažovanjem policajaca ili svjetlosnim signalima.

Neke škole nemaju ograđena dvorišta, a ako postoje ona se ne održavaju. U većini škola nije organizovano snabdjevanje djece pa ona na odmor između časova radi kupovine hrane, istrčavaju iz školskog dvorišta prema prodavnicama, prelazeći preko ulice. Školske saobraćajne patrole se neorganizuju od starijih učenika ili roditelja za zaštitu djece u vrijeme dolaska u školu na najugroženijim mjestima u njenoj zoni. Za veću zaštitu djece u saobraćaju nužna je organizovana i sinhronizovana brig roditelja, škole i društva.

Vozači po ulicama u naselju voze neoprezno i velikim brzinama, a pri tome voze i trotoarima i tako zalaze na površine namjenjene djeci gdje mogu ugroziti njihovu bezbjednost. Ovakvo postupanje i ponašanje neophodno je oštrije sankcionisati i rigoroznije kažnjavati.

U saobraćaju djeca ne stradaju samo u zoni škola. Njihovo stradanje je znatno veće van tih zona i povećano je jer izostaju interventne i preventivne mjere drugih (roditelja, škole, vozača i pješaka). Djeca najčešće stradaju u igri kada im je pažnja skoncentrisana na igru i kada im je dozvoljeno da se igraju tamo gdje nisu bezbjedni, na ulici i na parkiralištu za vozila.

### **3. DJECA PJEŠACI**

Svi smo mi pješaci. Hodanje je osnovni i zajednički režim saobraćaja u svim društvima širom svijeta. Praktično svako putovanje počinje i završava se šetnjom. Zbog dramatičnog porasta broja motornih vozila i učestalosti njihovog korišćenja širom svijeta - kao i opšte zanemarivanje pješačkih potreba u dizajniranju i planiranju korišćenja- zemljišta kolovoza - pješaci su sve više podložni povredama u drumskom saobraćaju, a posebno su ugrožena djeca. Ranjivost pješaka je dodatno pojačana u okruženjima gdje se saobraćajni propisi neadekvatno primjenjuju.

Opšte pravilo glasi da pješak mora da se kreće i stoji samo u oblastima predviđenim za pješake. Pješaci se moraju kretati pločnicima koji su za njih predviđeni, a to može biti trotoar. Ukoliko nema pločnika ili trotoara, pješaci moraju hodati lijevom stranom puta kako bi mogli da vide vozila koja im idu u susret. Ukoliko su u grupi, pješaci moraju da hodaju jedan iza drugog.

Djeca u pratnji roditelja uvijek moraju hodati bezbjednom stranom puta izbjegavajući ivice puta u blizini drumskog saobraćaja. Na mjestima gdje saobraćaj regulišu semafori, pješaci moraju da se pridržavaju tih pravila.

Djeca su najčešće izložena samostalnom kretanju na putu od kuće do škole i obrnuto. Nezgodan period za djecu u saobraćaju su prvi, drugi, treći i četvrti razredi škole. Djeca iz urbanog područja su u vrtićima upućivana i imali su dodira sa bezbjednošću u saobraćaju, dok djeca iz seoskog područja, koja nisu išla u vrtić, učena su samo od strane roditelja.

Djeca u saobraćaju se mogu posmatrati kroz starosnu dob, od čega zavisi njihova samostalnost i shvatanje bezbjednosti u saobraćaju, i to:

1. Djeca ispod 5 godina
2. Djeca od 6-9 godina
3. Djeca od 10-14 godina.

Veći broj djece pješice dolazi do škole, na dužem putu više puta prelazi preko kolovoza ili se njime kreće. Na tim mjestima često nema ležećih policajaca i dežurstva policije, u tom slučaju bi djeci, kada se sami nađu na takvom putu, svi učesnici u saobraćaju trebali pružiti pomoć, a vozači bi trebali da na njih obrate posebnu pažnju i omoguće im bezbjedno kretanje.

Svakom djetetu najveći uzor jesu roditelji, ono nastoji oponašati svoje roditelje gotovo u svemu. Sklono je slijediti dobre ali nažalost i loše navike roditelja. Ako roditelji nisu uporni u namjeri da njihovo dijete usvoji pozitivne navike ono će preuzeti one negativne navike koje mu nameće njegova okolina. Djeca najbrže i najtemeljitiije uče kroz igru, u opuštenoj atmosferi.

#### **4. MJERE ZA POVEĆANJE BEZBJEDNOSTI DJECE PJEŠAKA**

Jedna od mjera koja treba da se preduzme za povećanje bezbjednosti djece pješaka jeste povećanje zona smirenog saobraćaja.

Zona smirenog saobraćaja je područje u naselju, obilježeno propisanim saobraćajnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka zbog dozvoljenog kretanja pješaka i dječije igre.

Neophodno je postavljanje horizontalne i vertikalne signalizacije, kao i redovno održavanje drvoreda i zelenila radi bolje uočljivosti iste. Takođe postavljanje pješačkih prelaza u kombinaciji sa pješačkim stazama koje će služiti djeci do i od škole preko istih.

Najznačajnije mjere koje se odnose na osnovne škole, odnosno saobraćajno vaspitanje koje bi učenici osnovnih škola trebali da savladaju:

- osnovne saobraćajne znake, njihovo značenje i saobraćajne uslove u kojima se oni kreću,
- osnovne pojmove i pravila u saobraćaju, te pravilne navike o njima,
- izbjegavanje opasnih situacija na putu od kuće do škole i nazad, tako što će im se na te situacije i opasnosti ukazati praktičnim vježbama,
- samostalno korišćenje dozvoljenih saobraćajnih sredstava,
- osnovno o funkcionisanju i upotrebi saobraćajnih sredstava.

Najznačajnije mjere koje se odnose na porodicu:

- naučiti dijete da u školu ide uvijek istim školskim putem,
- naučiti dijete da ide u grupi sa drugom djecom,

- naučiti dijete da prije stupanja na kolovoz treba da stanu i osmotre saobraćaj u lijevu i desnu stranu,
- naučiti djete da nikada ne pretrčava preko kolovoza,
- naučiti dijete da osmatra vozilo i da pogledom uspostavi kontakt sa vozačem,
- naučiti dijete da ne trči za loptom koja skakuće ka kolovozu i
- naučiti dijete da nikada ne prelazi ulicu kada je upaljeno crveno svijetlo na semaforu, kao i iza i ispred parkiranih vozila.

## 5. ZAKLJUČAK

Činjenica je da edukacija djece za bezbjedno učestvovanje u saobraćaju počinje u predškolskim ustanovama, a nastavlja se u osnovnim školama, ipak uloga roditelja je nezamjenljiva. Roditelji mogu učiniti najviše za bezbjednost svoje djece. Zato je potrebno da znaju sve o djeci kao samostalnim učesnicima u saobraćaju i o tome kako da pripreme svoje dijete da samostalno učestvuje u saobraćaju. Sve odgovore mogu da dobiju u raznoj edukativnoj literaturi, tv emisijama, internetu i slično.

Djeca u saobraćaju suviše brzo ili sporo donose odluke. Zbog čega je važno da saobraćajne situacije u kojima dijete treba da donese odluke budu što jednostavnije, a ne da zahtjevaju integrisanje većeg broja informacija. Treba naučiti dijete da bira najbezbjednije i najjednostavnije puteve do cilja.

## 6. LITERATURA

- [1] Lipovac, K. (2008), BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA, Službeni list SRJ, Beograd.
- [2] (ZoOBS BiH, 2017), Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, (Sl. glasnik BiH, br. 6/06; 75/06; 44/07; 84/09; 48/10; i 8/17).
- [3] Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske, (Sl. glasnik RS, br. 63/11).
- [4] Đurić, T., Popović, Đ. i Bošković, M. (2016), EDUKACIJA ZA SAOBRAĆAJ, Univerzitet Istočno Sarajevo, Saobraćajni fakultet Doboje, Doboje,
- [5] Đurić, T., Jerković, J., Zeko, M. i Jerković, T. (2016), Edukacija roditelja i učitelja kao faktor bezbjednosti saobraćaja, XIII Međunarodno savjetovanje "Inovativne tehnologije u funkciji rješavanja saobraćajnih i ekoloških problema zemalja u tranziciji", Zbornik radova, Vlašić,
- ◀ [6] Đurić, T., Đuraš, D. i Šljokavica, S. (2011). Analiza bezbjednosti djece pješaka na području opštine Derventa sa prijedlogom mjera za poboljšanje stanja, III Međunarodni simpozijum „Novi horizonti saobraćaja i komunikacija 2011“, Zbornik radova, Doboje,