

## BEZBJEDNOST DJECE DO 14 GODINA U SAOBRAĆAJU NA PODRUČJU CJB-i DOBOJ

### SAFETY OF CHILDREN UP TO 14 YEARS IN TRAFFIC FOR PSC DOBOJ

Biljana Jovanović<sup>1</sup>, Dragana Savić<sup>2</sup>, Miroslav Pavlović<sup>3</sup>, Neđo Savić<sup>4</sup>

**Rezime:** Statistički podaci pokazuju da je posljednjih godina broj djece, saobraćajnih žrtava, velik i da varira od godine do godine. Djeca su žrtve u svakoj trećoj saobraćajnoj nesreći, a najčešće stradaju kao pješaci. Djeca predškolskog i ranog osnovnog školskog uzrasta predstavljaju najugroženije kategorije učesnika u saobraćaju. U radu je vršena analiza statističkih podataka saobraćajnih nezgoda i posljedica u kojima su učestvovala djeca do 14 godina na području CJB-i Doboj. Takođe, prikazani su stavovi i razmišljanja učesnika tj. djece u saobraćaju kroz anketiranje 202 učenika sedmih razreda u tri osnovne škole u Doboju. Na kraju je ukazana važnost sistemskog i kontinuiranog rada svih subjekata na vaspitanju i edukaciji djece kao najugroženije kategorije učesnika u saobraćaju.

**Ključne riječi:** djeca, anketa, edukacija učesnika u saobraćaju

**Abstract:** Statistical data show that in recent years the number of children, victims of traffic, large and vary from year to year. Children are victims in every third car accident, and most likely to die as pedestrians. Children of preschool and early elementary school children represent the most vulnerable category of traffic participants. The paper peak analysis of statistical data of traffic accidents and the consequences which was attended by children up to 14 years in the area of PSC Doboj. It also presents the views and opinions of the participants ie. children traffic through interviewing 202 seventh grade students in three primary schools in Doboj. At the end was given the importance of systematic and continuous work of all subjects in the upbringing and education of children as the most vulnerable category of traffic participants.

**Keywords:** children, poll, education of participants in the traffic

#### 1. UVOD

Djeca su najugroženija kategorija učesnika u saobraćaju, zbog njihove psihofizičke nezrelosti, manjka životnog iskustva i znanja. Danas se djeca kao samostalni učesnici u saobraćaju pojavljuju sa svojih šest godina kao đaci prvih razreda (Vujanić, Lipovac, 2000). Zbog toga je primarna potreba adekvatna i blagovremena edukacija djece najmlađih učesnika u saobraćaju. Edukativne mjere smatraju se sredstvima uz pomoć kojih djeca uče kako da budu bezbjednija u saobraćaju. Za djecu je veoma važno učenje od strane njihovih roditelja, od njihovog pravilnog ponašanja u saobraćaju. Pored roditelja koji uče svoju djecu, veoma važni za edukaciju djece su i vaspitači, učitelji koji imaju zadatak da svoje učenike nauče ponašanju u saobraćaju (Lipovac, Jovanović, Vlahović, 2009). Djeca što nauče i usvoje od malena to im uvijek ostaje u podsvjesti i kasnije ta svoja znanja samo dopunjavaju.

Djeca najviše stradaju kao pješaci, ali takođe veliki broj djece nastrada kao putnici u vozilu i biciklisti (Vujanić, Lipovac, 2000). Djeca pješaci su ugroženiji u nerazvijenim i slabo razvijenim zemljama, dok su u razvijenim zemljama kao putnici unutar vozila ugroženiji učesnici saobraćaja (Zegeer et al. 2002). Djeca muškog pola "imaju bolju usaglašenost sa okolinom", dok djeca ženskog pola bolje poznaju i poštuju saobraćajne propise (Granić et al. 2007).

Najčešći uzroci saobraćajnih nezgoda u kojima djeca stradaju su neprilagođena brzina, kao i prelazak kolovoza van pješačkog prelaza. Za vožnju bicikla djeca koriste parkirališta i ulice i često iza parkiranih vozila naglo izlaze na kolovoz. Oni pješice dolaze do škole i više puta prelaze preko kolovoza ili se njime kreću. Tada bi djeci koja se sama nađu na putu svi učesnici u saobraćaju trebali pružiti pomoć, a vozači da na njih obrate posebnu pažnju i omoguće im bezbjedno kretanje. U većem broju gradova kod nas pri planiranju lokacije škole o ovome se nije vodilo dovoljno računa. Škola nije uvijek u centru naselja, da bi djeca bez

<sup>1</sup> Biljana Jovanović, dipl. inž. saobraćaja, Saobraćajni fakultet Doboj, BiH, e-mail: dasjovanovic@gmail.com

<sup>2</sup> Dragana Savić, dipl. inž. saobraćaja, Saobraćajni fakultet Doboj, BiH, e-mail: savicdragana92@hotmail.com

<sup>3</sup> Miroslav Pavlović, dipl. inž. saobraćaja, Saobraćajni fakultet Doboj, BiH, e-mail: pavlovic.m1988@gmail.com

<sup>4</sup> Neđo Savić, dipl. Mašinstva, Internacionalni univerzitet Travnik, BiH, e-mail: savicnedjo@yahoo.com

izlaženja na ulicu gdje se obavlja intenzivan saobraćaj vozila, došla do nje. Zato je u ovom radu posebna pažnja posvećena analizi bezbjednosti djece u saobraćaju.

## 2. LITERALNI PREGLED

Veoma razvijene zemlje u svijetu velike količine novca ulažu u saobraćajno obrazovanje i vaspitanje ( dalje u tekstu SOV ) djece predškolskog uzrasta u saobraćaju. Naime, Danska sprovodi razne akcije edukacije kroz neku vrstu učenja u učionici, uglavnom interaktivnih, često sa vežbama i igranjem uloga u saobraćaju. Edukacija se zasniva na tri metode, i to prva metoda uz pomoć maketa se prikazuje saobraćajno okruženje i životna sredina, druga metoda na pričama sa slikovnicama iz saobraćaja, kao i treća na pjesmama o pojedinim situacijama u saobraćaju. Na taj način se kod djece kroz igru budi interesovanje za saobraćaj, a literatura iz ove oblasti potpuno se prilagođava psihofizičkim karakteristikama i osnovnim psihološkim osobinama najmlađih učesnika u saobraćaju, odnosno djeci predškolskog uzrasta. U Holandiji obrazovanje o bezbjednosti u saobraćaju zasniva se na konceptu stalne edukacije, odnosno „doživotnog učenja“. Za razliku od Danske i Srbije, u Holandiji postoji šest ciljanih grupa za koje postoje posebni program obuke. Tako se program predškolskog uzrasta zasniva na starosnom dobu od 0 do 4 godine. Djeca već sa 2,5 godine polako počinju da se upoznaju sa određenim pojmovima u saobraćaju. U odnosu na ciljanu grupu zavise i organizacije koje će biti uključene u realizaciju SOV-a. Tako predškolsko obrazovanje u Holandiji nije definisano kao obavezno niti se primorava Zakonom, ali se roditeljima ostavlja na volju ukoliko žele da svoju pažnju posvete bezbjednom učešću njihove djece u saobraćaju. U Holandiji, Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja na nacionalnom nivou je odgovorno za SOV djece uzrasta preko 4 godine.

Grad Beograd, Sekretarijat za saobraćaj, je tokom 2010.godine, izradio Studiju „Edukacija djece predškolskog uzrasta i djece nižih razreda osnovne škole iz oblasti bezbjednosti saobraćaja“. Naime, ugroženost djece u saobraćaju ne potiče samo od nekvalitetnih saobraćajno-tehničkih rešenja koja zahtijevaju korekcije u pogledu građevinskih ili tehničko-regulativnih mjera, pa je ovom Studijom istaknut značaj sistemskih mjera odnosno unapređenja saobraćajnog obrazovanja djece predškolskog uzrasta. Analizirane su psihomotorne karakteristike djece ovog uzrasta i predložene su izmjene u pogledu obrazovanja djece iz bezbjednosti saobraćaja. (Petrović, Kordić, Kordić, Mitrović, Matejić, 2015)

Praćenje promjena stanja bezbjednosti saobraćaja predstavlja ozbiljan naučni izazov velikog broja stručnjaka iz ove oblasti. Neizostavni dio procesa upravljanja bezbjednošću saobraćaja predstavlja permanentno praćenje i analiza stanja i tendencija u bezbjednosti saobraćaja.

WHO (*World Health Organization*) i UNICEF (*United Nations Children's Fund*) u globalnom pozivu na prevenciju povreda djece iz 2005. godine navode da svake godine više od 875.000 djece izgubi život. U istom dokumentu se navodi da su u svijetu, saobraćajne nezgode, 2002. godine bile šeste po redu kao uzrok smrti kod djece mlađe od 15 godina (*Child and adolescent injury prevention A Global call to action, 2005.*). U zemljama OECD, saobraćajne nezgode predstavljaju 41% smrtnog povređivanja djece (Kate McMahon – *Vulnerable Road User Safety: Children, Elderly Roadusers and Pedestrians (High Level Seminar on Road Safety-Paris, 25-26 September 2008)*). U SAD-u svakog dana pogine u proseku četvoro dece mlađe od 14 godina, a 529 biva povređeno u saobraćajnim nezgodama, prema podacima iz 2008. godine.

Javni rizik djece se razlikuje za više nego trostruko u zavisnosti od zemlje sa najvećim javnim rizikom stradanja djece (Ruska Federacija – 10.7 na 100.000 stanovnika) i Švedske (3.3 na 100.000 stanovnika) sa najnižim javnim rizikom stradanja djece (WHO - *European report on child injury prevention*).

U saobraćajnim nezgodama u Republici Srbiji u poslednjih trinaest godina poginulo je 399 djece do 14 godina u saobraćaju. To znači da su u proseku tri vrtića za trinaest godina nestala, a oko 14 odeljenja djece nije krenulo u osnovnu školu.

## 3. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

Ovim istraživanjem obuhvaćena je najugroženija kategorija učesnika u saobraćaju tj. djeca. Kroz istraživanje bezbjednosti djece, vršana je analiza statističkih podataka o saobraćajnim nezgodama i posljedicama u kojima su učestvovala djeca do 14 godina. Cilj istraživanja je da se na osnovu utvrđenog stanja ugroženosti djece putnika, pješaka i biciklista, odnosno situacija u kojima djeca stradaju u saobraćaju na području CJB-i Doboj,

kao i uz pomoć ankete dođe do stavova i razmišljanja učesnika tj. djece u saobraćaju sačini prijedlog mjera za poboljšanje stanja.

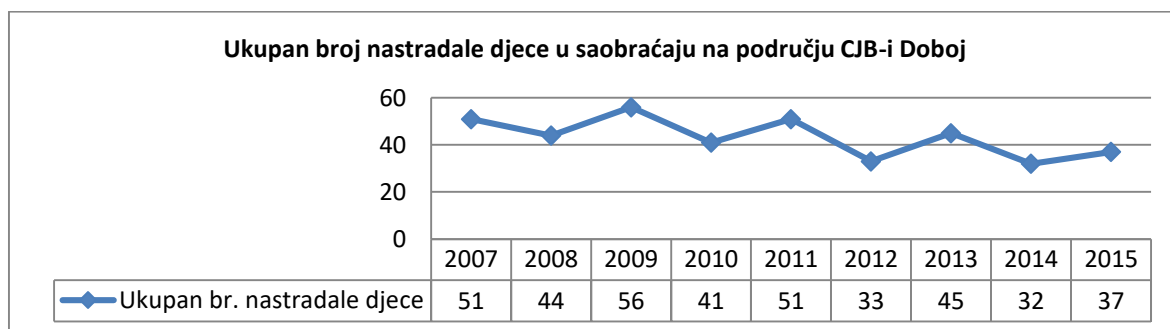
Prostor posmatranja i istraživanja je područje CJB-i Doboj, a vrijeme posmatranja i analize saobraćajnih nezgoda obuhvatilo je vremenski period od 2007. do 2015. godine. Anketiranje učenika izvedeno je u periodu od 09.06.2015. do 15.06.2015. godine

U radu je vršeno nezavisno i zavisno istraživanje. Analizirani su podaci iz CJB-i Doboj o broju saobraćajnih nezgoda i stradanju djece u njima a zatim je korišćen metod anketiranja. Anketni obrazac sadrži deset pitanja, od kojih su osam pitanja zatvorenog, a preostala dva pitanja otvorenog tipa. Odgovore na anketu su dali učenici na osnovu vlastitog znanja iz poznavanja osnovnih pojmova o saobraćaju.

#### 4. ANALIZA STATISTIČKIH PODATAKA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA I POSLJEDICA U KOJIMA SU UČESTVOVALA DJECA NA PODRUČJU CJB DOBOJ

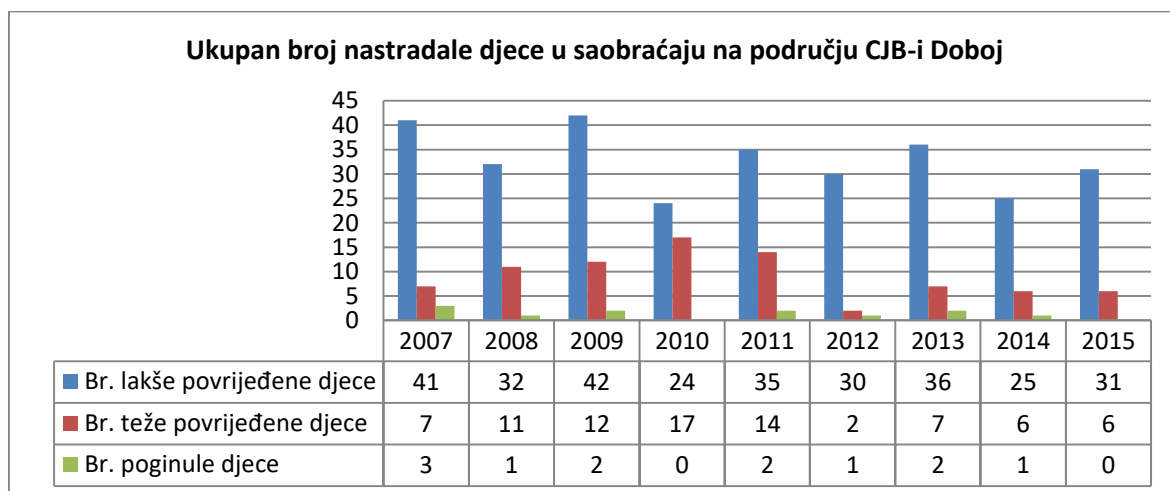
Djeca kao posebna kategorija učesnika u saobraćaju veoma često su akteri saobraćajnih nezgoda i to najčešće kao uzročnici. Nezgode sa učešćem djece su teške i sa tragičnim posljedicama što je uslovljeno malim otporom tijela djeteta da primi i odupre se dejstvu većih spoljnih sila koje se javljaju u nezgodama.

Na *dijagramu 1.* predstavljen je broj ukupno nastradale djece u saobraćajnim nezgodama na području CJB-i Doboj u periodu 2007. - 2015. godine. (Interni godišnji izvještaj Policijske stanice za bezbjednost saobraćaja 2007. - 2016. )



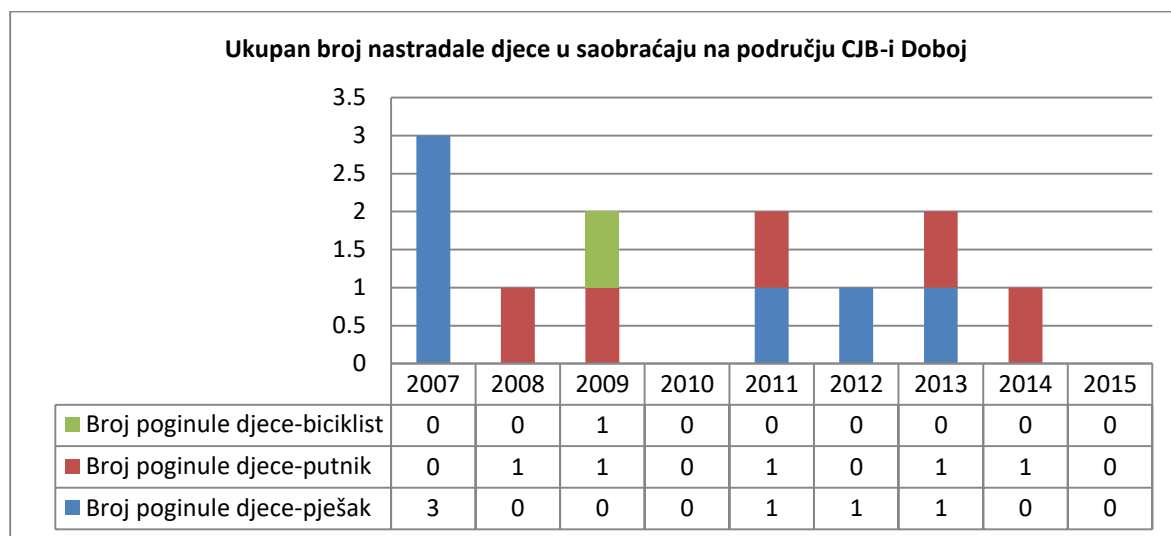
**Dijagram 1.** Ukupan broj nastradale djece u saobraćajnim nezgodama na području CJB-i Doboj za 2007. – 2015. god

Na *dijagramu 2.* predstavljen je broj lakše povrijeđene, teže povrijeđene i poginule djece u SN-ma na području CJB-i Doboj za 2007. - 2015. godina. Zabilježeno je opadanje broja lakše povrijeđene djece u SN-ma, a ono iznosi u 2014. godini u odnosu na 2007. godinu 47%, broj teže povrijeđene djece 2014. godine je veći u odnosu na 2007. godinu. Broj poginule djece se smanjio.



**Dijagram 2.** Ukupan broj poginule, teže povređene i lakše povređene djece u 2007. - 2015. god

Na *dijagramu 3.* predstavljen je ukupan broj poginule djece po kategorijama učesnika u saobraćaju na području CJB-i Doboj u periodu 2007. – 2015. godina. Zabilježen je pad poginule djece-pješaka 2014. u odnosu na 2007. godinu čak za 100%. Broj poginule djece-putnika se povećao a djece-biciklista je u konstantnom padu.



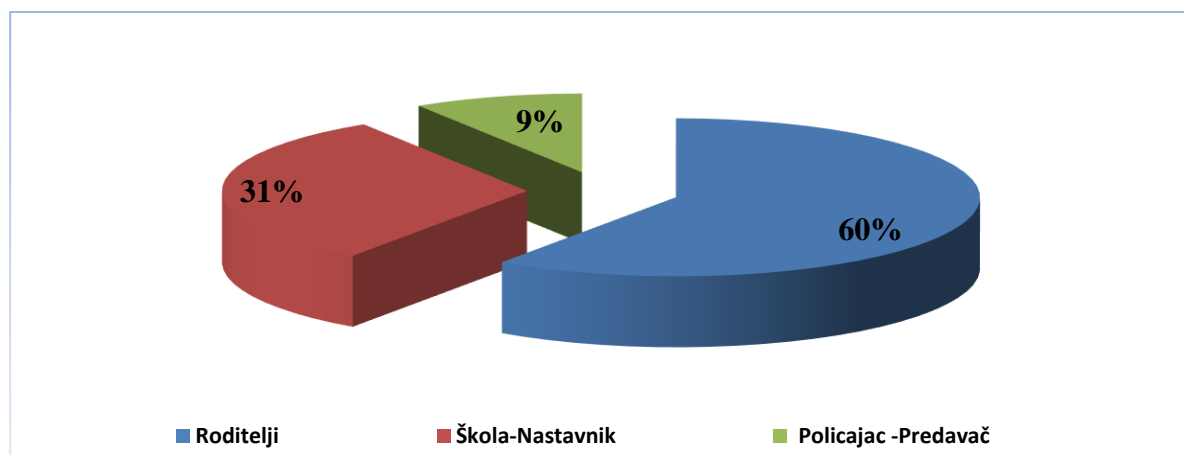
**Dijagram 3.** Ukupan broj poginule djece po kategorijama učesnika u saobraćaju od 2007. do 2015. god

Djeca pješaci su najzastupljeniji u ukupnom broju nastradale djece, to možemo da vidimo i iz dijagrama, što nam ukazuje da spadamo u red nerazvijenijih zemalja.

## 5. REZULTATI ANKETNOG ISTRAŽIVANJA

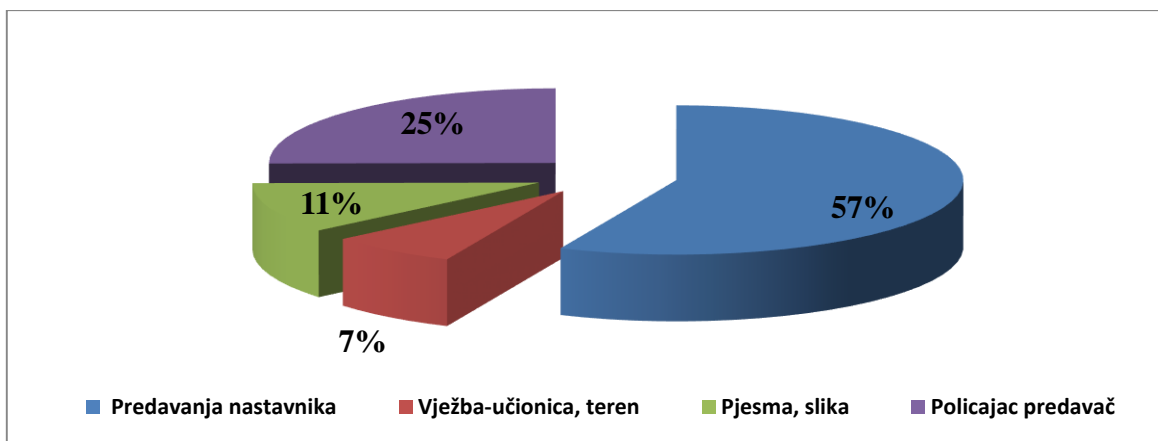
Anketirano je 127 učenika muškog pola ili 63% i 75 učenika ženskog pola ili 37% od ukupno 202 anketirana učenika.

Analizom na pitanje: „**GDJE STE NAJVIŠE ZNANJA STEKLI O PONAŠANJU U SAOBRAĆAJU, OD KOGA**“ najveći broj učenika njih 139 ili 60% je odgovorilo da su znanje stekli od roditelja, zatim 73 učenika ili 31% je odgovorilo da su znanje o saobraćaju stekli u školi, od učitelja-nastavnika, dok je 21 učenika ili 9% znanje steklo od policajca predavača, prikazano na *dijagramu 4.*



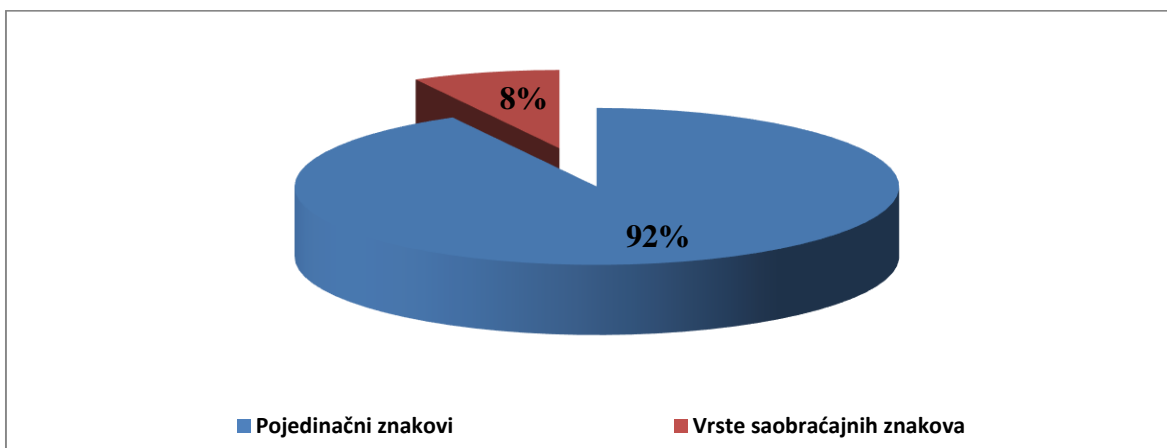
**Dijagram 4.** Gdje ste najviše znanja stekli o ponašanju u saobraćaju, od koga?

Na pitanje: „**ŠTA STE DO SAD RADILI U ŠKOLI O SAOBRAĆAJU**“ većina učenika 124 ili 57% je odgovorila da su slušali predavanja od nastavnika, zatim 55 učenika ili 25% slušalo je predavanje od policajca predavača, 24 učenika ili 11% znanje je steklo kroz pjesmu preko slikovnica i preko televizije, a 16 učenika ili 7% znanje o saobraćaju naučili su u učionici ili terenu kroz vježbe , prikazano na *dijagramu 5.*



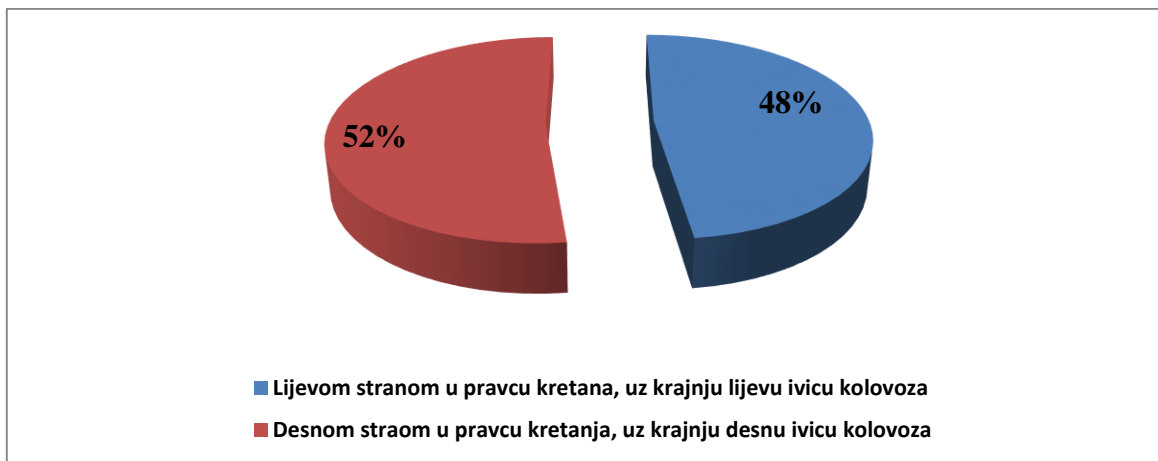
*Dijagram 5. Šta ste do sad radili u školi o saobraćaju?*

Na pitanje: „**KOJE VRSTE SAOBRAĆAJNIH ZNAKOVA POZNAJETE**“ većina učenika njih 186 ili 92% nabrojalo je pojedinačno saobraćajne znakove a samo njih 16 ili 8% je nabrojalo vrste odnosno grupe saobraćajnih znakova. Kao što su znakovi: opasnosti, obavještenja, izričitih naredbi i dopunske table prikazano na *dijagramu 6*.



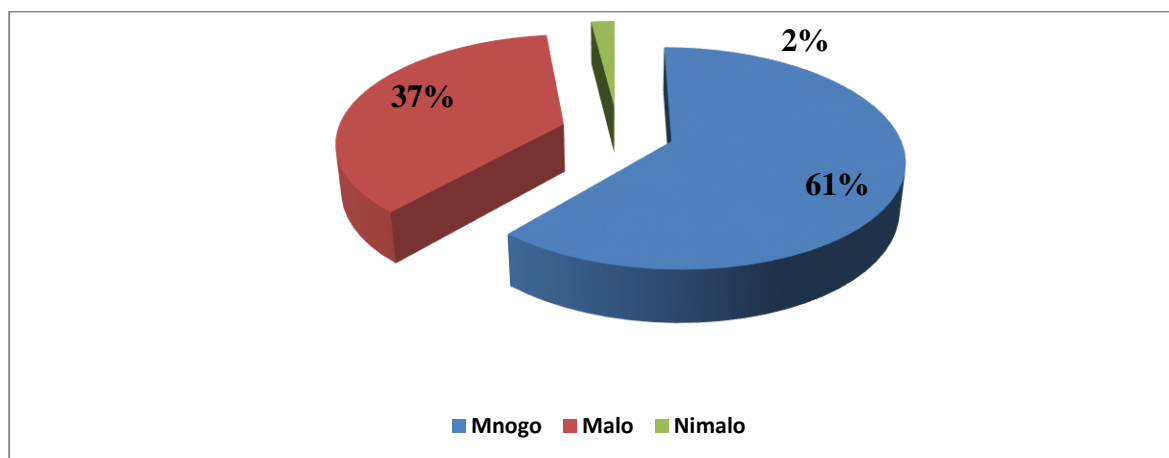
*Dijagram 6. Koje vrste saobraćajnih znakova poznajete?*

Na osnovu analize pitanja: „**AKO MORAŠ DA HODAŠ PUTEM GDJE NEMA TROTOARA, KOJOM STRANOM IDEŠ**“, 99 učenika ili 48% je odgovorilo da se kreću lijevom stranom u pravcu kretanja, uz krajnju lijevu ivicu kolovoza, dok je 103 učenika ili 52% učenika odgovorilo da se kreće desnom stranom u pravcu kretanja, uz krajnju desnu ivicu kolovoza. Iz ovoga možemo zaključiti da veći broj učenika ima pogrešno mišljenje tj. znanje o poznavanju saobraćajnih propisa.



*Dijagram 7. Ako moraš da hodaš putem gdje nema trotoara, kojom stranom se krećeš?*

Na pitanje: „**DA LI JE SAOBRAĆAJ PO TVOME MIŠLJENJU, OPASAN I KOLIKO**“, može se zaključiti da većina smatra da je saobraćaj opasan, gdje je 124 učenika ili 61% odgovorilo da je saobraćaj „Mnogo opasan“, zatim 74 učenika ili 37% smatra da je saobraćaj „Malo opasan“, dok 4 učenika ili 2% smatra da saobraćaj nije „Nimalo“ opasan.



***Dijagram 8.** Da li je saobraćaj po tvome mišljenju, opasan i koliko?*

Svi anketirani bili su učenici sedmih razreda i pokazali su relativno dobro znanje o poznavanju saobraćaja, da on u isto vrijeme predstavlja opasnost ali i potrebu. Takođe, da su o saobraćaju najviše znanja stekli od roditelja pa onda kroz vaspitno-školske ustanove ali da im nedostaje praktične nastave tj. realnih saobraćajnih situacija. Učenje u učionicama dobro je za ponavljanje usvojenih znanja, propisa i sl., ali nije namijenjeno za praktično vježbenje djece. Iskazana je potreba za školskim saobraćajnim poligonima. Trebalo bi da se ugledamo na razvijene zemlje, koje posebnu pažnju posvećuju SOV-u.

## **6. ZAKLJUČAK**

U većini Evropskih zemalja, pa i u Republici Srpskoj, problem bezbjednosti saobraćaja postaje jedan od ključnih državnih problema. Svjetska zdravstvena organizacija (*WHO*) prepoznala je da su događaji u saobraćaju jedan od vodećih globalnih uzroka smrtnosti u svijetu. Po njihovoj procjeni ukoliko se ništa po ovom pitanju ne uradi, postoji mogućnost da 2020. godine najviše ljudi pogine i budu žrtve saobraćajnih nezgoda.

Analizom stanja bezbjednosti na području CJB-i Doboj može se zaključiti da najčešći uzroci saobraćajnih nezgoda u kojima djeca stradaju su neprilagođena brzina, kao i prelazak kolovoza van pješačkog prelaza. Analize pokazuju da najveću odgovornost za nebezbedno učešće djece u saobraćaju imaju njihovi roditelji, kao i vaspitači i učitelji u školama.

Uticaj porodice na vaspitanje djeteta zavisi od odraslih članova porodice, njihovog obrazovanja, ponašanja, odnosa i stava prema saobraćaju, njihove saobraćajne kulture. Uloga predškolskih i školskih institucija u razvijanju saobraćajne kulture djece i mladih predstavlja imperativ zbog činjenice da će se daljnji razvoj bazirati na usvojenim znanjima iz ovih institucija. Policija treba da organizuje druženja sa najmlađim članovima društvene zajednice kako bi im prenijela dragocjena znanja o pravilima bezbjednog ponašanja u saobraćaju. Sredstva javnog informisanja, takođe imaju značajnu i nezamjenjivu ulogu u saobraćajnom vaspitanju, tako da je potrebno obogatiti program kroz razne edukativne emisije za djecu. Međutim kod svih subjekata postoje manjkavosti i nedostaci. Počevši od lokalnih institucija da se ovi problemi rješavaju kao i nedovoljna stručnost pojedinih službi koje se ovim problemom bave.

Jedan od dobrih indikatora (pokazatelja) bezbjednosti djece u saobraćaju za poređenje između više zemalja je javni (broj nastradale djece na 100.000 djece) i saobraćajni rizik (broj nastradale djece na 10.000 registrovanih vozila) stradanja. Javni rizik stradanja djece u saobraćaju ukazuje na različito stanje bezbjednosti djece u saobraćaju između zemalja. Najpovoljnije u Švedskoj (4) i Velikoj Britaniji (6), Češka (11), Francuska (11), Srbija (17), dok je u drugim zemljama analizirani javni rizik stradanja djece u saobraćaju u velikoj mjeri veći i do nekoliko puta Luksemburg (68). Republika Srpska spada u grupu sa povišenim javnim rizikom stradanja djece.

Prvi korak ka unapređenju bezbednosti saobraćaja jeste obrazovanje svih učesnika u saobraćaju i težnja za sistemskim i kontinuiranim pristupom ovom problemu, da svi subjekti rade međusobno povezani. Period za implementaciju novih mjera iznosi od jedne pa do više godina u zavisnosti ko i na koji način te mjere sprovodi. Ipak da bi preventivne mjere dale željeni efekat neophodno je uvesti i dobar sistem represivnih odnosno kaznenih mjera. Veoma je važno da se sankcionišu svi počinioči prekršajnih i krivičnih djela iz oblasti saobraćaja kako bi učesnici u saobraćaju shvatili ozbiljnost usvojenih mjera.

Naime, društvo treba da shvati da je sistemski pristup saobraćajnom obrazovanju i vaspitanju djece jedna od najznačajnijih mera strateškog upravljanja bezbednosti saobraćaja, odnosno bitan podsistem ukupnog sistema prevencije bezbednosti saobraćaja.

## 7. LITERATURA

- [1] Vujanić, M., Lipovac, K., (2000), Metodologija istraživanja i rešavanja problema bezbednosti dece u saobraćaju, Zbornik radova, Naučno- stručni skup „Bezbednost dece u saobraćaju“, Beograd
- [2] Interni godišnji izvještaj Policijske stanice za bezbednost saobraćaja Doboj o stanju Bezbednosti saobraćaja na putevima na području CJB-i Doboj za period od 2007. do 2016. Godine
- [3] Lipovac, K., Jovanović, D., Vlahović, E., (2009), Unapređenje saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja „10 lekcija koje život znače“ TSM, Beograd
- [4] Nedić, S. (2014), Kampanja unapređenja bezbednosti djece pješaka na području opštine Derventa, (magistarski rad), Univerzitet u Istočnom Sarajevu, Saobraćajni fakultet Doboj, Doboj
- [5] Protić, V., (2015) Zbornik radova za savetovanje Zlatibor
- [6] Zegeer, C. V., Stewart, J. R., Hung, H. H., & Lagerwey, P. A. (2002). Safety effects of marked versus unmarked crosswalks at uncontrolled locations: Executive summary and recommended guidelines. Research report FHWA-RD-01-07
- [7] Granić, et al. (2007). Gender differences in preschool children's declared and behavioral compliance with pedestrian rules. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 10: 371-382.
- [8] Jacques Nouvier, France, CERTU Chairman of the JTRC Working Group on Speed Management (2008), High Level Seminar on Road Safety Paris, 25-26 September 2008
- [9] WHO, (2004), Road Safety is No Accident, A Brochure for World Health Day, 7. April 2004,