

SIGURNE I BEZBJEDNE ULICE PRIORITET MOGA GRADA




Naziv publikacije:
SIGURNE I BEZBJEDNE ULICE - PRIORITY MOGA GRADA



NEW HORIZON
Civil Society Organization

Izdavač:

NVO „Novi Horizont“
ul. Kodre bb, Ulcinj
Tel: +382 68 300 603
E-mail: horizon@t-com.me
www.ngo-horizonti.org
 newhorizonngo

Za izdavača:

Nazif Velić

Istraživači:

Arlinda Osmanović
Ivana Dašić

Stručna konsultacija:

Hakile Resulbegović
Ognjen Bobičić
Jozo Brisković

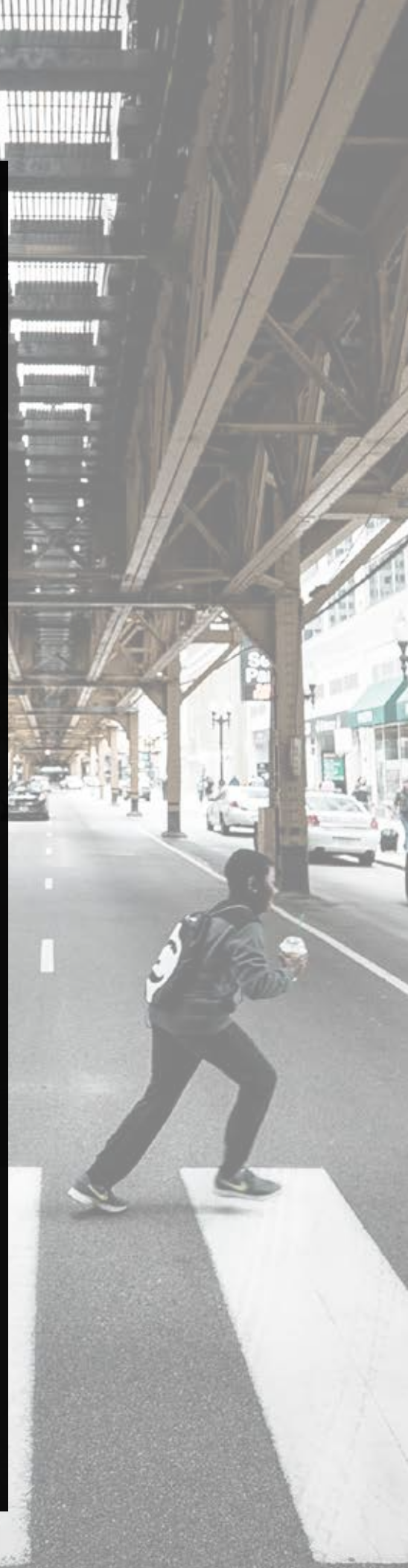
Prelom i dizajn:

Alma Sulejmanović

Štampa:

Promotive, Podgorica

Ulcinj, mart 2021.



Ovo istraživanje je sprovedeno u okviru projekta „SIGURNE I BEZBJEDNE ULICE - PRIORITET MOGA GRADA” koji je podržan od strane Ministarstva kapitalnih investicija (Ministarstva saobraćaja i pomorstva), u sklopu Javnog konkursa „Čuvaš sebe, čuvaš druge!” za 2020. godinu.

NVO Novi Horizont je u okviru projekta „SIGURNE I BEZBJEDNE ULICE - PRIORITET MOGA GRADA” koji je podržan od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva Crne Gore (u okviru Javnog konkursa „Čuvaš sebe, čuvaš druge!” za 2020. godinu), sprovodila istraživanje među djecom i mladima, uzrasta 14 -16 godina, na teritoriji opštine Ulcinj. Fokus ovog istraživanja bio je ispitivanje njihovih stavova o rizicima u saobraćaju i stanju bezbjednosti na lokalnom nivou, tj. opisivanje primijećenog ponašanja učesnika u saobraćaju, opisivanje sopstvenih navika koje praktikuju u saobraćajnoj kulturi, procjenjivanje sigurnosti saobraćaja u okolini škola i na putu od kuće do škole, te navođenje izvora i načina na koji se informišu i edukuju o ovoj temi.

U sklopu ovog projekta, pored sprovedenog istraživanja, održan je i ciklus edukativnih radionica sa odabranom grupom djece i mladih uzrasta 14–16 godina, na temu sigurnosti i bezbjednosti u saobraćaju. Mladi su, učestvujući na interaktivnim radionicama, imali priliku da saslušaju stručna predavanja, ali i da stečena znanja primjene kroz praktičan rad, čime su postali vršnjački edukatori iz oblasti saobraćaja. Na taj način su osnaženi da „šire svoju riječ” i da stečeno znanje.

Time je ispunjen jedan od specifičnih ciljeva projekta, koji glasi: pružanje prilike mladima, da se o bezbjednosti saobraćaja edukuju na dvojezičnim radionicama. Ovo je naročito bitno naglasiti zato što mladim Albancima neformalni edukativni sadržaj često nije dostupan na njihovom maternjem jeziku, pa tako nemaju priliku da ga bolje razumiju i usvoje. To je posebno vidljivo kada je riječ o edukaciji iz oblasti bezbjednosti saobraćaja, jer do sada nije bilo takvih programa, namjenjenih i njima.

Takođe, kao dio ovog projekta sprovedena je dvojezična edukativna kampanja na društvenim mrežama, sa ciljem unapređenja stavova i ponašanja mladih u okviru ove teme. Kampanjom su promovisane slike, poster, video animacije sa različitim sloganima i uputstvima, koje se dijelile preko društvenih mreža i usmjeravale pažnju mladima na pravila o učestvovanju u saobraćaju, povećale njihovu svijest o potencijalnim rizicima koje se mogu desiti o saobraćaju i sl.

PILOT STUDIJA

Prije početne faze prikupljanja podataka od strane organizatora istraživanja realizovano je Pilot istraživanje. Cilj ovog istraživanja bio je da se na 30 ispitanika/ca (koji/e su imali/e mogućnost da direktno daju komentare vezane za Upitnik) unaprijed testira Upitnik, odnosno instrument koji će biti korišćen za prikupljanje primarnih podataka u svrhu istraživanja. To je omogućilo da se dodatno formulišu i preciziraju pitanja kako bi bila jasna, te da se obezbijedi „maksimalno“ razumijevanje pitanja od strane naših ispitanika. U slučajevima kada ispitanicima određeno pitanje nije bilo jasno, ili se moglo protumačiti na više načina, to pitanje je bivalo modifikovano na način da bude nedvosmisleno i jasno definisano. Tokom formiranja upitnika, kao i tokom pilot istraživanja bili su angažovani stručnjaci iz oblasti saobraćaja, koji su dali doprinos u formiranju finalne verzije Upitnika, korištenog kao osnovnog instrumenta za prikupljanje podataka tokom istraživanja.

UPITNIK

Instrument tj. upitnik koji je korišćen tokom istraživanja sastoji se od 19 zatvorenih pitanja i 14 tvrdnji (gdje su na određenim tvrdnjama ispitanici dali odgovore na Likertovoj skali od 1–nikad do 4- uvijek). Upitnik je kreiran sa ciljem da ispitanici tj. djeca i mladi, putem njega iznesu svoje stavove koji se odnose na rizike u saobraćaju i stanje bezbjednosti saobraćaja na lokalnom nivou. Pitanja su obuhvatila mišljenja ispitanika o uzrocima saobraćajnih nesreća, sigurnosti saobraćaja, sigurnosti na ulicama, ponašanju u saobraćaju, osjećaja bezbjednosti na ulici (tokom prelaska ulice, na putu od škole do kuće i sl.), poštovanju saobraćajnih pravila i znakova, korišćenju telefona u saobraćaju i sl. Na početku samog upitnika nalazi se kratak Uvod:



UPITNIK

Zdravo,
Pred tobom se nalazi upitnik pomoću kojeg ćemo prikupiti podatke o tvojim stavovima o bezbjednosti saobraćaja u našem gradu. Tvoji odgovori će se tretirati kao strogo povjerljivi i anonimni, pa te pozivamo da ispunjavanjem ovog upitnika doprineseš našem projektu "SIGURNE I BEZBJEDNE ULICE - PRIORITET MOGA GRADA".

POL:
a) Muški
b) Ženski

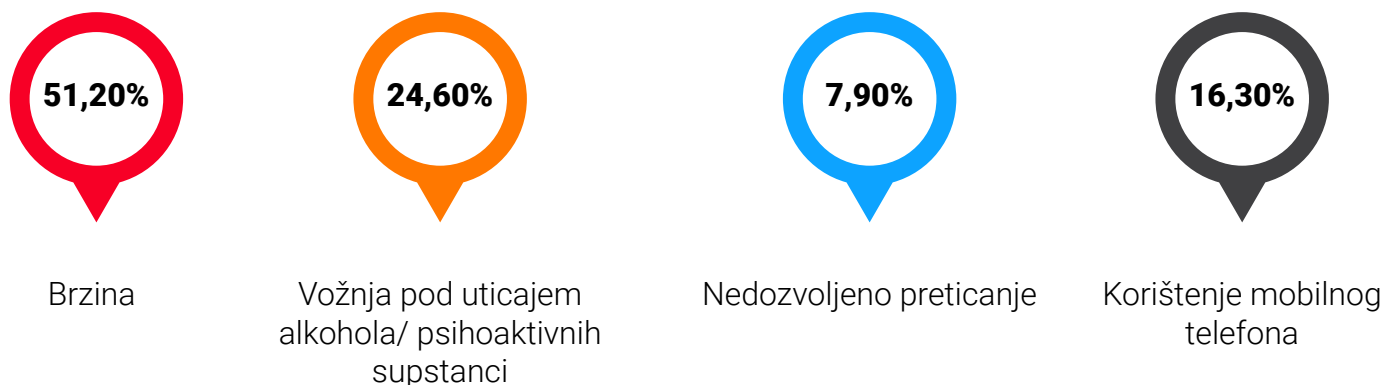
1. Koji je, po tvom mišljenju, glavni uzrok saobraćajnih nesreća u našem gradu? (Zaokruži samo jedan odgovor)

UZORAK I POSTUPAK PRIKUPLJANJA PODATAKA

Istraživanje je sprovedeno u Opštini Ulcinj u periodu od 1. oktobra do 1. decembra 2020. godine, i njime je obuhvaćeno je 240-oro djece i mladih (41.3% ispitanika muškog pola, a 58.8% ispitanica ženskog pola), uzrasta 14-16 godina.

■ REZULTATI ISTRAŽIVANJA

Koji je, po tvom mišljenju, glavni uzrok saobraćajnih nesreća u našem gradu?



Prema izvještaju Uprave policije¹, toku prošle godine na putevima u Crnoj Gori registrovane su 4.592 saobraćajne nezgode, što u odnosu na 2019. godinu (6.210) predstavlja smanjenje za 1.618 saobraćajnih nezgoda ili za 26,1 odsto. Dok, na teritoriji opštine Ulcinj, za 2020. godinu, broj saobraćajnih nezgoda u drumskom saobraćaju iznosio je 78²

Na osnovu ovog pitanja trebalo se ispitati koji je, po mišljenju učenika, glavni uzrok saobraćajnih nezgoda u našem gradu. Više od polovine anketiranih, tačnije (51.2%) doživljava da je nepropisna i **neprilagođena brzina** upravljanja motornim vozilima, jedan od glavnih razloga koji dovodi do saobraćajnih nezgoda, a koje za posljedicu imaju smrt, teške i/ili lake tjelesne povrede i materijalnu štetu. 24.6% ispitanika kaže da je **vožnja pod uticajem alkohola/psihoaktivnih supstanci**, glavni uzročnik saobraćajnih nezgoda, dok 16.3% ispitanika smatra da je glavni uzrok saobraćajnih nezgoda upotreba **mobilnog telefona**, a svega 7.9% njih smatra da je to zbog **nedozvoljnog preticanja**.

Prema istraživanjima (Taylor et al., 2000; ElvikandVaa; 2004, Lipovac, 2008 itd.), **smanjenjem prosječne brzine za 1 km/h, broj smrtno stradalih će biti smanjen za 4%, a broj teško povređenih za 3%**. Slično tome u regionu postoje i kampanje "Smanji za 5 km/h" koje teže još većem smanjenju broja smrtno stradalih, teško povrijeđenih lica, kao i broja saobraćajnih nezgoda.

¹ Izveštaj o stanju bezbjednosti saobraćaja na putevima, za 2020. godinu. Dostupno na: <https://bit.ly/31xokPW>

² MONSTAT - Kvartalna statistika saobraćaja - Saopštenja 2020. Dostupno na: <https://bit.ly/3fn6eIF>

Prema Finch et al. (1994) i na osnovu istraživanja u naselju i van naselja u Finskoj, Njemačkoj, Švajcarskoj i Sjedinjenim Američkim Državama, zaključuju da povećanje prosječne brzine saobraćajnog toka za 1,6 km/h, dovodi do povećanja broja saobraćajnih nezgoda za približno 5%. S druge strane, ako se broj vozača koji ne poštuju ograničenje brzine dvostruko poveća, rizik od nastanka nezgode se povećava za 10%.

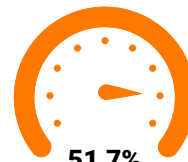
Dolazimo do zaključka da je većina saobraćajnih nezgoda, prema odgovorima naših ispitanika, izazvana nepropisnom i neprilagođenom brzinom vozača. Takav vid izazivanja saobraćajnih nezgoda morao bi biti, preventivno i represivno tretiran od strane nadležnih državnih organa, u prvom redu od strane saobraćajne policije, kao organa u čijoj je direktnoj nadležnosti kontrola i unapređenje bezbjednosti saobraćaja na lokalnim, regionalnim i magistralnim putevima i putnim pravcima. Neke od predloženih mjera bi bile i adekvatno informisanje građana o neophodnosti poštovanja saobraćajne signalizacije i pravila saobraćaja, i procenta povećanja opasnosti u slučaju nepoštovanja propisanih mjera. Predlog je svakako i izdavanje i evidentiranje upozorenja (kao preventivne mjere), gdje bi se nakon kršenja izrečene mjere ili grubog kršenja saobraćajnih propisa pribjeglo izricanju kazni. Ovakav vid sankcionisanja prekršaja bi umnogome skrenuo pažnju vozačima i ostalim učesnicima u saobraćaju na kompletan saobraćajni proces i brzine kretanja, naročito u naseljenim mjestima i mjestima gdje je intenzitet saobraćaja i broj učesnika u saobraćaju znatno veći nego na otvorenom putu.

Koliko se osjećaš sigurno kada izadješ na ulicu tokom velikog odmora?



38,3%

Osjećam se veoma sigurno



51,7%

Uglavnom se osjećam sigurno



7,9%

Uglavnom se osjećam nesigurno



2,1%

Ne osjećam se nimalo sigurno

U školama u kojima je sprovedeno anketiranje, u nekim slučajevima, ako učenici žele da kupe svoj doručak ili neki školski pribor, prinuđeni su da pređu ulicu. Primarni cilj ovog pitanja je bio da ispita u kojoj mjeri se učenici osjećaju sigurno kada izađu na pauzu tokom velikog odmora. Iz dobijenih rezultata možemo da vidimo da ukupno 90.0% anketiranih učenika se osjeća veoma ili uglavnom sigurno, a samo mali broj anketiranih učenika (svega 10,0%) se ne osjeća sigurno. Iz ovih podataka možemo da zaključimo da većina učenika, ulice koje se nalaze blizu njihove škole, ne doživljava kao opasne i nesigurne.

Koliko je, po tvom mišljenju, siguran saobraćaj na putu od tvoje kuće do škole?



Veoma siguran



Uglavnom siguran



Uglavnom nesiguran



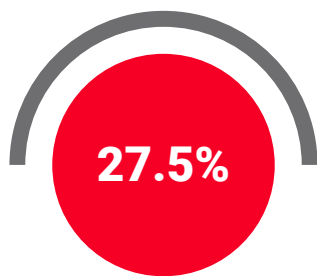
Veoma nesiguran

Saobraćajni znak je znak kojim se, upotrebom grafičkih, svjetlosnih, brojčanih, slovničkih znakova ili drugih simbola, učesnici u saobraćaju upozoravaju na opasnost na putu, stavljaju im se do znanja ograničenja, zabrane i obaveze, odnosno daju obavještenja potrebna za bezbjedno kretanje po putu.³Najveći dio anketiranih učenika (89.6%) ističe da je saobraćaj na putu od njihove kuće do škole veoma ili uglavnom siguran, dok 10.4% učenika smatra da je nesiguran. U prilog prethodna dva pitanja, na osnovu subjektivnog viđenja ispitanika, možemo navesti da je horizontalna i vertikalna signalizacija, koja se nalazi u neposrednoj blizini škola istaknuta na vidljivim mjestima i da daje preglednost i obavještenje vozačima o prisustvu velikog broja djece u toj zoni grada, tj. vozači su obaviješteni o tome da je neophodno obratiti posebnu pažnju na brzinu kretanja i na zadate okolnosti sa kojima se svaki učesnik u saobraćaju može susresti u pomenutim zonama.

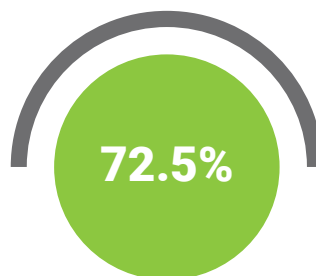
Ono što se može primijetiti, kako bi se smanjio procenat učenika koji su se izjasnili da se osjećaju nesigurno na putu od kuće do škole, se bazira na primjeru drugih opština u Crnoj Gori, postavljanjem informativnih panela za mjerenje brzine u neposrednoj blizini škole. Takav vid rješenja će nametnuti vozačima viši stepen poštovanja pravila i signalizacije, kao i veću odgovornost, jer time postaju svjesniji o okolini u kojoj se nalaze, kao i o sopstvenom ponašanju usljed izmijenjenih uslova saobraćaja i prisustva velikog broja djece.

³ Zakonu o bezbjednosti saobraćaja na putevima („Službeni list Crne Gore”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 odluka US i 66/2019 član 7, stav 130)

Gdje najčešće prelaziš ulicu?



Bilo gdje



Na pješačkom prelazu

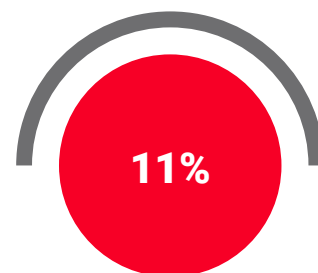
Prema Zakonu o bezbjednosti saobraćaja na putevima, **pješački prelaz** je dio površine kolovoza namijenjen za prelaženje pješaka preko kolovoza, obilježen oznakama na kolovozu i/ili odgovarajućim saobraćajnim znakom.⁴ Označeni pješački prelazi se često nalaze na prometnim putevima, koji bi, inače, bili previše nebezbedni i opasni za prelazak bez pomoći, zbog broja vozila, brzine ili širine puta. Takođe, obično su postavljeni tamo gdje veliki broj pješaka pokušava da pređe ulicu (na primjer u neposrednoj blizini trgovačkih objekata) ili tamo gdje ranjive grupe učesnika u saobraćaju (npr. djeca školskog uzrasta) redovno prelaze ulicu.

Alarmantan je podatak koji ukazuje da 27.5%, odnosno 66 anketiranih učenika ne vodi računa o tome gdje prelazi ulicu. Takvim neodgovornim ponašanjem u saobraćaju, dovode u opasnost kako svoje, tako i tuđe živote. Takođe, na pitanje koje se odnosi na to kako učenici procjenjuju prelazak ulice van pješačkog prelaza, dobijeni rezultati ukazuju na to da većina anketiranih učenika smatra da nije sigurno, odnosno bezbedno, da se ulica prelazi van pješačkog prelaza, a 18.8 % njih smatra da je takvo ponašanje sigurno. Ovakvo stanje ukazuje na potrebu da se kod učenika podiže svijest o posljedicama i mogućim nezgodama do kojih može dovesti nepoštovanje saobraćajnih pravila, u ovom slučaju nepoštovanje pravila prelaska ulice na pješačkom prelazu.

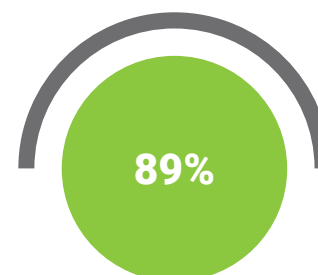
S obzirom na to da ovi odgovori ispitanika ukazuju na zabrinjavajuće stanje svijesti mlađe populacije o važnosti adekvatnog ponašanja u saobraćaju, smatra se da je neophodno u kontinuitetu organizovati određene obuke u sklopu redovne školske nastave gdje će učenici imati priliku da steknu određena znanja iz oblasti saobraćaja. Takav vid nastave omogućio bi da djeca razviju veći stepen opreza prilikom učešća u saobraćaju i doprinesu povećanoj bezbjednosti pješaka u saobraćaju. Takođe, jedan od predloga se odnosi i na postojanje većeg broja pješačkih pregleda u zonama škole, kao i fizičke prepreke (u vidu zaštitnih ograda) na dijelu kolovoza gdje su kolovozne trake odvojene razdjelnim ostrvom, kako bi se onemogućio prelazak djece van pješačkog prelaza u datim zonama.

⁴ Zakonu o bezbjednosti saobraćaja na putevima („Službeni list Crne Gore”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 odluka US i 66/2019 član 7, stav 30)

Ako nisi siguran/na da je bezbjedno da pređeš ulicu, ti:



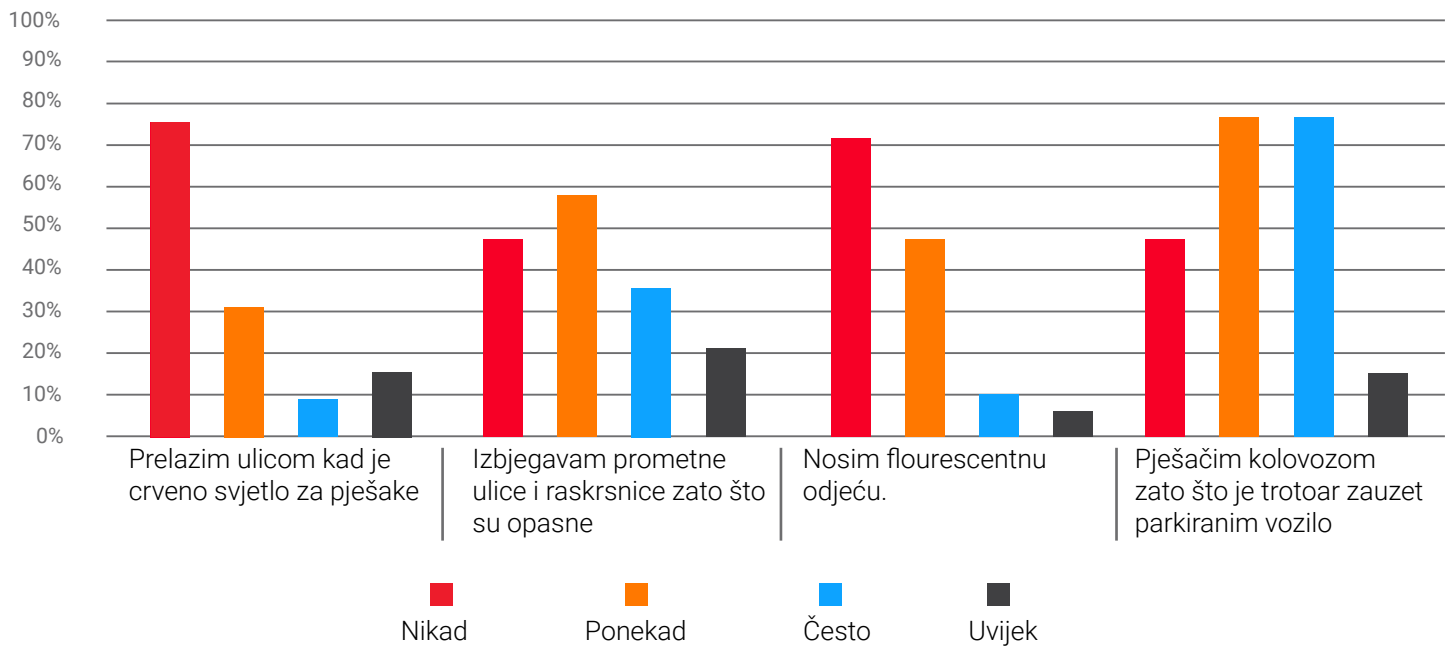
Svakako pređeš



Čekaš dok ne bude bezbjedno

Na pitanja koja su fokusirana na opšte ponašanje učesnika u saobraćaju u svojstvu pješaka, na prvo pitanje koje se odnosi na prelazak ulice u slučaju kada učenik nije siguran da li je istu bezbjedno preći, 11 % ispitanika je odgovorilo da ipak pređe ulicu, dok je 89% ispitanika odgovorilo da pređe ulicu tek kada se uvjeri da je tu radnju bezbjedno obaviti. Takođe, u slučaju kada je prelazak ulice moguće obaviti bezbjedno 92.1% ispitanika odluči da to uradi prelaskom ulice pravo dok 7.9% njih obavi tu istu radnju dijagonalno. U istim uslovima i pri istoj radnji 9.2% ispitanih učenika pređe ulicu koristeći mobilni telefon i kucajući poruke dok njih 90.8% daju primat oprezu i bezbjednom prelasku preko dijela puta koji je zadata prepreka u tom trenutku. Sagledavajući rezultate ispitanika za pomenuta pitanja možemo se nadovezati na iste preporuke koje bi učesnike u saobraćaju u svojstvu pješaka ograničile na izbore prelaska ulice i usmjerile ih da obave tu radnju samo na mjestima gdje je to propisano i moguće, čak i u uslovima koji dozvoljavaju bezbjedno obavljanje te radnje (kada se uvjere da ne postoji opasnost prilikom prelaska dijela puta, nekoristeći mobilne uređaje, skoncentrišući se na zadatu radnju).

Koliko često praktikuješ navedene radnje:



Na ova pitanja učenici su trebali da se izjasne koliko često praktikuju navedene radnje koje se odnose na njihova opšta ponašanja u saobraćaju. Tvrdnje su se odnosile na prelazak ulice kad je crveno svjetlo za pješake, izbjegavanje prometnih ulica (zbog njihove opasnosti), nošenja fluorescentne odjeće i pješačenje kolovozom kad su trotoari zauzeti parkiranim vozilima.

Dobijeni podaci ukazuju na to da je svjesnost učenika o prelasku ulice, na raskrsnicama koje su regulisane svjetlosnom signalizacijom, na zadovoljavajućem nivou gdje se veoma mali dio ispitanika odlučuje da tu radnju obavi na nepropisni način.

Prilikom odabira mjesta prelaska ulice, većina ispitanika se odlučuje na izbjegavanje prometnih ulica i raskrsnica dok kod 23.3% ispitanika prometnost ulice i/ili raskrsnice ne uslovljava putanju kretanja i mjesto prelaska određene dionice kolovoza.

Prema Zakonu o bezbjednosti saobraćaja na putevima, vozač bicikla koji se kreće kolovozom na javnom putu izvan naselja dužan je da noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti koristi prsluk sa svjetlosno-reflektujućim osobinama.⁵ Razlog znatno malog procenta ispitanika koji nose fluorescentnu odjeću je razumljiv kako zbog navedenog člana i stava koji objašnjavaju uslove u kojima je iste neophodno nositi tako i zbog starosne dobi ispitanika koja uslovljava uopšte mogućnost nošenja takve odjeće, tj. samog upravljanja biciklom⁶.

Pozivajući se na Odluku o regulisanju saobraćaja na teritoriji opštine Ulcinj, zabranjeno je korišćenje i zauzimanje trotoara i drugih površina namijenjenih kretanju pješaka, zaustavljanjem i parkiranjem vozila i u druge svrhe. Izuzetno, površine iz prethodnog stava mogu se zauzeti i privremeno koristiti po prethodno pribavljenom odobrenju od nadležnog organa lokalne uprave nadležnog za poslove saobraćaja, u skladu sa posebnim propisom.

⁵ Zakonu o bezbjednosti saobraćaja na putevima („Službeni list Crne Gore”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 odluka US i 66/2019 - član 89, stav 4)

⁶ Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima („Službeni list Crne Gore”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 odluka US i 66/2019 - član 86, stav 2)

Pozivajući se na **Odluku o regulisanju saobraćaja** na teritoriji opštine Ulcinj, zabranjeno je korišćenje i zauzimanje trotoara i drugih površina namijenjenih kretanju pješaka, zaustavljanjem i parkiranjem vozila i u druge svrhe. Izuzetno, površine iz prethodnog stava mogu se zauzeti i privremeno koristiti po prethodno pribavljenom odobrenju od nadležnog organa lokalne uprave nadležnog za poslove saobraćaja, u skladu sa posebnim propisom.⁷

Prateći rad Lokalne samouprave i obrađujući podatke ovog istraživanja, moramo primijetiti da je nepropisno parkiranje u znatnoj mjeri smanjeno, naročito na pojedinim dionicama puta gdje je ovakav vid zaustavljanja i parkiranja bio izuzetno zastupljen. Kao što smo već pomenuli, odgovori ispitanika na smanjenu potrebu korišćenja dijela kolovoza umjesto trotoara, usljed nepropisnog parkiranja, ukazuju na efikasnost rada nadležnog javnog preduzeća⁸, ali dio podataka prikupljenih iz odgovora ispitanika govori nam da taj proces još uvijek nije sproveden u potpunosti tj. da još postoje područja u opštini Ulcinj gdje su, zbog nepropisnog parkiranja, pješaci primorani da pješake kolovozom.

	DA	NE
→ Prelaziš put kada je crveno svjetlo za pješaka.	15.0%	85.0%
→ Slušaš muziku preko slušalica, dok prelaziš ulicu.	7.5%	92.5%
→ Koristiš mobilni telefon dok prelaziš ulicu.	5.8%	94.2%
→ Prelaziš ulicu na mjestima koja nijesu označena kao pješački prelazi.	18.8%	81.2%
→ Motociklista ne nosi kacigu.	24.2%	75.8%
→ Vozač prevozi dijete u automobilu bez korišćenja dječijeg sjedišta.	21.7%	78.3%
→ Vozač ne nosi sigurnosni pojas u automobilu.	15.8%	84.2%
→ Vozač parkira svoj automobil tamo gdje to nije dozvoljeno.	14.2%	85.8%
→ Vozač koristi mobilni telefon tokom vožnje.	14.2%	85.8%

Na osnovu podataka dobijenih od strane djece i mladih, koji su iskazali svoje opšte znanje o saobraćaju, kroz mišljenje o ispravnosti pojedinih situacija, dolazimo do zaključka da je njihova informisanost o saobraćaju i gorenavedenim situacijama iz tabele na zadovoljavajućem nivou.

Zabrinjavajuća situacija je primijećena kod ispitivanja o ispravnosti prelaska ulice na mjestu koje nije označeno kao pješački prelaz, gdje je ispravnost takve radnje potvrdilo njih 18.8%. Takođe, vožnju motocikla bez zaštitne kacige je označilo kao ispravno 24.2% anketiranih učenika. Vožnju djeteta u automobilu bez korišćenja dječijeg sjedišta ocijenilo je kao ispravnu 21.7% ispitanika, dok je izuzetna zabrinutost izražena pri odgovoru na pitanje o nenošenju sigurnosnog pojasa u automobilu, gdje je 15.8% ispitanika označilo ovakav stav kao ispravan.

Ovako definisani odgovori, naročito vezani za vožnju motocikla bez zaštitne kacige i nenošenje sigurnosnih pojaseva tokom vožnje, mogu da budu prouzrokovani primjećivanjem najučestalijih situacija koje se djeci ovog uzrasta serviraju. Dakle, problem sa kojim se suočavamo može biti neodgovorno ponašanje vozača i ostalih učesnika u saobraćaju, pa se preporučuju učestalije preventivne aktivnosti od strane nadležnih organa i službi za kontrolu i praćenje bezbjednosti saobraćaja.

⁷ Odluka regulisanja saobraćaja na teritoriji opštine Ulcinj (Službeni list CG, Opštinski propisi, br. 27/2019, 52/2019 i 3/2020, član 24)

⁸ DOO "Parking servis Ulcinj" (<http://parkingservisulcinj.me/>) Pristupljeno dana 30.12.2020. godine u 13:44 časa

Da li ti koristiš nešto od navedenog?



BICIKLO



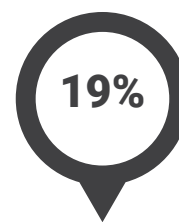
ELEKTRIČNI
TROTINET



ROLERE



SKEJTBOARD



OBIČAN
TROTINET



Od anketiranih učenika, najveći broj njih koristi biciklo, dok manji broj koristi rolere, običan trotinet, skejtboard i električni trotinet. Od učenika koji su rekli da koriste jedno od ovih prevoznih sredstva, njih 54.0% tj. nešto više od polovine anketiranih učenika je izjavilo da nema dovoljno prostora u svom gradu da ih vozi. Ova činjenica ukazuje na to da u opštini Ulcinj nema označenih javnih prostora za kretanje bicikala ili sličnih prevoznih sredstava, iako se Odlukom o regulisanju saobraćaja na teritoriji opštine Ulcinj, definiše da će se obezbjediti prostor za kretanje pješaka, bicikla, turističkog voza, zaprežnih vozila i prostor za gonjenje i vođenje životinja.⁹ Samo nepostojanje prostora namijenjenog za kretanje biciklista umnogome utiče na odluku korišćenja bicikla kao prevoznog sredstva od strane potencijalnih biciklista. Postojanje ovakvog prostora bilo bi od velike važnosti, na dijelu kolovoza ili van njega, kako bi se bezbjednije kretali svi učesnici u saobraćaju, i kako bi se veći dio njih, naročito ispitivanom uzrastu, odlučivao za ovakav, alternativni, vid kretanja, naročito, kroz naseljena mjesta.

Opštepoznati su benefiti korištenja alternativnih prevoznih sredstava, kako za čovjekovo zdravlje, tako i za očuvanje životne sredine, ali i za smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i sl.

⁹ Odluka regulisanja saobraćaja na teritoriji opštine Ulcinj (Službeni list CG, Opštinski propisi, br. 27/2019, 52/2019 i 3/2020, član 1)

Da li smatraš da su **električni trotineti** bezbjedni za učestvovanje u saobraćaju?



Električni trotinet je vozilo na dva (ili tri) točka sa pogonom na električni motor koji napaja punjiva baterija. Obično se kreću brzinom od 8 do 40 km/h, a ima i modela koji su napravljeni da idu i brže, čak do nevjerojatnih 100km/h. Kada je broj ovakvih prevoznih sredstava počeo da se povećava, povećao se i broj žalbi ostalih učesnika u saobraćaju, prije svega pješaka, ali i vozača automobila, autobusa javnog gradskog saobraćaja, na probleme koje izazivaju vozači električnih trotineta. Kako upotreba električnih trotineta nije još regulisana Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima, vožnja električnih trotineta nije ograničena, odnosno, njihovi vozači imaju pravo da se kreću kako po trotoaru, tako i po ulicama. Sa prosječnom brzinom, koja se kreće od 15km/h do 40km/h (u zavisnosti od modela), električni trotineti na trotoaru su daleko brži od pješaka, dok su na kolovozu znatno sporiji od automobila. Kao takvi predstavljaju opasnost kako po samog vozača, tako i po ostale učesnike u saobraćaju.

Učenicima smo postavili pitanje o tome da li misle da su električni trotineti bezbjedni za učestvovanje u saobraćaju. Na to pitanje 70.4% učenika je odgovorilo da "ne smatraju da su električni trotineti opasni". Možemo da pretpostavimo da je razlog ovakvog odgovora atraktivnost samog električnog trotineta i činjenica da kod učenika još nije razvijena svijest o tome kako i koliko jedan učesnik u saobraćaju može biti velika opasnost za sve druge učesnike.

Kako su druge zemlje reagovala na pojavu električnih trotineta?

Bitku sa upotrebom e-trotineta vode i ostale evropske države. Tako je na primer u Velikoj Britaniji zabranjeno voziti ih na trotoaru. U Madridu su kacige obavezne samo za vozače ispod 16 godina i zabranjeno je da se voze po putevima sa više od jedne saobraćajne trake, dok je maksimalna dozvoljena brzina 30 kilometara na čas. U Beču „E-skuteri su pravno definisani kao bicikli tako da i za njih važe pravila i propisi kao i za bicikle. Njihova maksimalna snaga ne može biti veća od 600 vati i mogu da se kreću maksimalnom brzinom od 25 km/h. Mogu da koriste sve površine, na kojima mogu da se voze i bicikli, dakle i staze za bicikle. I za njih važi zabrana vožnje trotoarom.”¹⁰ „Donja starosna granica je 12 godina, mlađa deca mogu da ga voze samo ako imaju vozačku dozvolu za bicikl ili ako su u pratnji osobe starosti najmanje 16 godina.”¹¹

Kada govorimo o rješenjima zemalja iz okruženja, u Sloveniji je na snazi pravna regulativa, koja predviđa da se električni trotineti smiju voziti isključivo biciklističkim ili pješačkim stazama, brzinom do 6km/h.¹²

¹⁰ <https://dijaspora.tv/e-skuter-u-becu/> Pristupljeno dana 02.01.2021. godine u 19:00 časova

¹¹ <https://dijaspora.tv/e-skuter-u-becu/> Pristupljeno dana 02.01.2021. godine u 19:03 časova

¹² <https://balkangreenenergynews.com/rs/novi-zakon-o-bezbednosti-saobraćaja-srbije-regulisace-upotrebu-elektricnih-trotineta/> Pristupljeno 02.01.2021. godine u 19:22 časa

Da li si ikad pričao/la sa roditeljima o bezbjednosti u saobraćaju?



Ovo pitanje predstavlja jedno od najvažnijih pitanja koja se odnose na komunikaciju između roditelja i djece, kada je riječ o bezbjednosti u saobraćaju. Iz dobijenih rezultata možemo da vidimo da je 79.6% anketiranih učenika pričalo sa svojim roditeljima o bezbjednosti u saobraćaju, dok njih 20.4% nije. Procenat učenika koji nisu obavili razgovor sa svojim roditeljima na ovu temu, je u ovom slučaju, visok. Roditelji i staratelji učenika imaju veoma važnu ulogu u pripremi djece da postanu samostalni putnici/pješaci. „Dobre navike se rano uče“ zato najbolje preporuke za roditelje i staratelje, jesu da razgovor na ovu temu sa svojom djecom ne izbjegavaju. Mnogo je važno da se u ovoj temi priča i u praktičnim situacijama, npr. dok roditelj prati učenika u školu. Važno je napomenuti da djeca najčešće uče po modelu, odnosno posmatranjem svojih najbližih. Ono što se često zaboravlja je da su roditelji uzor svom djetetu kako u ranom djetinstvu, tako i kasnije. Iz tog razloga, od posebnog značaja je da i sami roditelji ili staratelji poštuju saobraćajna pravila i propisno se ponašaju, kako bi i njihova djeca slijedila ovaj pozitivan primjer. Sa druge strane, veoma je bitno razgovarati o temi bezbjednosti u saobraćaju a ne pretpostavljati da djeca znaju kako treba da se ponašaju i izbjegavati razgovor. Jedan od predloga jeste postojanje većeg propagandnog i edukativnog sadržaja, emitovanog u svim medijima, kako bi ovakva tema bila nametnuta, kako samoj djeci koja umnogome sve više koriste savremene tehnologije i uređaje, tako i roditeljima koji će biti posrednici ovih informacija kroz lične procese vaspitanja.

Da li si u školi učio/la o pravilima u saobraćaju?



Na pitanje o tome da li su i koliko djeca upoznata o pravilima saobraćaja u sklopu obrazovnog sistema tj. u školi, 93.3 % ispitanika je odgovorilo da su upoznati dok je 6.7% njih odgovorilo da nije upoznato sa pravilima u saobraćaju. Ovdje je prikazan veliki stepen djece koja su u sklopu nekog obaveznog predmeta u školi obrađivala i ovu temu. Moramo napomenuti, da pored roditelja, obrazovne institucije imaju ključnu ulogu u sistemu učenja i plasiranja informacija djeci u ovom uzrastu. S toga je jako bitno unaprijediti metodologiju rada u osnovnim škola (kako u nižim tako i u višim razredima) koja će obuhvatati osnovnu informisanost i znanja iz ove oblasti, sa ciljem da djeca budu svjesna kompleksnosti ove oblasti i kao takvu je prihvate i ponašaju se u skladu sa pravilima.

Da li si upoznat/a sa pojmom “ograničenje brzine”?



DA



NE



NIJESAM SIGURAN/A

Ograničenja brzine na putu koriste se u većini zemalja za određivanje zakonski dozvoljene maksimalne ili minimalne brzine kojom drumska vozila mogu da putuju na određenom delu puta.¹³ Ograničenja brzine dizajnirana su da zaštite sve- vozače, putnike, bicikliste i pješake. Namijenjena su da pomognu vozačima da razumiju opasnosti na svakom putu i da ih obavijeste o zakonski dozvoljenoj maksimalnoj brzini. Međutim, nije uvijek bezbjedno voziti po ograničenju maksimalne brzine, a pri tom vozači moraju biti svjesni da bi ponekad trebalo da voze i sporije. Ograničenja brzine se obično postavljaju za idealne uslove. „Vozač je dužan da brzinu kretanja vozila prilagodi osobinama i stanju puta, vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta, gustini saobraćaja i drugim saobraćajnim uslovima, tako da vozilo može blagovremeno da zaustavi pred svakom preprekom, koju pod datim okolnostima može da vidi ili ima razloga da predvidi, odnosno da vozilom upravlja na način kojim ne ugrožava bezbjednost saobraćaja.”¹⁴ Zbog toga vozači moraju prepoznati i na odgovarajući način reagovati na niz faktora, te voditi računa o postojećim i potencijalnim opasnostima.

Cilj sljedeća dva pitanja je bio da se ispita koliko su učenici upoznati tj. da li znaju šta znači “ograničenje brzine” i kako oni reaguju ukoliko ih neko vozi brzo.

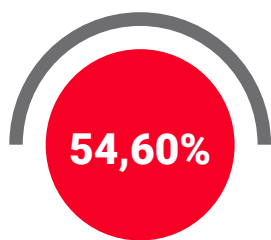
Dobijeni podaci nam ukazuju na to da većina učenika (74%) zna šta je pojam „ograničenje brzine” pa ovakav procenat upoznatosti sa ovom terminom može bit rezultat toga što su većina učenika prethodno naglasili da su učili o pravilima o saobraćaju u školi, dok je 26% njih kazalo da ne zna ili nijesu sigurni o značenju pomenutog termina. Možemo da pretpostavimo da ovoj grupi pripadaju oni učenici koji u školi nijesu usvojili potrebna znanja o pravilima u saobraćaju, kao i da o ovoj temi nisu razgovarali sa svojim roditeljima. Takođe, za djecu ovog uzrasta, (obzirom na to da ne mogu biti vozači motornih vozila zbog navršениh godina života), nije neophodno da raspolažu ovakvim informacijama, jer njihova znanja prije svega treba da se baziraju na nivo učešća u saobraćaju. U anketiranom uzrastu, bitno je da dobro poznaju pravila saobraćaja koja važe za pješake, bicikliste, pa tek onda da se njihova znanja šire prema višim nivoima informisanosti iz oblasti bezbjednosti u saobraćaju.

Na pitanje koje se odnosi na to kako učenici reaguju ako ih neko vozi brzo, rezultati ukazuju na to da je 65% njih reklo da ih je strah (gdje 32.1% reaguje tako što kažu vozaču da uspori, dok preostalih 32,9% ne reaguju), dok je njih 35% kazalo da se osjeća dobro ili da im je svejedno. Posljednji podatak koji ukazuje na to da se djeca osjećaju ushićeno i da im je lijepo tokom brze vožnje obično bude prouzrokovan uzbuđenjem (prisustvo adrenalina). Sam proces koji nastaje prilikom bilo koje novonastale situacije, sa kojom se ne susriječemo često, bivamo izloženi nekoj vrsti uzbuđenja. Ta reakcija obično bude praćena porastom koncentracije adrenalina u krvi, a samim tim i većim brojem otkucaja srca. U takvim situacijama je razumljivo da ćemo svi imati prilično različite reakcije, pri čemu je ovakav odgovor od strane 35% ispitanika koji „uživaju” kada ih neko brzo vozi, bio očekivan. Kod njih je usljed uzbuđenja jako tanka linija između straha i osjećaja uživanja, pa se ovakav odgovor može pripisati potencijalnoj nesposobnosti razlučivanja istih kod ispitanika ove dobi.

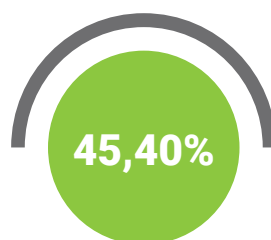
¹³MINIMUM SPEED: REGULATION AND PENALTIES IN AUSTRIA, 23.02.2016, Autorevue Austria.

¹⁴ <http://ltablice.com/pravila-saobraćaja/ostala-pravila-saobraćaja/80-brzina> Pristupljeno dana 02.01.2021. godine u 20:55 časova

Da li smatraš da je ulica u kojoj živiš dovoljno osvijetljena?



DA



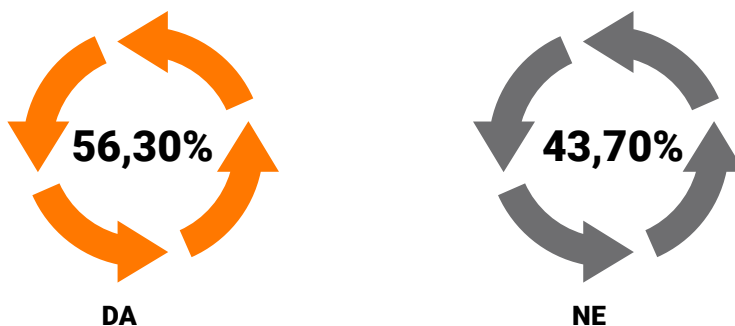
NE

Problematika neosvijetljenosti većine puteva u dijelu naseljenih mjesta do nedavno je bila jako izražena u većini opština u Crnoj Gori. Ovo stanje se vremenom poboljšalo i lokalne samouprave su dale značajan doprinos u ovom segmentu. Ovaj problem posebno dolazi do izražaja u zimskom periodu kada su dani znatno kraći i kada se djeca vraćaju kući po mraku, pa je ulična rasvjeta od posebnog značaja za bezbjednost kretanja djece.

Na pitanje: „Da li smatraš da je ulica u kojoj živiš dovoljno osvijetljena“? 54.6% ispitanika je odgovorilo da jeste, dok je njih 45.4% odgovorilo da nije. Ovakvo stanje ukazuje na to da je neophodno uložiti još veće napore kako bi se, ne samo ciljna (ispitivana) populacija osjećala sigurnije, u dijelu dana kada je vidljivost smanjena, već i ostali stanovnici gradskih i vangradskih područja koji su svakako, između ostalog, i učesnici u saobraćaju. Od posebnog je značaja obezbijediti normalne uslove kretanja svima, podjednako, kako u gradskim tako i u vangradskim naseljenim mjestima i priuštiti učesnicima u saobraćaju potpun osjećaj sigurnosti, koji će smanjiti mogućnost pojave neželjenih reakcija i njihovih ishoda.



Da li psi lutalice ugrožavaju tvoju bezbjednost na putu od kuće do škole?



Problem sa psima lutalicama i dalje predstavlja prijetnju po sigurnost građana. To pokazuju i rezultati ovog pitanja, gdje je čak 56.30% djece i mladih odgovorilo da je njihova bezbjednost na putu od kuće do škole ugrožena zbog pasa na ulicama. Preporuka je da se službe zadužene za ovo pitanje i sama opština više angažuju u njegovo rješavanje, kako bi se izbjegla potencijalna nesreća koja bi ugrozila pješake na bilo koji način, imajući u vidu činjenicu da, nezbrinjavanjem i nevakcinisanjem ovih životinja, postoji velika opasnost od razvijanja bolesti bjesnila koja je veoma opasna po čovjeka. Tome u prilog ide i činjenica da su građani početkom prethodne 2020. godine prijavili više napada od strane pasa lutalica, iako je Opština još 2016. finansirala projekat pomoću kojeg se izgradio azil, kako bi se ovaj problem što efikasnije sanirao.



Da li tvoja ulica ima trotoare?

50,4%

DA

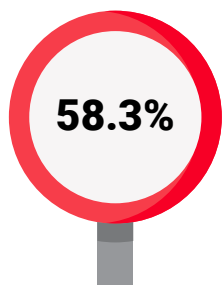
49,6%

NE

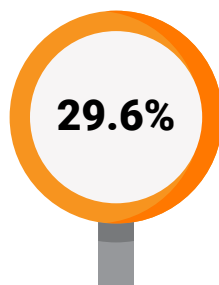
Na osnovu Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, **trotoar** je posebno uređena saobraćajna površina namijenjena za kretanje pješaka, koja nije u istom nivou sa kolovozom ili je od kolovoza odvojena na drugi način.¹⁵ Na pitanje o postojanju trotoara u ulici u kojoj žive ispitanici, 50.4% ispitanika je odgovorilo da postoje, dok je 49.6% njih odgovorilo da ne postoje. Postojanje trotoara je od velike važnosti za povećanje stepena bezbjednosti saobraćaja na putevima, kako bi se izbjegao direktan kontakt i preklapanje putanja kretanja (konfliktne tačke) automobila i pješaka (eventualno biciklista i vozača električnik trotineta). Razumljivo je da na pojedinim dionicama puta zbog same konstrukcije istog i urbanizacije samog naselja nije moguće obezbijediti postojanje trotoara, ali činjenica da se ovako veliki broj školske djece izjasnio o nepostojanju trotoara u njihovoj ulici povlači za sobom kritički zaključak. Predlog je da se na svakoj dionici puta, gdje to konstruktivno rješenje, okolina, pozicioniranost i namjena puta, dozvoljavaju, proširi dijapazon rješenja za prevazilaženje postojećeg problema.

¹⁵Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima („Službeni list Crne Gore”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 odluka US i 66/2019 - član 7, stav 36)

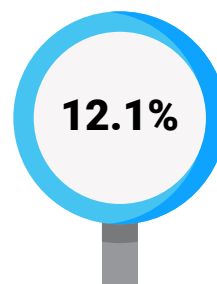
Ako ulica nema trotoar, onda ideš:



lijevom stranom ulice,
tako da ti auta dolaze u
susret



desnom stranom ulice,
ne primjećujući (gleda-
jući) vozila koja nailaze;



ne razmišljam o tome.

Takođe, na pitanje koje se odnosi na kretanje usljed nepostojanja trotoara, 58.3% ispitanika je naglasilo da se kreće isključivo lijevom stranom ulice, tako da im auta dolaze u susret, 29.6 % njih se kreće desno stranom ulice ne primjećujući vozila koja nailaze, dok 12.1% njih ne razmišlja o izboru stane ulice kojom će se kretati. Na osnovu Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima: „Ukoliko se pješak kreće po kolovozu na putu van naselja, mora da se kreće što bliže lijevoj ivici kolovoza u smjeru kretanja suprotno od kretanja vozila, na način kojim ne ometa ili ne sprječava saobraćaj vozila. Izuzetno od ovog stava, pješak može da se kreće uz desnu ivicu kolovoza samo kad je takvo kretanje za njega bezbjednije (nepregledna krivina, provalija, usjek, odron i sl.). Na putu koji nema trotoar ili drugu površinu namijenjenu za kretanje pješaka, pješaci mogu koristiti kolovoz u širini najviše do jednog metra od ivice kolovoza.“¹⁶

Na žalost, u Ulcinju ne postoji dovoljan broj adekvatno konstruisanih i uređenih trotoara. Nerijedak je slučaj da su postojeći totoari uski, da se po sredini trotoara nalazi stub ulične rasvjete ili stablo koji onemogućavaju korištenje trotoara (naročito licima sa invaliditetom ili roditeljima koji guraju kolica) ili su, pak, zakrčeni parkiranim starim, oštećenim automobilima ili barkama, otpadnim materijalom... Sa druge strane, na bulevaru „Teuta“ (prema Velikoj plaži), trotoar postoji samo sa jedne strane bulevara. Većina izgrađenih trotoara je dosta visoka, bez spuštenih ivičnjaka na raskrsnicama ili drugim mjestima gdje treba preći ulicu, što ih čini manje funkcionalnim za pješake, odnosno u potpunosti nefunkcionalnim za lica sa invaliditetom ili roditelje sa djecom u kolicima. U tim slučajevima, oni su primorani da se kreću ulicom, ugrožavajući na taj način i sebe i druge. Iako je problem nesavjesnog i nepropisnog parkiranja, u užem gradskom jezgru riješen u velikoj mjeri, u okolnim naseljima, ovaj problem je još uvijek izražen, te je pješacima otežano kretanje po ionako malom broju dostupnih trotoara.

Na osnovu svega navedenog, a u cilju povećanja stepena bezbjednosti saobraćaja, te bezbjednosti na ulicama, preporuka opštinskim vlastima je da se urbanističkim planom predvidi, i svuda gdje je to moguće izgradi funkcionalan trotoar, koji će građani moći da koriste za bezbjedno kretanje ulicama.

¹⁶ Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima“ („Službeni List Crne Gore“ broj 33/2012; 58/2014; 14/2017, odluka US 66/2019) Član 91, stav 1 i 2, član 92, stav 1.

ZAKLJUČAK

Fokus ovog istraživanja bio je ispitivanje stavova djece i mladih u Ulcinju o rizicima u saobraćaju i stanju bezbjednosti na lokalnom nivou, tj. opisivanje primjećenog ponašanja učesnika u saobraćaju, opisivanje sopstvenih navika koje praktikuju u saobraćajnoj kulturi, procjenjivanje sigurnosti saobraćaja u okolini škola i na putu od kuće do škole, te navođenje izvora i načina na koji se informišu i edukuju o ovoj temi.

U fokusu istraživanja su i problemi sa kojima se suočavaju mladi u saobraćaju, kako bi se iz istog izveli određeni zaključci i preporuke koji nadalje mogu dati konstruktivna rješenja tih problema.

Prema mišljenju ispitanih učenika, glavni uzrok nastanka saobraćajnih nezgoda u opštini Ulcinj, jeste nepropisana i neprilagođena brzina kretanja automobila.

Pored velikog broja pozitivnih odgovora na pitanje da li se u školama uči o saobraćaju i njegovoj bitnosti, moramo naglasiti da je stanje o znanju iz pomenute oblasti za ključne stvari diskutabilno, te se stoga skreće pažnja na još veći angažman, kako roditelja kod kuće tako i kod učitelja i nastavnika u školi, koji će raditi na osvješćivanju djece u ispitivanom i nižem uzrastu.

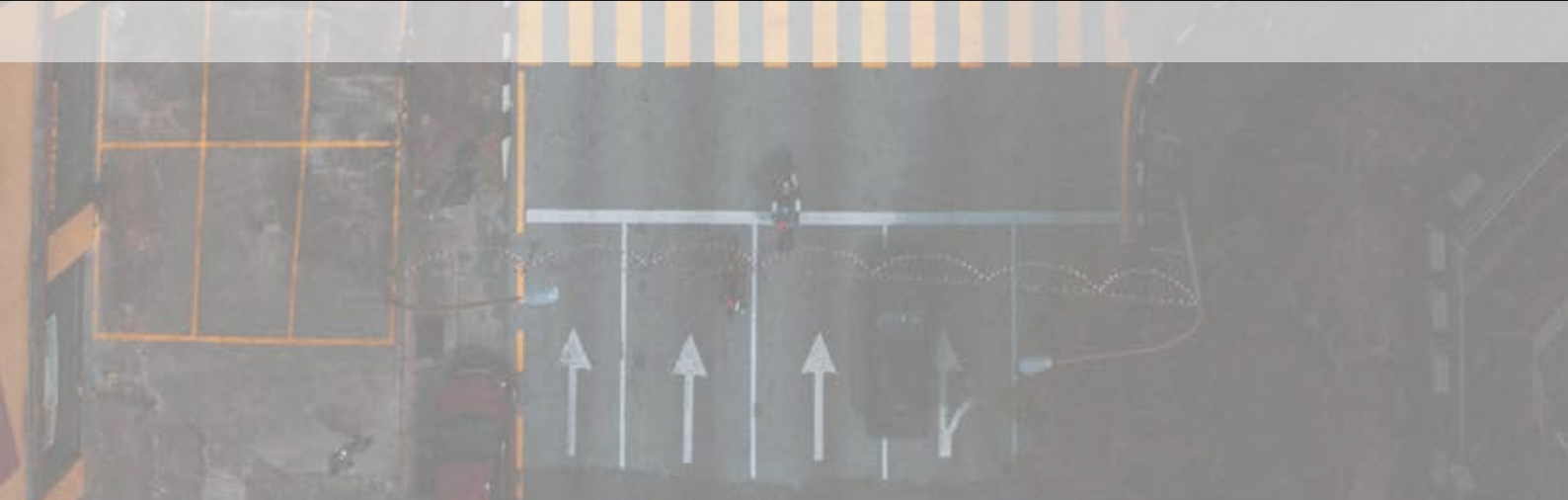
Razumljivo je da na pojedinim dionicama puta zbog same konstrukcije istog i urbanizacije naselja nije moguće obezbijediti postojanje trotoara, ali činjenica da se veliki broj ispitanika izjasnio o nepostojanju trotoara u njihovoj ulici povlači za sobom kritički zaključak i treba da bude prioritet prilikom definisanja strateškog razvoja grada u narednom periodu.

Neophodno je uložiti još veće napore kako bi se, ne samo ciljna (ispitivana) populacija osjećala sigurnije, u dijelu dana kada je vidljivost smanjena, već i ostali stanovnici gradskih i vangradskih naselja, koji su u većoj ili manjoj mjeri, na različite načine, učesnici u saobraćaju, obezbjeđivanjem još većeg stepena zastupljenosti ulične rasvjete. Od posebnog je značaja da se učesnicima u saobraćaju obezbijedi potpun osjećaj sigurnosti, koji će smanjiti mogućnost pojave neželjenih dešavanja i njihovih ishoda.

Lokalni putevi nijesu sigurno mjesto za mlade učenike. Bez obzira da li učenik pješaci do parka, prijatelja, školškog kombija ili prodavnice mnogo je važno da se njemu poveća svijest o potencijalnim opasnostima koje se mogu desiti u saobraćaju, ako se ne poštuju saobraćajna pravila. To podrazumjeva povećavanje svijesti kod učenika o važnosti postojanja saobraćajnih pravila i signalizacije, kao i o posljedicama koje mogu nastati usljed nepoštovanja istih.



Lista preporuka

1. Pojačano pratiti i kontrolisati saobraćaj, te adekvatno i recipročno primjeniti preventivne mjera od strane nadležnih organa i službi.
 2. Postaviti svjetlosne znake u zonama škole koji označavaju ograničenu brzinu i znak „djeca na putu“.
 3. Postaviti označene i sigurne pješačke prelaze u školskim zonama.
 4. Na saobraćajnicama sa velikom frekvencija saobraćaja, a gdje već postoje pješačka ostrva, postaviti fizičke barijere (ogradu) koje će onemogućiti nepravilno prelaženje ulica od strane pješaka.
 5. Urediti i staviti u funkciju veći broj trotoara, na svakoj dionici puta, gdje to konstruktivno rješenje, okolina, pozicioniranost i namjena puta dozvoljavaju.
 6. Povećati stepen informisanosti i izučavanja bezbjednosti saobraćaja u formalnom i neformalnom obrazovanju.
 7. Stvoriti prostor za bezbjedno kretanje biciklista, vozača rolera i električnih trotineta.
 8. Preduzeti mjere za uvođenje javne rasvjete u ulicama koje istu nemaju.
- 





+382 68 300 603



www.ngo-horizonti.org



New Horizon NGO



ngohorizonti@t-com.me



[newhorizonngo](https://www.facebook.com/newhorizonngo)



[newhorizon_ngo](https://www.instagram.com/newhorizon_ngo)

