

Sadržaj:

I . Uvod.....	3
II. Metodologija.....	6
III. Rezultati.....	8
IV. Zaključak	11
V. Prilozi.....	12
VI. Literatura.....	13

I . Uvod

Pješak je osoba koja sudjeluje u saobraćaju, a ne upravlja vozilom, niti se prevozi u vozilu ili na vozilu, osoba koja vlastitom snagom gura ili vuče ručna kolica, dječije prijevozno sredstvo, ili prijevozno sredstvo za osobe s invaliditetom ili starije osobe, „te osoba koja se kreće na koturaljkama, skateboardu i sl.

Saobraćajna pravila i propisi su uslovljeni saobraćajnim situacijama i potrebama uređivanja odnosa među učesnicima u saobraćaju. Oni su neophodnost u regulisanju (kanalisanju, usmjeravanju...) saobraćaja.

Istina je da ni jedan zakon i propis o bezbjednosti saobraćaja neće moći regulisati i predvidjeti sve saobraćajne situacije na putevima. Saobraćajne situacije pa i propise i pravila uslovljavaju i stvaraju ljudi koji su promjenjivi i međusobno zavisni kao i razvoj, uslozňjavanje i unapređenje saobraćaja. Zato će se zakoni o bezbjednosti saobraćaja na putevima neprekidno mijenjati i usavršavati. To je osnova kulturnog shvatanja i odnosa među učesnicima u saobraćaju. Statistike pokazuju da u saobraćaju više stradaju starije osobe i djeca koji predstavljaju ranjiviji dio učesnika u saobraćaju. Analize uzroka nezgoda pokazuju da pješaci često nekontrolisano prelaze ulice često se ponašaju nepredvidivo što obavezuje vozače da uvijek očekuju iznenadne nekontrolisane postupke pješaka. Starije osobe su često zamišljene, dekoncentrisane, a djeca sklona igri, neoprezu, trčanju za loptom, nekontrolisanom kretanju biciklom ili mopedima (stariji uzrasti – maloljetnici). Pješak je inferiorniji u masi, brzini i čvrstoći.

Imajući u vidu nepredvidivo ponašanje ranjivih učesnika u saobraćaju, posebno djece i maloljetnika, vozači treba da voze tako da se mogu zaustaviti pred svakom preprekom. Pješaci se često ne koriste podvožnjacima niti nadvožnjacima (pasarelama) što je uslovljeno nedovoljnom saobraćajnom edukacijom ili pak promašajima u projektovanju pješačkih prolaza i prelaza koji ne zadovoljavaju njihove osnovne potrebe (kupovina novina, pisama, cigareta... ili puta do škole, posla.). Pješačke prelaze treba prilagoditi pjašacima svih slojeva (uzrasta, pola, obrazovanja, kulture). Jedan pješak je ljutito izjavio poslije upozorenja policajca za nepropisno prelaženje ulice : „Neka nacrtaju pješački prelaz ulice tamo gdje meni treba“.Pravilnim rješenjima o gradnji, uređenju i označavanju pješačkih prelaza i prolaza preko puta i drugim popratnim sadržajima (oznaka, upozorenja ...), pješačka i saobraćajna kultura bi se brže sticala i podizala na potrebni viši nivo.

U noćnim uslovima, sa javnom rasvjetom ili bez nje, uvijek se krije opasnost da se naiđe na i/ili udari u pješaka. U noćnim uslovima vožnje treba nakratko dugim svjetlima provjeravati ima li na putu pješaka, biciklista itd. Značajno je noću prilagoditi brzinu nivou osvjetljenja puta radi sigurnijeg pregleda puta. Postoji razlika u ugroženosti pješaka u gradskim u odnosu na seoske sredine, i u povezanosti sa starošću. Na putevima izvan naselja, nasuprot pravilima i obavezama kretanja pješaka lijevom stranom, pješaci se kreću van pravila – i desnom i lijevom stranom, prelaze puteve nekontrolisano što značajno doprinosi ugroženosti i pješaka ali i vozača. Otežavaju kretanje vozila, njihova mimoilaženja, direktno se izlažu opasnostima. Kretanjem lijevom stranom pješak je u objektivnoj poziciji da prati kretanje vozila i da uoči eventualnu opasnost i efikasno reaguje. U toj poziciji (krećući se lijevom stranom) pješak i vozač su u međusobnoj interakciji i razmjeni informacija i poruka (posmatranjem, signalizacijom, neverebalnom i/ili verbalnom komunikacijom).

----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE
PREUZETI NA SAJTU. -----

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: maturskiradovi.net@gmail.com