

**ANALIZA SPROVOĐENJA PROPISA I SMJERNICA U OBLASTI SIGURNOSTI PJEŠAČKOG SAOBRAĆAJA**  
ANALYSIS OF THE IMPLEMENTATION OF REGULATIONS AND GUIDELINES IN THE AREA OF PEDESTRIAN  
TRAFFIC SAFETY

**Prof. dr. Fadila Kiso**, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo  
**Samira Šabanović**, MA – inž. saob. i kom., Fakultet za saobraćaj i komunikacije

**Kategorizacija rada:** Pregledni naučni rad (Review article)\*

UDK656.142

625.712:34

**SAŽETAK:** Sigurnost cestovnog saobraćaja može se definisati kao stanje društveno prihvatljivog rizika. Problem sigurnosti ranjivih korisnika koji uključuju djecu, pješake, bicikliste nije odgovarajuće tretiran u evropskoj saobraćajnoj politici pa tako ni u Bosni i Hercegovini. Saobraćajni planeri su u zadnje vrijeme napravili pozitivne pomake u pogledu poboljšanja mobilnosti i protočnosti cestovnih motornih vozila pri čemu se nije dovoljno vodilo računa o sigurnosti i pristupačnosti ranjivih korisnika. Čovjek kao učesnik u saobraćaju sa osobnim značajkama, psihofizičkim osobinama, obrazovanjem i kulturom, najodgovorniji je subjekt koji utječe na taj rizik. Pješaci spadaju u kategoriju najugroženijih učesnika u saobraćaju i bez obzira na uzrast i životnu dob ponekad nisu svjesni koliko zbog nepoznavanja i nepoštivanja saobraćajnih propisa ili nepromišljenih postupaka mogu doprinijeti nastanku saobraćajne nesreće odnosno sudjelovati u njoj. Za veću sigurnost pješaka u saobraćaju potrebno je promijeniti niz elemenata od obrazovanja, preventivnih aktivnosti i djelovanja na svijest čovjeka, pa do represivnih aktivnosti kao krajnje mjere u stvaranju veće sigurnosti cestovnog saobraćaja. Samo takav pristup može izmijeniti sliku stradanja na našim cestama. Rad je usmjeren na sigurnost ranjivih korisnika cestovnog saobraćaja. Izvršena je analiza provođenja propisa u oblasti sigurnosti ranjivih korisnika cestovnog saobraćaja, rizici kojima su izloženi ranjivi korisnici cestovnog saobraćaja kao i mjere zaštite.

**KLJUČNE RIJEČI:** Sigurnost u saobraćaju, pješaci, regulativa.

**ABSTRACT:** Road traffic safety can be defined as being socially acceptable risk. The problem of security of vulnerable users including children, pedestrians, cyclists is not properly treated in European transport policy and therefore not in Bosnia and Herzegovina. Traffic planners have recently made positive progress in terms of improving mobility and traffic flow of the road motor vehicles while the safety and accessibility of vulnerable users has not been sufficiently taken into account. Man as a traffic participant with personal characteristics, mental and physical characteristics, education and culture, is the most responsible entity that affects this risk. Pedestrians fall into the category of the most vulnerable traffic participants, regardless of their age, but sometimes they are not aware of how much due to ignorance and disrespect of traffic regulations or reckless actions they can contribute to the occurrence of a traffic accident or be a part of it. For greater safety of pedestrians in traffic it is necessary to change a series of elements, from education, prevention activities and effects on human consciousness, to the repressive activities as an extreme measure to create greater road traffic safety. Only such an approach can modify the image of suffering on our roads. The work is focused on the safety of vulnerable road traffic users. An analysis of the implementation of regulations from the field of vulnerable road traffic users safety, risks to which they are exposed, as well as their protection measures was conducted.

**KEYWORDS:** Traffic safety, pedestrians, regulations.

#### UVOD

Jedna od ključnih odrednica cestovnog saobraćaja svake države je i sigurnost u saobraćaju. U svakoj je ljudskoj aktivnosti prisutan rizik, no daleko najveći je upravo u cestovnom saobraćaju, u kojem učestvuje praktično svaki čovjek. Brza urbanizacija koja dovodi do povećanja broja gradskog stanovništva i dužine putovanja, te nagli porast broja vozila i neodgovarajuća infrastruktura kao i neadekvatno ponašanje svih učesnika u saobraćaju imaju za posljedicu povećanje broja nesreća na cestama. Godišnje u svijetu gine oko 1.3 milijuna (>3.000 svaki dan), a u Europskoj uniji oko 40.000 ljudi (Archer, 2007; World Health Organization, 2011). Gotovo polovina (46%) poginulih na cestama svijeta čine ranjive skupine: pješaci, biciklisti i motociklisti (World Health Organization, 2012). U posebno nepovoljnom položaju su pješaci, kao najugroženija kategorija učesnika. Pješak je ravnopravan učesnik u saobraćaju kao i vozilo. Najveći dio ukupnog saobraćaja otpada na pješake, pa su zato oni i najugroženija grupa učesnika u saobraćaju. Najveće

---

\*Priljeno / Received: 24. 05. 2015.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 05. 06. 2015.





opasnosti im prijete od strane vozača motornih vozila sa kojima se susreću u zajedničkom saobraćajnom prostoru. Gužve na pješačkim prijelazima, često nepoštivanje saobraćajnih propisa u pravu prvenstva pješaka, sve to utječe da pješaci kao slabiji trpe jače koji nikako ili pak rijetko ispoštujupješaka. Pogotovo su kritični pješački prijelazi preko većih raskrsnica i bulevara, gde se često dešava da apsolutno niko od vozača ne stane da propusti pješaka, gdje su pješaci prepušteni sami sebi i na sopstvenu odgovornost traže povoljnu priliku kako bi prešli ulicu na pješačkom prijelazu, koji je vidno obilježen, ali koji se ne poštuje. Kao posljedica toga svakodnevno se mogu čuti vjesti o nesrećama, gde je veliki broj onih u kojima su pješaci žrtve. Sigurnost saobraćaja u velikoj mjeri zavisi, kako od ponašanja vozača, tako i od ponašanja pješaka u saobraćaju. Shodno tome, poznavanje stavova i ponašanja pješaka može pomoći u razumijevanju potreba ove grupe učesnika u saobraćaju. Ovo je naročito bitno za donosiocje mjera prilikom unapređenja bezbjednosti saobraćaja.

## 1. ANALIZA PROPISA I SMJERNICA U OBLASTI SIGURNOSTI PJEŠAČKOG SAOBRAĆAJA

Po definiciji pješak je lice koje učestvuje u saobraćaju a ne upravlja vozilom, niti se prijevozi u vozilu ili na vozilu, lice koje vlastitom snagom gura ili vuče vozilo, ručnakolica, dječije prijevozno sredstvo, bicikl, bicikl sa motorom ili pokretna kolica za nemoćna lica, lice u pokretnoj stolici za nemoćna lica koju pokreće vlastitom snagom ili snagom motora, ako se pri tome kreće brzinom čovječijeg hoda, kao i lice koje klizi klizaljka, skijama, sankama ili se vozi na koturaljkama. Pješaci su najbrojnija kategorija učesnika u saobraćaju, najsporiji inajmanje zaštićeni, ali dovoljno pokretljivi da se u slučaju potrebe zaustave ili uklone sa kolovoza brže i lakše nego bilo koje vozilo. Pravilno ponašanje pješaka u saobraćaju, međusobna tolerancija između pješaka i vozača jedno je od mjerila stepena saobraćajne kulture i uslov bezbjednog odvijanja saobraćaja.

### 1.1. Obvezujući propisi i smjernice za ponašanje pješaka u saobraćaju

Propisima su regulisana pravila kretanja pješaka, koja ih obavezuju na pažljivo i oprezno kretanje kako bi se izbjegle saobraćajne nezgode. U naselju, ako idete pješice, za svoje kretanje prvenstveno morate koristiti trotoar ili drugu određenu površinu pogodnu za kretanje pješaka (pješačka staza).



Slika 1. Raspodjela prostora za motorni i pješački saobraćaj u profilu saobraćajnice

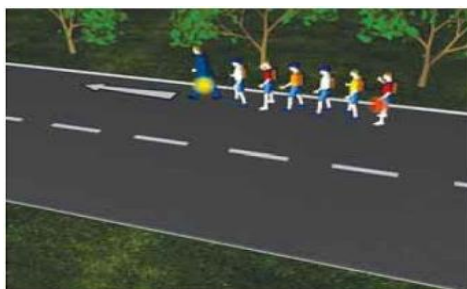


Slika 2. Kretanje pješaka trotoarom



*Slika 3. Pješačka staza*

Po pravilu, pješak ne smije da se kreće i zadržava na kolovozu. Ukoliko u naselju na putu nema trotoara ili drugih površina pogodnih za kretanje pješaka, pješak smije da se kreće kolovozom. Ako se pješaci kreću kolovozom, moraju da se kreću što bliže ivici kolovoza i to vrlo pažljivo, tako da ne ometaju ili ne sprečavaju saobraćaj vozila. Na javnim putevima van naselja, na kojima nije propisom ili saobraćajnim znakom zabranjeno kretanje pješaka, a za kretanje nemaju drugih pogodnih površina, pješaci smiju da se kreću uz lijevu ivicu kolovoza u smjeru kretanja, tako da vozilima dolaze u susret (pješaci vide vozila i vozači vide pješake). Izuzetno od ovog pravila, pješak može da se kreće desnom stranom kolovoza samo kada je za njega takvo kretanje bezbjednije (nepregledna krivina, provalija, usjek, zasjek, odron). Kada se pješaci kreću kolovozom u grupi treba da hodaju jedan iza drugog. Ako se kreću jedan pored drugog dovode u opasnost i sebe i vozače vozila koji ih moraju obići. Uz desnu ivicu kolovoza u smjeru kretanja mora da se kreće: organizovana kolona pješaka kao i pješak koji gura ručna kolica, bicikl, laki motocikl ili motocikl, te lica koja se kreću u invalidskim kolicima. Svakodnevno pješaci različitih uzrasta smrtno stradaju ili postaju invalidi u saobraćajnim nezgodama, koje se događaju danju ili noću, ili u vrijeme smanjene vidljivosti. Jedan od glavnih razloga zbog kojih se te nezgode događaju je slaba uočljivost pješaka, pogotovo ako nose tamnu odjeću. Pješaci jasno vide svjetlo vozila i s veće udaljenosti te pretpostavljaju da i njih vozači vide, međutim, to nije tačno. Kada se kreću kolovozom na javnom putu van naseljenog mjesta, noću i danju u uslovima smanjene vidljivosti, pješaci bi trebali biti opremljeni svjetloodbojnim prslukom. Dijete, ako se kreće noću kao i prilikom smanjene vidljivosti po kolovozu, neosvjetljenog ili slabo osvjetljenog puta mora imati na vidnom mjestu (na školskoj torbi, odjeći, obući,... ) obilježja sa retroreflektujućim karakteristikama. Noću, kolona pješaka mora biti obilježena s prednje strane svjetlom bijele ili žute boje, a sa zadnje strane svjetlom crvene boje.



*Slika 4. Kretanje organizovane kolone pješaka noću*

Opasnost za pješake na putu predstavljaju raskrsnice i prelaženje s jedne na drugu stranu kolovoza, a naročito pred školama, javnim zgradama, igralištima i svuda gdje je velika gustina saobraćaja, a prijelaz pješaka čest. Pješak je dužan da prijelazi preko kolovoza i biciklističke staze pažljivo i najkraćim putem, nakon što se prije stupanja na kolovoz uvjeri da to može da učini na bezbjedan način. Kolovoz je najbezbjednije prijelaziti na denivelisanim prijelazima ("paserele" i podzemni pješački prolazi). Pješački podzemni prolazi ili nadzemni prijelazi najsigurniji su za kretanje pješaka. Međutim, ima dosta pješaka koji ih nerado koriste zbog njihove dužine (penjanje i silaženje), te prelaze nepropisno ispred vozila na kolovozu, što je veoma opasno.



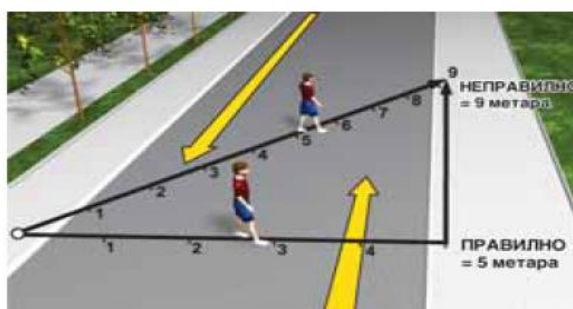


Slika 5. Podzemni prolaz



Slika 6. Nadzemni prolaz „paserela“

Ako u blizini nema denivelisanih prijelaza, kolovoz je najbezbednije prelaziti na semaforizovanom obilježenom pješačkom prijelazu, pa potom na obilježenom pješačkom prijelazu. Na putu koji ima obilježene pješačke prijelaze "zebre" ili posebno izgrađene prijelaze, odnosno prolaze za pješake, pri prelaženju puta, pješak je dužan kretati se tim prijelazima, odnosno prolazima, na dostupnoj udaljenosti do 100 m. Na pješačke prijelaze - "zebre", ne treba stupati bezbrižno i iznenada, prije stupanja obavezno treba obratiti pažnju na brzinu i udaljenost vozila od pješačkog prijelaza. Pješaci koji prijelaze kolovoz na raskrsnici na kojoj se saobraćaj reguliše pomoću semafora dužni su da postupaju prema svjetlosnim znakovima na semaforu. Pješak koji namjerava preći preko kolovoza na mjestu gdje ne postoji obilježeni pješački prijelaz ne smije stupiti na kolovoz ako time ometa saobraćaj vozila. Prilikom prelaženja kolovoza na raskrsnicama bez pješačkog prijelaza, pješak mora, prije stupanja na kolovoz naročitu pažnju obratiti na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju. Za pješaka na raskrsnici opasnost predstavljaju i ona vozila koja skreću ili zadržavaju smjer kretanja. Na mjestu gdje nema „zebre“, kolovoz treba prelaziti najkraćim putem (pod pravim uglom u odnosu na uzdužnu osu puta). Kada se kolovoz prelazi „dijagonalno“, put prelaska je duži i opasniji.



Slika 7. Najkraći put prelaska kolovoza

Prije stupanja na kolovoz na kome se odvija dvosmjerni saobraćaj, potrebno je stati na trotoar ili ivici kolovoza, pogledati prvo na lijevu, pa potom na desnu stranu, osmotriti blizinu i udaljenost dolazećih vozila. Kada se uvjerimo da su vozila na dovoljnoj udaljenosti ponovo pogledati na lijevu stranu i kolovoz prijelaziti. Kada pješak dođe do sredine kolovoza, potrebno je da ponovo pogleda na desnu stranu i bezbježno pređe kolovoz. Prelazak preko kolovoza pješak mora otpočeti tako da bude uočljiv od strane vozača, odnosno da nije zaklonjen iza parkiranih vozila, drvoreda, zaustavljenog autobusa, itd.

## 1.2. Propisane obaveze vozača prema pješacima

Obaveza je vozača da posveti pažnju pješacima koji se nalaze na kolovozu ili na njega nailaze. Vozač je dužan da u zavisnosti od potrebe smanji brzinu kretanja ili zaustavi svoje vozilo, a posebnu pažnju mora da posveti kretanju i ponašanju:

- djece (lopta je izletjela na put, sigurno i dijete trči za njom),
- invalida (potrebno im je viševremena da pređu kolovoz),
- starih i nemoćnih osoba.

Vozač ne smije vozilom da presjeca:

- kolonu djece,
- vojnika,
- pogrebnu povorku i svaku drugu organizovanu povorku građana koja se kreće po kolovozu.





Kad prilazi obilježenom pješačkom prijelazu, vozač mora da vozi pažljivo i ako treba da zaustavi vozilo ispred prijelaza. Na dijelu puta na kome se kreću djeca ili su postavljeni saobraćajni znakovi o učešću djece u saobraćaju, vozač je dužan da vozi sa naročitom oprežnošću i takvom brzinom, da može vozilo zaustaviti u slučaju potrebe. Kada postoje dvije ili više saobraćajne trake u jednom smjeru i ako je vozač vozila u desnoj saobraćajnoj traci zaustavio svoje vozilo radi propuštanja pješaka, to mora uraditi i vozač drugog vozila, jer nije dozvoljeno prolaziti i obilaziti zaustavljeno vozilo ispred pješačkog prijelaza.

Vozač koji skreće na bočni put, na čijem ulazu ne postoji obilježen pješački prijelaz, dužan je da skretanje izvrši smanjenom brzinom i ne smije da ugrozi pješake koji su već stupili na kolovoz. Ako je saobraćaj na obilježenom pješačkom prijelazu regulisan svjetlosnim saobraćajnim znakovima ili znakovima ovlaštenog lica vozač je dužan da:

- zaustavi svoje vozilo ispred pješačkog prijelaza kada mu je datim znakom zabranjen prolaz,
- ne ometa kretanje pješaka koji su već stupili na pješački prijelaz i kada mu je datim znakom prolaz dozvoljen,
- skreće smanjenom brzinom i propusti pješake koji prijelaze bočni kolovoz, i kada je dozvoljen prolaz.

Vozač, ukoliko naiđe na dio kolovoza koji je prekriven vodom (bara) mora da usporikretanje i da polako prođe tu neravninu. Ukoliko bi velikom brzinom prošao kroz tu neravninu-baru, rizikuje da ošteti vozilo jer nema predstavu kolika je dubina te neravnine i da isprska pješaka i time ugroziti njegovu bezbjednost jer vozač ne smije da ugrožava bezbjednost pješaka ni na koji način.

## 2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

Analiza postojećeg stanja izvršena je putem bihejviorističkog istraživanja vozača, pješaka i biciklista na cesti. Bihejviorizam predstavlja pristup u psihologiji koji se temelji na tvrdnji da je ponašanje zanimljivo i vrijedno znanstvenoga istraživanja, koje ima za cilj otkrivanje zakonitosti ponašanja ljudi u određenim situacijama. Ponašanje se, prije svega, sastoji u spolja vidljivim mišićnim reakcijama koje mogu biti sasvim proste, ali i veoma složene. Svi bihejvioristički pojmovi zasnivaju se posmatranju ponašanja. Otuda su osnovni bihejvioristički pojmovi draž i reakcija - bezuslovna i uslovna reakcija, kao i pojam navike. Cilj bihejviorističke psihologije je otkrivanje zakona ponašanja, otkrivanje S - R veza, tj. utvrđivanje zavisnosti ponašanja od određenih spoljašnjih uslova.

### 2.1. Rezultati bihejviorističkog istraživanja vozača u cestovnom saobraćaju

Terenska istraživanja saobraćajne kulture usmjerena su na vozače koji su najvažniji i potencijalno i najopasniji učesnici u cestovnom saobraćaju. Posebno su posmatrani vozači motornih vozila u blizini obilježenih i izvan obilježenih pješačkih prijelaza, kao i nepropisno parkiranje i zaustavljanje motornih vozila. Teško je i pretpostaviti koliko se puta dogodi u toku dana da automobil jednostavno projuri, iako pješak stoji na pola ulice nasred pješačkog prijelaza. Problem koji jedino može da se riješi uvođenjem video-nadzora jer nema toliko pripadnika saobraćajne policije koji bi pisali kazne.



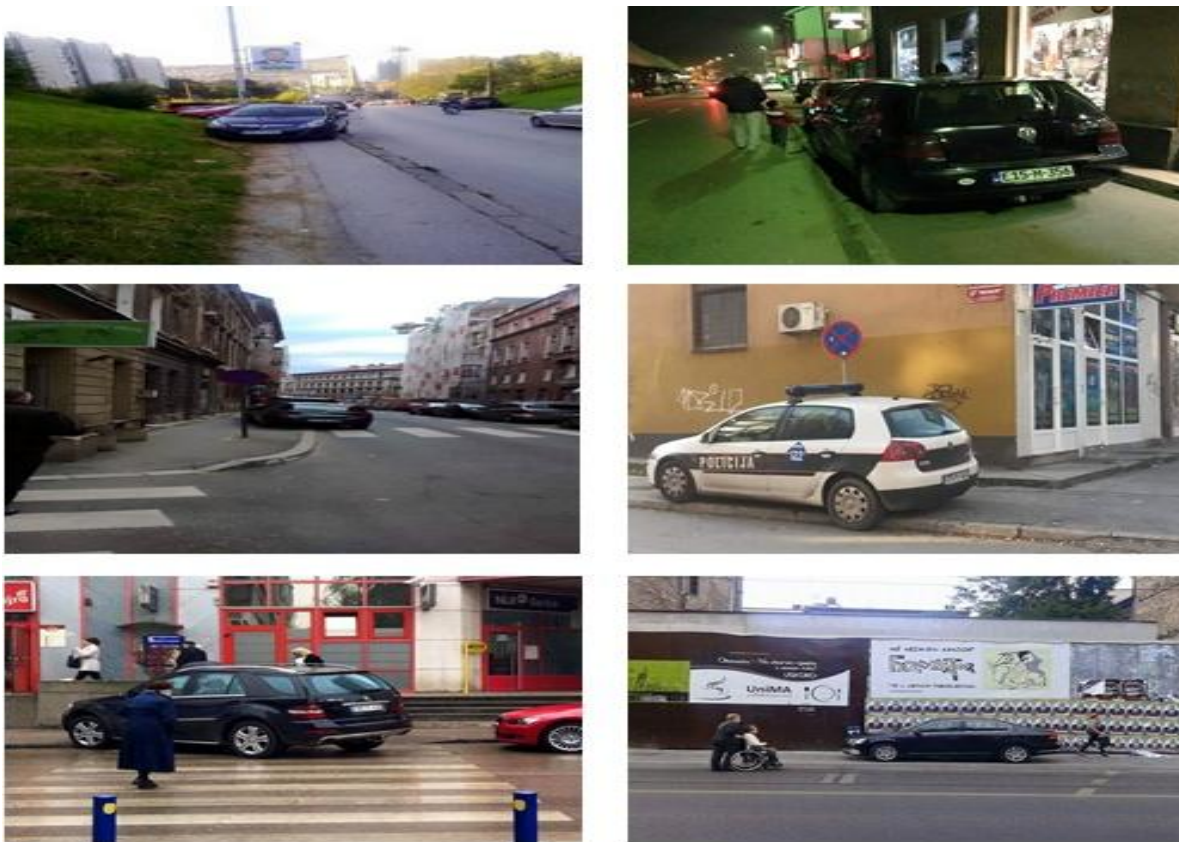
*Slika 8. Pješački prijelaz regulisan isključivo horizontalnom signalizacijom*

Da bi se spriječile ovakve situacije, svi vozači treba da obrate posebnu pažnju na kretanje pješaka prilikom prelaska preko obilježenog pješačkog prijelaza na kolovozu sa dvije ili više saobraćajnih traka u jednom smjeru, posebno u situacijama kada je u nekoj od saobraćajnih traka, neposredno ispred pješačkog prijelaza, zaustavljeno vozilo. Zakonom je definisano da, ukoliko na pješačkom prijelazu saobraćaj nije regulisan uređajima za davanje svjetlosnih saobraćajnih znakova, niti znacima policijskih službenika, vozač je dužan da prilagodi brzinu vozila. Vozač je dužan da prilagodi brzinu vozila tako da u svakoj situaciji koju vidi ili ima razloga da predvidi, može bezbjedno da zaustavi vozilo ispred pješačkog prijelaza i propusti pješaka koji je već stupio ili stupa na prijelaz ili pokazuje namjeru da će na njega stupiti. Desetak automobila, jedno iza





drugog, gotovo svakog dana je parkirano na trotoaru. Za saobraćajni znak koji zabranjuje parkiranje izgleda niko ne „haje“. Parkira se ko kako stigne i gdje se ukaže slobodno mjesto. Automobili koji prolaze nerijetko i po nekoliko minuta stoje dok se nesavjesni vozači uparkiraju, a sugrađani koji prolaze trotarom prinuđeni su da zaobilaze vozila i da se kreću kolovozom. Nepropisno parkirana vozila gotovo svakodnevno zadaju glavobolje brojnim učesnicima u saobraćaju, a ogorčeni građani kažu da im najviše smeta kada zbog vozila parkiranih na trotoarima moraju hodati ulicom i strahovati da li će ih udariti auto.



*Slika 9. Nepropisno parkiranje i zaustavljanje vozila*

Prema Zakonu o sigurnosti saobraćaja BiH vozač ne smije zaustaviti li parkirati vozilo na svim uređenim zelenim površinama, parkovima, trotoarima, i sl. Kazna za ovaj prekršaj iznosi 40 KM. Nažalost, ovaj zakon se rijetko poštuje kada je parkiranje u pitanju.

## 2.2. Rezultati bihejviorističkog istraživanja pješaka i biciklista u cestovnom saobraćaju

Ciljterenskih istraživanja bio je utvrditi koliko pješaci i biciklisti doprinose vlastitoj (ne) sigurnosti na cesti. Rezultati ove provjere pokazuju kako, nažalost, osim neodgovornih vozača koji stvaraju probleme na cesti i ostali učesnici u saobraćaju često izazivaju kaos. Nažalost, ova provjera pokazuje da se ne može govoriti samo o nekulturi vozača kao rasprostranjenom činjenici, nego o istovjetnom ponašanju biciklista i pješaka. Saobraćajna nekultura i nepoštivanje propisa kod nas je prečesto i prijelaz granice slučaja. Posmatrani su pješaci koji, unatoč sigurnom podhodniku, rizikuju život prelazeći kolovoz (ulicu) sa tri saobraćajne trake. Uočili smo bicikliste koji ne staju na pješačkom prijelazu unatoč relativno slaboj vidljivosti i pješake koji ne uočavaju biciklističku stazu i prelaze cestu kada je crveno. Teško je objasniti zašto gotovo 50% pješaka odbija koristiti pothodnik i odlučuje se na nevjerojatno riskantan i protupropisni manevar pretrčavanja tri saobraćajne trake. Još je teže to shvatiti imajući u vidu da je svaki drugi pješak umirovljenik stariji od 60 godina, koji često nosi teret namirnica. Također je sprovedeno istraživanje da li poštuju pješaci zeleno i crveno svjetlo na semaforu, te se pokazalo kako većina pješaka ne želi čekati zeleno svjetlo, a neki čekaju zeleno pa već na sljedećem semaforu na istoj raskrsnici prolaze kroz crveno svjetlo.



*Slika 10. Nepropisni prelazak pješaka na semaforisanoj raskrsnici*

Prema pravilima, pješaci bi se trebali pridržavati svoje zone i maknuti se od biciklističke staze, dok bi biciklisti trebali koristiti svoju stazu i izbjegavati prostor namjenjen za kretanje pješaka. Vidjeli smo pješake koji hodaju po biciklističkoj stazi, gotovo se sudaraju sa biciklistima i razmjenjuju teške riječi, također i pješaci često zaborave da hodaju po biciklističkoj stazi, bicikli skreću sa nje na pješački dio i umalo udaraju pješake. Ova provjera ponašanja pokazala je kako negativci nisu samo neki vozači automobila jer se čini kako je saobraćajna nekultura široko rasprostranjena i među pješacima i biciklistima.

### **3. MJERE ZA POVEĆANJE STUPNJA SIGURNOSTI PJEŠAKA**

Postojeće stanje moguće je mijenjati represivnim mjerama poput češćih akcija policije na kritičnim mjestima i većom izvješnošću kažnjavanja nepropisnog ponašanja, ali i poboljšanjem cestovne infrastrukture kao i odgoj i edukacija: sprovođenje edukativnih programa od najranije dobi, sistemsko uvođenje saobraćajnog odgoja u osnovne i srednje škole, edukacija odraslih. Mjere usmjerene na ponašanje imaju glavnu ulogu u zaštiti ranjivih učesnika u saobraćaju. Nebezbedno ponašanje može za nekoliko sekundi da ugrozi sve napore uložene za postizanje bezbednosti vozila i odgovarajuće infrastrukture. Nebezbedno ponašanje može lako da dovede do smrti ili povreda koje izazivaju trajni invaliditet. Kada se govori o mjerama usmjerenim na ponašanje, trebalo bi razlikovati mjere koje su usmjerene na ponašanje ranjivih učesnika u saobraćaju (npr., na upotrebu zaštitne opreme), mjere koje su usmjerene na ponašanje ostalih učesnika u saobraćaju (ograničenje brzine, dozvoljeni nivo alkohola u krvi) i mjere koje su usmjerene na ponašanje svih učesnika u saobraćaju (edukacija, kampanje za podizanje svijesti, prinuda).

#### **3.1. Mjere usmjerene na ponašanje ranjivih učesnika u saobraćaju**

Na samom početku treba naglasiti da bezbednost ranjivih učesnika u saobraćaju u velikom stepenu zavisi upravo od njihovog ponašanja. Pored pješaka, bicikli, bicikli sa motorom i motocikli mogu da predstavljaju dobru alternativu za automobile kada su u pitanju kratka putovanja. Međutim, imajući u vidu njihov viši nivo rizika, od fundamentalnog je značaja da učesnici u saobraćaju koriste adekvatnu zaštitu. Upotreba zaštitnih kaciga (prilikom vožnje motornih dvotočaka i bicikala) i usvajanje ispravnog ponašanja u saobraćaju mogu dadoveđu do važnih razlika u smislu smanjenja broja žrtava. Ranjivi učesnici u saobraćaju predstavljaju važnu komponentu cestovnog saobraćaja, naročito u urbanim oblastima. Oni nisu izuzeti od poštovanja saobraćajnih pravila, i veoma je važno da ih pažljivo poštuju. Ranjivi učesnici u saobraćaju trebalo bi da se ponašaju disciplinovano, na primjer, trebalo bi da prolaze samo kada to dozvoljavaju saobraćajni signali, da izbjegavaju opasne prečice i da učine sebe što uočljivijim.

#### **3.2. Mjere usmjerene na ponašanje ostalih učesnika u saobraćaju**

Ranjivi učesnici u saobraćaju dijele prostor na putevima sa ostalim učesnicima u saobraćaju i dolaze u mnoge konfliktno situacije. Stoga je ponašanje ostalih učesnika u saobraćaju bar isto toliko važno koliko i ponašanje ranjivih učesnika u saobraćaju, kako bi se garantovao visok nivo bezbednosti. Poštovanje ograničenja brzine, upravljanje vozilom samo kada vozač nije pod dejstvom alkohola i usvajanje mirnog, neagresivnog stila vožnje, sve to doprinosi bezbednosti ranjivih učesnika u saobraćaju. Agresivno ponašanje postaje sve više uobičajeno na putevima i uzrok je mnogih teških saobraćajnih nezgoda sa ranjivim učesnicima u saobraćaju. Prolazak kroz crveno svjetlo, parkiranje na pješačkim stazama i nezaustavljanje na pješačkim prijelazima veoma su česta ponašanja, protiv kojih se treba boriti.







### 3.3.Mjere usmjerene na ponašanje svih učesnika u saobraćaju

Mjere kao što su informisanje, edukacija i obuka, kao i kampanje za podizanje svijesti i stroga prinuda, također imaju ulogu u zaštiti ranjivih učesnika u saobraćaju. Informisanje, edukacija i praktična obuka od suštinskog su značaja za sakupljanje stavova, vještina i znanja potrebnih za bezbjednu upotrebu puteva, kako od strane vozača, tako i od strane ranjivih učesnika u saobraćaju, od detinjstva do starosti, čak i kada je teško kvantifikovati njihov potencijal za smanjenje broja žrtava. Pored znanja i vještina potrebnih za bezbjednu vožnju u opštem slučaju, imajući na umu bezbjednost ranjivih učesnika u saobraćaju, kandidate koji uče da voze trebalo bi posebno obučiti da prepoznaju situacije sa kojima se mogu suočiti ranjivi učesnici u saobraćaju i tako izložiti riziku, kao i da reaguju na ove situacije na način koji dovodi do minimalnog rizika, uz naročito obraćanje pažnje na ograničene sposobnosti djece, starijih osoba i osoba sa smanjenom pokretljivošću. Kampanje imaju važnu ulogu u postizanju veće svijesti o rizicima od saobraćajnih nezgoda, i boljeg razumjevanja i prihvatanja potrebe za mjerama bezbjednosti na putevima. U Belgiji, na primjer, Institut za bezbjednost na putevima Belgije (IBSR/BIVV) organizuje po jednu kampanju za podizanje svijesti godišnje, usmjerenu na potrebe ranjivih učesnika u saobraćaju. Intenzivne aktivnosti prinude koje rješavaju najveće probleme sa ponašanjem vozača (kao što su prekoračenje brzine, vožnja pod dejstvom alkohola, neupotreba zaštitnih kaciga kao i nepropisno parkiranje i zaustavljanje) predstavljaju važno sredstvo za poboljšanje bezbjednosti ranjivih učesnika u saobraćaju na putevima. Ove aktivnosti, sprovedene u skladu sa standardima najbolje prakse, mogu da dovedu do brzog i masovnog smanjenja žrtava i povreda, na način koji je veoma efektivan u smislu troškova (ETSC, 2003a).

### 3.4.Značaj i rezultati globalizacije problema sigurnosti u cestovnom saobraćaju

Od 2001. godine pokret globalne sigurnosti na cestama ima zadatak da vrši podizanje svijesti i obezbijedi sigurno djelovanje, a sve to u svrhu povećanja sigurnosti u cestovnom saobraćaju. Pokret djeluje kao jedan od deset „velikih javnih zdravstvenih dostignuća u Svijetu u posljednjoj deceniji“. Kampanja Koalicije za međunarodnu sigurnost na cestama kulminirala je izuzetno uspješno na prvoj globalnoj ministarskoj konferenciji o cestovnoj sigurnosti, u organizaciji vlade Ruske Federacije u novembru 2009. godine, a naknadno je usvojeno i proglašenje Dekade akcije za cestovnu sigurnost 2011. – 2020. godine, od strane generalne skupštine Ujedinjenih nacija. U dekadi sigurnosti pokreću se inovativni programi globalne saradnje u okviru zanemarenih područja sigurnosti na cestama kao što je npr. policijsko djelovanje. Ključ u smanjenju faktora rizika zahtijeva značajne napore za provedbu u cestovnom saobraćaju kao i podršku policije u kampanjama za podizanje javne svijesti. Zaista, oslanjajući se na informativne kampanje i samo na promociju, na primjer, upotrebe sigurnosnog pojasa ili kacige, su neefikasni osim ako su u kombinaciji s jakim angažmanom za provedbu kaznenih mjera. Na narednoj slici slikovito su prikazani osnovni problemi, odnosno faktori ugrožavanja sigurnosti u cestovnom saobraćaju u današnje vrijeme. Među tim problemima, sigurnost pješackog i biciklističkog saobraćaja zauzima važnu poziciju, što upućuje na potrebu adekvatnog tretmana ovih kategorija saobraćajnih tokova.



Slika 11. Problemi sigurnosti u cestovnom saobraćaju i mjere za njihovo rješenje



Kontrolom i regulisanjem saobraćaja vrši se preventivni nadzor nad pridržavanjem propisa i nastoji se stvoriti bolja i bezbjednija sredina za sve učesnike u saobraćaju. Bez obzira na navike, shvatanja, težnje, želje i interese pojedinih učesnika u saobraćaju, kontrola ima za cilj da njihovo ponašanje zadrži u određenim normativno dozvoljenim okvirima. S obzirom da se kontrola saobraćaja obavlja na putu, ona se sukobljava i u izvesnoj mjeri mora da otklanja ili ublažava negativne posljedice ukupnog društvenog reagovanja, posebno nekih mjera društvene intervencije u saobraćaju. Bez obzira što se radi o prevashodnoj preventivnoj mjeri, zbog toga što ima ljudi koji nemaju dovoljan nivo znanja i kulture da poštuju društvene norme, slobode i prava drugih, kontrola saobraćaja ima i represivna obilježja. To je razlog što se sprovođenje ove mjere povjerava državnim organima, specijalno opremljenim i osposobljenim a ujedno i prilagodjenim savremenim uslovima kriminaliteta i suzbijanju saobraćajne delinkvencije.

## ZAKLJUČAK

*Pješaci predstavljaju najrizičniju grupu učesnika u saobraćaju. Vozači kada izađu iz vozila odmah postaju pješaci čime pješaci predstavljaju najbrojnije učesnike u saobraćaju. Kad se pogleda njihova izloženost saobraćajnim nezgodama dolazi se do zaključka da su pješaci grupa učesnika u saobraćaju koji su najugroženiji. Da bi se zaštitila ova rizična grupa učesnika u saobraćaju postoje propisi kojih se moraju pridržavati ne samo pješaci nego i ostali učesnici u saobraćaju kao što su vozači automobila, kamiona i dr.*

*Osnovna je poruka aktivnosti za zaštitu pješaka da djeca i mladi ljudi imaju prirodno pravo na sigurno učestvovanje u cestovnom saobraćaju. U cilju njihove zaštite sugereira se sljedeće:*

- investiranje u sigurne pješačke prijelaze i sigurne pješačke staze osobito na lokacijama gdje se češće kreću djeca (okolica dječjih vrtića, škola, dječjih igrališta...),*
- investiranje u izgradnju sigurnih biciklističkih staza,*
- u domeni planiranja, projektiranja i izgradnje saobraćajnica kao najvažniji element i zahtjev staviti sigurnost pješaka,*
- u domeni zakonodavstva uvođenje zakona i propisa kojima se štiti sigurnost pješaka i biciklista i ostalih, najranjivijih kategorija učesnika u saobraćaju,*
- sistemsko sprovođenje mjera za poboljšanje svih dijelova sistema (jačanje barijera) za sprečavanje nesreća,*
- konstantno smanjivanje nepovoljnih okolnosti koje uzrokuju nesreće (osobitu pažnju posvetiti rizicima koji dovode do teških nesreća kao i visokorizičnim skupinama: mladi i stariji pješaci, biciklisti i motociklisti),*
- i na kraju, ali ne manje važno, tolerancija svih učesnika u saobraćaju i međusobno uvažavanje.*

## CONCLUSION

*Pedestrians are considered the riskiest group within the vehicle traffic community. The drivers of the vehicles immediately become pedestrians as soon as they exit their vehicles, which makes them the largest group of all traffic participants. Furthermore, when we look at the exposure of the pedestrians to the vehicle accidents, we can conclude that they are most vulnerable group. In order to protect this group, there are regulations that are put in place not only for pedestrians but also for the other road users such as automobile drivers, truck drivers and others. The main point in increasing pedestrian safety is to allow kids and young adults to have a given right in a safe traffic participation. In effort to ensure pedestrians' safety the following is proposed:*

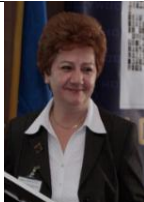
- investing in safe pedestrian crossings and safe walking routs, especially in areas where children are likely to be present. (school zones, kindergartens, parks...),*
- investing in construction of safe bike paths,*
- in respect to planning, design and construction of roads as the most important element of the request to put the safety of pedestrians,*
- in the field of legislation the introduction of laws and regulations that protect the safety of pedestrians and cyclists, and other most vulnerable traffic participants,*
- systematic implementation of measures to improve all parts of the system (strengthening barriers) to prevent accidents,*
- constantly reducing the adverse circumstances that cause accidents (pay particular attention to the risks that lead to serious accidents as well as high-risk groups: young and older pedestrians, cyclists and motorcyclists) and, last but not least, tolerance of all road users, and mutual respect.*



## LITERATURA

1. Bušić, D., Gačanin, E., Spahić, N.: „Poznavanje saobraćaja – priručnik“, Bosanskohercegovački auto-moto klub, Sarajevo, 2005.
2. Karić, A., Hadžihasanović, H.: „Saobraćaj i mladi (prevencija i edukacija)“, D.O.O. „Selimpex“ Srebrenik, 2002.
3. Lindov, O.: „Sigurnost u cestovnom saobraćaju“, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, 2010.
4. Lindov, O.: „Saobraćajna kultura“, Fakultet za saobraćaj i komunikacije i Pedagoški fakultet, Sarajevo, 2012.
5. Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine: „Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH“, Službeni glasnik BiH, Sarajevo, 2005.
6. <http://www.source.ba/clanak/5225212214979/vijesti/Zasto-pjesaci-nepropisno-prijelaze-cestu:-Imam-obicaj,-blize-mi-tako!>

## BIOGRAFIJA



Prof. dr. Fadila Kiso, [fadila.kiso@gmail.com](mailto:fadila.kiso@gmail.com)

Diplomirala na Saobraćajnom fakultetu u Sarajevu 1982. god. Na Arhitektonskom fakultetu u Sarajevu završila postdiplomski studij i odbranila Magistarski rad 1996. god. Doktorsku disertaciju odbranila na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu 2001. god. Stalno zaposlena na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu sa zvanjem Vanrednog prof. Angažovana kao spoljni saradnik na Arhitektonskom fakultetu u Sarajevu u zvanju Vanrednog profesora na predmetu „Saobraćaj“.



Samira Šabanović, MA – inž. saob. i kom., Fakultet za saobraćaj i komunikacije

Rođena 26.06.1990. godine u Konjicu. U novembru 2014. godine magistrira na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije i time stiče zvanje Magistar-diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija. Od 2013. godine aktivno sudjeluje u izvođenju nastave na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije.

