



Vreme: 01.10.2026 07:12

Medij: danas.rs

Link: <https://www.danas.rs/vesti/ekonomija/skole-signalizacija/>

Autori: Ljiljana Bukvić

Teme: bezbednost u saobraćaju i saobraćajna signalizacija

Naslov: Više od 700 zona škola u Srbiji nema ispravnu signalizaciju

7058



Danas sam na portalu Balkan traffic pročitao tekst pod nazivom "Alarm za bezbednost dece: Neispravna signalizacija u više od 700 školskih zona Srbije". Pošto su podaci u tekstu poražavajući, rešio sam da dam svoj komentar polazeći od činjenice da se uređenost i veličina jedne zajednice ogleda u njenom odnosu prema najslabijima, a deca su svakako najslabiji i najranjiviji članovi društva.

Zamislimo dečaka od osam godina koji svakog jutra kreće u školu sa rancem na leđima. Od kuće do škole ima osamsto metara i tri raskrsnice. Na tom putu nema trotoar celom dužinom ulice, pešački prelaz je izbledeo, a neposredno ispred škole vozila su parkirana tako da umanjuju preglednost. Kada prelazi ulicu, dete ne procenjuje brzinu i udaljenost vozila kao odrastao čovek. Ono veruje da ga vozač vidi i da će stati. Svakog dana taj dečak "bezbedno" stigne do škole, ali njegova bezbednost ne zavisi od dobro uređenog prostora već od sreće i pažnje drugih učesnika u saobraćaju. Nažalost, u mnogim sredinama širom Srbije upravo tako izgleda put do škole za desetine hiljada dece. Sa druge strane da zamislimo i vozača, trgovačkog putnika, koji je prvi put u nekom gradu. Ne zna gde se nalaze škole, vrtići, parkovi, tržni centri, itd. Dobro postavljena signalizacija služi da usmeri, upozori i obavesti vozača o prisustvu dece na ulici, kako bi on bio pažljiviji i kako bi prilagodio brzinu. Signalizacija je upravo ta koja usmerava i štiti, kako decu, tako i vozače motornih vozila. Ali problem nastaje kad signalizacija ne postoji ili kada je neispravna i loše postavljena. To učesnike u saobraćaju dovodi u zabludu, a zabluda do nastanka saobraćajne nezgode. Zona škole je deo puta ili ulice koja se nalazi u neposrednoj blizini škole i kao takva obeležena je odgovarajućom saobraćajnom signalizacijom, tako nam kaže zakon. Njena osnovna svrha je da omogući bezbedno kretanje dece, zbog čega se u njoj primenjuju posebne mere smirivanja saobraćaja, saobraćajna signalizacija, oprema i [infrastrukturna](#) rešenja prilagođena najmlađim učesnicima u saobraćaju. U tekstu se navodi sledeće: "Saobraćajna policija izvršila je kontrolu stanja saobraćajne signalizacije i opreme u blizini obrazovnih ustanova širom Srbije. Od gotovo 1.300 kontrolisanih lokacija, na više od 700 utvrđene su neispravnosti... U prethodnih pet godina, u saobraćajnim nezgodama u zonama škola jedno dete je izgubilo život, dok je 21 dete teško povređeno..." Ako je dete zaista u centru naše saobraćajne politike, onda to mora biti vidljivo na ulici, zoni škole, na trotoaru, na pešačkom prelazu i u svakom saobraćajnom rešenju koje donosimo. Ali bezbednost dece više nije među prioritetima koji se jasno prepoznaju u našoj saobraćajnoj politici. I ne samo dece, već i bezbednost trudnica, osoba sa invaliditetom, biciklista, majki sa malom decom i starijih lica. Zapravo sve ono što je ranjivo, slabo i što se sporije kreće je izbačeno iz saobraćajnih rešenja koja sprovodimo. Sada se nameće pitanje ko je odgovoran za ovakvo stanje saobraćajne signalizacije u zonama škola i da li će neko odgovarati? Zakon nam kaže da je odgovornost na upravljaču puta. A iskustvo nam pokazuje da se odgovornost u ovakvim slučajevima retko dovodi u pitanje. U temelju savremenog pristupa bezbednosti saobraćaja nalazi se podela odgovornosti za nastanak nezgode na sve činioce sistema, donosiocima odluka, planere, projektante, izvođače radova, upravljače puta, inženjere, proizvođače vozila, saobraćajnu policiju, pravosudni sistem, proverivače bezbednosti, i dr. Međutim, naši kreatori saobraćajne politike ne prihvataju i ne primenjuju savremen pristup bezbednosti saobraćaja, već svoj rad baziraju na tradicionalnom pristupu koji je odavno napušten i koji se bazira samo na pravno-krivičnoj odgovornosti učesnika nezgode. U proseku, godišnje, život izgubi oko dvanaestoro i bude povređeno oko 1.360 dece!2





Vreme: 01.10.2026 07:12

Medij: danas.rs

Link: <https://www.danas.rs/vesti/ekonomija/skole-signalizacija/>

Autori: Ljiljana Bukvic

Teme: bezbednost u saobraćaju i saobraćajna signalizacija

Naslov: Više od 700 zona škola u Srbiji nema ispravnu signalizaciju

Prosečno, u zonama škola se dogodi 308 saobraćajnih nezgoda godišnje, od kojih 48 sa učešćem dece osnovnoškolskog uzrasta (7-14 godina). Drugim rečima, skoro svaki dan se u zoni škole dogodi po jedna saobraćajna nezgoda, a svakog osmog dana u saobraćajnoj nezgodi u zoni škole je učestvovalo dete osnovnoškolskog uzrasta!³ Ovi podaci nam ukazuju da bezbednost dece u saobraćaju nije samo pitanje poštovanja pravila saobraćaja od strane vozača i pešaka, već i pitanje tehničkog regulisanja saobraćaja, saobraćajnog planiranja, signalizacije, opreme i infrastrukture. Kreatori naše saobraćajne politike prilikom saobraćajnog planiranja izbegavaju da uvažavaju da je ulica osnovni arhitektonski prostor grada i da nije namenjena samo za kretanje motornih vozila. Dakle, nije dovoljno samo prostor obeležiti adekvatnom saobraćajnom signalizacijom i opremom već i primeniti humani inženjering i koncept održive urbane mobilnosti. A to još uvek nije prihvaćeno u našim političkim i stručnim krugovima. Zato su nam i rezultati poražavajući. Naime, humani inženjering predstavlja, skup saobraćajnih, urbanističkih, građevinskih, arhitektonskih i drugih mera sa ciljem formiranja jedinstvenog, bezbednog, ambijentalno prihvatljivog i podjednako dostupnog prostora za ranjive učesnike u saobraćaju. Na taj način im se obezbeđuje adekvatna infrastruktura i podrška, kako bi svi korisnici javnog prostora imali podjednako pravo i mogućnost za učestvovanje u saobraćaju. Upravo zato zone škola, zone 30 i zone usporenog saobraćaja, kroz dizajn treba da izgledaju vizuelno drugačije od drugih delova grada, kako bi vozačima signalizirali da ulaze u zone posebne namene koje su namenjene ranjivim učesnicima u saobraćaju. Ali kako uopšte da govorimo o humanom inženjeringu i savremenom pristupu bezbednosti saobraćaja kad više nismo u stanju saobraćajnu signalizaciju da postavimo i održavamo? Kako to da u državi koja je ekonomski tigar imamo preko 700 zona škola sa neispravnom signalizacijom? Pored navedenih stvari neophodno je da za svaku školu u Srbiji imamo izrađenu analizu bezbednih ruta do škole. Potrebno je identifikovati kritične tačke, nedostajuće trotoare, nebezbedne pešačke prelaze, loše osvetljenje, mesta nepropisnog parkiranja, kao i druge infrastrukturne nedostatke. Takvi podaci moraju postati osnova za planiranje investicija lokalnih samouprava u oblasti bezbednosti saobraćaja. Nedavno smo imali tragičnu saobraćajnu nezgodu u Kraljevu u kojoj je život izgubila petogodišnja devojčica, dok je njena sestra od godinu i po dana zadobila teške povrede, i to na trotoaru, mestu koje bi trebalo da predstavlja siguran prostor za pešake. Ova tragedija nas podseća koliko su deca ranjiva u saobraćaju i kolika je odgovornost društva da im obezbedi bezbedno okruženje za kretanje. Nijedan roditelj ne bi trebalo da razmišlja o tome da li će njegovo dete bezbedno stići do škole, parkića ili prodavnice. Upravo zato bezbednost školskih zona i bezbednih ruta do škole nije samo tehničko pitanje saobraćajne struke, već pitanje kvaliteta života i društvene odgovornosti. Društvo koje ne može da obezbedi bezbedan put do škole teško može da govori o svojoj budućnosti. Autor je master inž. saobraćaja Ime * Komentar

