**NAZIV PROJEKTA:**

Sigurne staze i putanje kretanja učenika osnovnih i srednjih škola u Boru (akronim SigStaze)

**OSNOV PROJEKTA:**

Bezbednost u lokalnoj zajednici jedno je od suštinskih pitanja kome se danas posvećuje mnogo pažnje u naučnim krugovima. Pošto je bezbednost u saobraćaju samo jedan od segmenata celokupnog sistema bezbednosti, njoj se kao izuzetno značajnoj naučnoj disciplini, koja je sastavni deo svakodnevnog života, takođe mora pridodati veliki značaj.

Da bi stanje bezbednosti saobraćaja u jednoj lokalnoj zajednici bilo na odgovarajućem nivou od presudnog značaja jeste usklađenost svih uticajnih činilaca koji joj doprinose. Pod uticajnim činiocima podrazumevamo prvenstveno građane, zatim škole, policiju, organe vlasti, medije i mnoge druge. Posebna kategorija stanovništva u zajednici su deca i potreba za njihovom bezbednošću u saobraćaju zaista je velika. Ono što je svakako potrebno lokalnoj zajednici po pitanju bezbednosti dece jesu uređene zone škola.

Ponašanje dece je vrlo često nepredvidivo i zavisi od raznih faktora koji su posledica ponašanja kod kuće ili u školi. Deca su veoma osetljiva na događaje u porodici i školi što može znatno umanjiti njihovu pažnju na vozila i način prelaska preko kolovoza ili kretanje po kolovozu. Po izlasku iz škole deca često neoprezno trče, igraju se ili guraju, tako da neoprezno stupaju na kolovoz.

Deca često greše i u proceni vremena potrebnog za prelazak ulice, pri čemu na njihovo ponašanje utiču i karakteristike njihove ličnosti, problemi koji ih trenutno okupiraju, dešavanja i pojave u okolini i dr.

Fizičke karakteristike školske dece u vidu njihove krhke telesne građe i male visine uz karakteristike ponašanja, predstavljaju stalnu opasnost za vozače u smislu iznenadne, nepredvidive i neuočljive pojave dece na kolovozu. Takođe, treba naglasiti i da u jednom procentu zbog nedovoljne pažnje i brige roditelja, deca koja nisu naučena za samostalno bezbedno učešće u saobraćaju idu pešice od kuće do škole bez nadzora.

Prilikom lociranja škola nije se razmišljalo o potrebi dece da što bezbednije dođu do škole, i da što manje puta prelaze preko kolovoza, iz razloga što je većina škola izgrađeno pre više decenija kada drumskog saobraćaja nije bilo ili je bio zanemarljivog intenziteta. Sada veći broj dece pešice dolazi do škole i na dužem putu više puta prelazi preko kolovoza ili se po njemu kreće. Na trasi kretanja dece uglavnom nema „ležećih policajaca“, patrola saobraćajne policije, školskih saobraćajnih patrola ili saobraćajnih patrola starijih građana (roditelja ili drugih odraslih lica). Posebno je potrebno naglasiti da deca ne stradaju jedino

ispred svojih škola nego i duž cele trase kretanja, od kuće do škole i obratno.

Sa posebnom pažnjom treba pristupiti regulisanju saobraćaja u zoni škole, gde najbrojniju strukturu učesnika u saobraćaju čine upravo deca. Od ove starosne strukture ne može se očekivati da uvek ispravno i blagovremeno postupe s obzirom na svoje fizičke i psihofizičke mogućnosti. Pritom treba imati na umu i sposobnost dece da razumeju postavljeni sistem i nivo saobraćajne kulture ili spremnost dece da poštuju zakonitosti regulativnog sistema. Iz pomenutih razloga, bezbednost dece u saobraćaju u velikoj meri zavisi od ostalih učesnika u saobraćaju. Navedene činjenice ukazuju na to da savremen koncept zaštite dece u saobraćaju mora da podrazumeva koncept prilagođavanja saobraćajnog okruženja potrebama dece.

Ovaj projekat ima za cilj da ukaže na postojeće probleme bezbednosti dece školskog uzrasta u saobraćaju na teritoriji grada Bora, kao i na mere koje se trebaju preduzeti u cilju povećanja nivoa njihove bezbednosti, kako u zoni škole, tako i na putu od kuće do škole i nazad.

**CILJEVI I OBUHVAT PROJEKTA:**

Cilj projekta je donošenje strategije održivog i delotvornog sistema upravljanja bezbednošću saobraćaja na teritoriji grada Bora koja će omogućiti da u saobraćaju nema povređene i poginule dece.

Sprovođenje predloženih mera i evaluacija urađenog su put za smanjenje broja i posledica saobraćajnih nezgoda na teritoriji grada Bora.

Ciljevi:

* povećanje kapaciteta grada Bora za poboljšanje bezbednosti u saobraćaju.
* unapređenje sistema lokalne samouprave za prostorno i urbanističko planiranje i opštinsko rukovođenje.
* povećanje bezbednosti dece u blizini osnovnih i srednjih škola na teritoriji grada Bora.
* kvalitetnije i transparentnije pružanje javnih usluga građanima.
* uspostavljanje registra saobraćajne signalizacije u blizini školskih ustanova.
* trajno praćenje promena saobraćajne infrastrukture i evidentiranje saobraćajnih nezgoda, uz modifikaciju postojećih sigurnih staza za kretanje učenika.

Mere koje je moguće sprovesti za podizanje nivoa bezbednosti u zoni škole:

1. Zahvati na saobraćajnim površinama u zoni škole
2. Akcije u pojedinim društvenim strukturama (roditelji, deca, nastavnici i sl.);
3. Sistem regulisanja saobraćaja;
4. Vaspitanje i obrazovanje;
5. Tehnička regulativa;
6. Posebne mere.

**1. Zahvati na saobraćajnim površinama**

Zahvati na saobraćajnim površinama ostvaruju se određenim regulativno

tehničkim merama. Uvođene režimskih mera u dinamičkom saobraćaju (sistem jednosmernih ulica, degradiranje saobraćajnice najbliže školskom kompleksu, postavljanje usporivača brzine, zaštitnih ograda za pešake, itd.) treba da prate i odgovarajuće građevinske intervencije (mali radijusi krivina, valovit kolovoz, itd.) i ovde posebnu pažnju treba posvetiti stacionarnom saobraćaju.

Neposredno u blizini škole uvesti restriktivne mere u parkiranju zbog potencijalne opasnosti istrčavanja dece između parkiranih vozila na kolovoz. Kretanje pešaka organizovati duž bezbednih koridora, na opasnim mestima usmeriti pešačkim zaštitnim ogradama. Pešačke prelaze kontrolisati svetlosnim signalima i adekvatnom signalizacijom.

Ukoliko je to nemoguće, onda ih treba osvetliti, a saobraćaj u najužoj zoni regulisati pomoću saobraćajnih patrola (posebno obučena lica, uniformisani policijski službenici, ili obučena deca učenici) to se posebno odnosi na početak i završetak nastave. Pored standardnih elemenata saobraćajne signalizacije potrebno je nekim posebnim elementima upozoriti vozače na ulazak u najužu zonu škole, tj. zonu sa velikom koncentracijom učenika na ulici. Kao elementi horizontalne signalizacije mogu poslužiti natpisi na kolovozu: škola, stop, deca na putu, ograničenje brzine i sl., ali ostaje otvoreno pitanje efikasnosti.

**2. Akcije u pojedinim društvenim sredinama**

Kao dopuna ovim merama u cilju podizanja nivoa bezbednosti u zoni škole sprovode se određene akcije sa roditeljima, decom i nastavnicima.

Da bi bile efikasne, ove aktivnosti koje se odnose na rad mesnih zajednica i akcija roditelja, moraju biti permanentne, dobro organizovane i strogo definisane.

Vaspitanje i obrazovanje učenika iz oblasti saobraćaja podeljeno je na sistematsko-obavezno za sve učenike kroz odgovarajuće predmete, i nesistematsko koje se ostvaruje na komunalnim časovima i kroz saobraćajne sekcije. Imajući u vidu da se deca vrlo često javljaju kao uzročnici saobraćajnih nezgoda treba povećati fond komunalnih časova u okviru kojih bi učenici bili upoznati sa opasnim mestima u zoni škole, a ličnim obilaskom tih mesta utvrdili praktično svoje znanje o saobraćaju. Određenu ulogu u tome, kroz saradnju sa školama, treba da ima MUP, AMS, auto škole itd.

Treba uticati i na roditelje da svojim ponašanjem i savetima utiču na svoju decu, koja često oponašaju svoje roditelje, a značajan doprinos mogu imati i sredstva javnog informisanja (radio, televizija, štampa), kao i sve druge akcije i kampanje koje utiču na razvijanje opšte saobraćajne kulture.

**3. Sistem regulisanja saobraćaja**

Specifičnim načinom informisanja treba učesnicima u saobraćaju ukazati na

ulazak u zonu škole:

* posebnim obeležavanjem pešačkih prelaza u užoj zoni škole.
* zaštitnim pešačkim ogradama usmeriti đačke tokove na prelazima, obavezno ispred ulaza i izlaza škole. Konstrukcija ograde treba da je takva da sprečava provlačenje i preskakanje dece. Stubove ofarbati crno-žutom bojom radi povećanja uočljivosti, što bi trebalo da znači još jedno upozorenje vozačima o blizini škole.
* posebno osvetljenje svih pešačkih prelaza u užoj zoni.
* postavljanje saobraćajnog policajca, posebno obučenih lica ili učenika-saobraćajnih patrola, na karakterističnim mestima uže zone i u karakterističnim satima (početak i kraj nastave).

**4. Vaspitanje i obrazovanje**

Problem ugroženosti dece u saobraćaju možemo posmatrati kao tročlani sistem, čiji su elementi deca na jednoj strani, vozači na drugoj, i kao treći element javlja se podsistem saobraćajnica u kome dolazi do kontakta prva dva elementa. Ta tri elementa predstavljaju ujedno i pravce kojima se može i mora delovati. Delovanje treba sprovesti stalno i istovremeno u sva tri pravca.

Na decu možemo uticati na dva načina:

* posredno i
* neposredno

Nastava iz saobraćajnog vaspitanja sprovodi se u svim školama teorijski i praktično. Teorijska nastava se odnosi na upoznavanje sa osnovnim pojmovima i pravilima ponašanja u saobraćaju korišćenjem slika saobraćajnih situacija, slajdova, filmova, saobraćajnih znakova, semafora i dr.

Praktična nastava se ostvaruje izlaskom učenika na raskrsnice u okolini škole i obukom dece na poligonu spretnosti.

Kao dopuna ovakvog načina vaspitanja, obrazovanja dece, treba da posluži obuka dece na posebno izgrađenim poligonima koje simuliraju određene saobraćajne situacije.

**5. Tehnička regulativa**

Treći pravac delovanja čine aktivnosti na izradi i primeni zaštitnih mera u prostornim jedinicama sa kojima se susreću učesnici, a podrazumeva tehničke mere i građevinske i regulativne zahteve. Prva dva pravca delovanja, rečeno je, odnose se na vaspitno-obrazovne mere i akcije koje se sprovode u direktno zainteresovanim strukturama (deca, vozači).

**STEJKHOLDERI:**

**Klijent:** Gradska opština Bor

**Sponzor:** Projekat GIS Udruženja Srbije pod nazivom „Sigurne staze i putanje kretanja učenika osnovnih i srednjih škola u Boru” podržan је u okviru projekta „Otvoreni podaci - otvorene mogućnosti” Programa Ujedinjenih nacija za razvoj i Kancelarije za informacione tehnologije i elektronsku upravu, uz podršku Svetske banke i Fonda za dobru upravu Ujedinjenog Kraljevstva

**Projekt menadžer:** Miodrag Bogunović, predsednik GIS udruženja Srbije

**Projektni tim:** 3 GIS stručnjaka iz GIS udruženja Srbije, 3 inženjera saobraćaja, 2 IT stručnjaka, profesori i nastavnici koji učestvuju u anketiranju učenika, marketing stručnjaci

**KLJUČNI DOGAĐAJI:**

* Analiza saobraćajnih nezgoda sa nastradalim licima do 14 godina starosti na teritoriji grada Bora od 2007. do 2018. godine (rok 13.7. 2020.)
* Analiza stavova uprave škola, učenika i roditelja učenika (13.7. 2020.)
* Analiza saobraćajnog sistema u zoni škola (13.7. 2020.)
* Formiranje sigurnih staza i putanja kretanja učenika osnovnih i srednjih škola u Boru u odnosu na opasne lokacije i prostornu raspodelu saobraćajnih nezgoda (8.11. 2020.)
* Predlog mera i aktivnosti za unapređenje bezbednosti saobraćaja u zonama škola (19.11. 2020.)

**BUDŽET PROJEKTA:**

9.997,00 $ (troškovi terenske opreme za prikupljanje podataka poput mobilnih smart telefona sa ugrađenom GPS kamerom i opcijom geotagovanja fotografija, Garmin GPS uređaj – kamera (Garmin Dash Cam 35) koja se postavlja unutar automobila i koja snima objekte u vidu video zapisa, ali i beleži njihove trenutne geografske koordinate; troškovi terenskih istraživanja; štampanje anketa; isplata projektnog tima, štampanje izveštaja i troškova prezentacije i promocije projekta)

**PRETPOSTAVKE, OGRANIČENJA I RIZICI:**

Očekuje se saradnja učenika, nastavnika i profesora kako bi došli do adekvatnih informacija za analizu. Stalne promene koje se dešavaju u saobraćaju nameću permanentna proučavanja i prilagođavanja novim uslovima, pravilima i normativima funkcionisanja saobraćaja.