

UDK: 614.8:656.1.05-057.874(497.6 RS)

## SAMOPRIJAVLJENO PONAŠANJE I STAVOVI SREDNJOŠKOLACA O BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA TERITORIJI OPŠTINE SOKOLAC

### SELFREPORTED BEHAVIOR AND ATTITUDE OF STUDENTS ABOUT TRAFFIC SAFETY ON THE TERRITORY OF MUNICIPALITY SOKOLAC

Bojan Marić<sup>1</sup>, Radivoje Trifunović<sup>2</sup>, Bojana Todosijević<sup>3</sup>

**Rezime:** Za bezbjedno učešće u saobraćaju neophodno je da svi učesnici imaju potreban nivo znanja o bezbjednosti saobraćaja. Prema istraživanjima, neznanje često utiče na formiranje negativnih stavova (predrasuda) koji prouzrokuju nebezbjedna ponašanja, a samim tim utiču i na povećanje broja saobraćajnih nezgoda. Zbog toga je značajno, kroz sve vidove formalnog i neformalnog obrazovanja, unapređivati znanje učesnika u saobraćaju sa ciljem podsticanja bezbjednog ponašanja. Obzirom da učenici srednjih škola predstavljaju grupu čiji će rizik stradanja u saobraćaju u narednom periodu njihovog života naglo rasti, važno je analizirati njihove stavove i ponašanje. U ovom radu, na osnovu anketnog istraživanja, analizirani su stavovi i samoprijavljeno ponašanje srednjoškolaca u zavisnosti od pola, razreda i posjedovanja vozačke dozvole. Anketiranje je sprovedeno u novembru 2015. godine sa učenicima SŠC „Sveti Vasilije Ostroški“ u Sokocu.

**Ključne riječi:** Stavovi, samoprijavljeno ponašanje, srednjoškolci, bezbjednost saobraćaja, Sokolac

**Abstract:** For safe participation in traffic, it is necessary that all participants have the required level of knowledge about traffic safety. According to studies, ignorance often affects the formation of negative attitudes (prejudice) that causes unsafe behavior and consequently affects the increase in the number of traffic accidents. Therefore, it is important, throughout all the forms of formal and informal education to improve knowledge of traffic participants in order to spur safe behavior. Since secondary school students represent a group whose risk of traffic accidents in the next period of their lives is expected to rise sharply, it is important to analyze their attitudes and behavior. In this study, based on survey research, we analyzed the attitudes and self-reported behavior of high school students depending on gender, class and possession of a driver's license. The survey was conducted in November 2015 with students of HSC "Vasilije Ostroški" in Sokolac.

**Keywords:** Attitudes, knowledge, students, behavior, traffic safety

#### 1. UVOD

Poznato je da mladi ljudi imaju povećan rizik zadobijanja namjernih i nenamjernih povreda kao i da su, globalno gledano, saobraćajne nezgode jedan od glavnih uzroka invaliditeta i smrti kod adolescenata (Waylen i McKenna, 2008). U Evropskoj Uniji, saobraćajne nezgode sa smrtnim ishodom su uzrok 84 % nenamjernih smrti pojedinaca od 15 do 24 godina (Morrison and Stone, 2000). Prema istraživanjima sprovedenim na Novom Zelandu saobraćajne nezgode su vodeći uzrok smrti i hospitalizacije kod adolescenata (Hare et al., 2000). Istraživanje sprovedeno 2008. godine, je pokazalo da djeca i adolescenti muškog pola imaju veći rizik učešća u saobraćajnim nezgodama sa težim povredama (Waylen i McKenna, 2008). Razlog za povećan rizik se pronalazi u činjenici da je, u adolescentnom uzrastu, kod dječaka i starijih adolescenata zabilježena slabija percepcija rizika nego kod djevojčica (Waylen i McKenna, 2008).

Djeca i tinejdžeri u saobraćaju predstavljaju jednu od najranjivijih kategorija učesnika. Ranjivost ove grupe prije svega odlikuje to što u saobraćaju najčešće učestvuju kao pješaci, biciklisti i putnici u vozilima. Međutim, na ranjivost djece i tinejdžera utiče i nedostatak znanja o bezbjednosti saobraćaja, kao i nedovoljno čvrsti stavovi o ispravnom ponašanju u saobraćaju. Da je riječ o veoma značajnom segmentu sistema upravljanja bezbjednošću saobraćaja ukazuje procjena da je od 1989. godine u saobraćajnim nezgodama stradalo više od 5,5 miliona učesnika u saobraćaju mlađih od 19 godina (Silverman i Billingsley, 2015:1), dok svakodnevno život u saobraćajnim nezgodama izgubi više od 500 djece i adolescenata ovog uzrasta (Silverman i Billingsley, 2015:5). Razvijene zemlje su prepoznale problem stradanje djece i adolescenata u saobraćaju i uložile značajna sredstva u zaštitu ove kategorije učesnika. Pored obezbjeđenja adekvatne opreme u vozilima (sjedišta za djecu i druga

<sup>1</sup> Dr Bojan Marić, docent, Univerzitet u Istočnom Sarajevu - Saobraćajni fakultet Doboj, Vojvode Mišića 52, Doboj, Bosna i Hercegovina, [bojamaric@yahoo.com](mailto:bojamaric@yahoo.com)

<sup>2</sup> Trifunović Radivoje, dipl. inž. saobraćaja, Univerzitet u Istočnom Sarajevu - Saobraćajni fakultet Doboj, Vojvode Mišića 52, Doboj, Bosna i Hercegovina, [radivojetrifunovic93@gmail.com](mailto:radivojetrifunovic93@gmail.com)

<sup>3</sup> Student master studija, Todosijević Bojana, dipl. inž. saobraćaja, Univerzitet u Beogradu - Saobraćajni fakultet, Vojvode Stepe 305, Beograd, Srbija, [bojana.todosijevic@gmail.com](mailto:bojana.todosijevic@gmail.com)

oprema koja obezbjeđuje djeci i tinejdžerima bezbjedno učešće u саобраћају), развијене земље су препознале и значај саобраћајног образовања и васпитања у раним fazama живота дјеце и tinejdžера, којим је могуће uticati на формирање исправних ставова о безбједности саобраћаја и усвајање знанја код дјеце.

На територији Републике Српске је у 2015. години у саобраћају погинуло 150 лица, што значи да се у односу на 2014. број погинулих лица повећао за 19. Међу погинулим licima у саобраћају највише је оних који су смртне последице задобили као vozači putničkih automobila (50), pješaci (36) и putnici u vozilima (32) (MUP, 2016). Kada се анализира старосна структура погинулих на територији Републике Српске уочава се да је у 2015. години највећи број погинулих у саобраћају старијих од 20 година, док су чак седам погинулих дјеца и adolescenti (MUP, 2016.). Имајући у виду да све развијене земље у свијету теже да смање број погинулих у саобраћају, а прије свега да смање број погинуле дјеце, у Републици Српској је по угледу на ове земље развијена Strategija безбједности саобраћаја. Strategijom безбједности саобраћаја Републике Српске која се односи на период од 2013. до 2022. године предвиђен је низ мјера и поступака усмјерених ка унапређењу безбједности учесника у саобраћају млађих од 19 година.

С обзиром на uticaj саобраћаја на живот дјеце и adolescenta, као и константну изложеност (угроженост) ових категорија учесника у саобраћају, тема овог рада јесу ставови и самопријављено понашање средњошколца на територији општине Sokolac. Сprovedеним истраживањем су прикупљени подаци о ставовима средњошколца као и о њиховом понашању у саобраћају. Циљ рада јесте да се, кроз анализу прикупљених података, sagledaju ставови средњошколца на територији општине Sokolac, као и да се, analizom самопријављеног понашања, utvrdи да ли су и колико средњошколци свјесни свог понашања у саобраћају.

## **2. MATERIJAL I METODE**

Kako bi се испитали ставови о безбједности саобраћаја и употреби система заштите и utvrdila самопријављена понашања средњошколца у саобраћају на територији општине Sokolac је sprovedено anketno истраживање. Iстраживање је sprovedено у периоду од 15. новембра до 15. децембра 2015. године. Средњошколци су анкетирани у просторijama Средњошколског центра „Sveti Vasilije Ostroški“ који се налази на територији општине Sokolac. За потребе овог истраживања formiran је anketni obrazac који су средњошколци попуњавали у папирној форми, по принципу „podijeli – pokupi“. Iстраживачи су средњошколцима podijelili anketne obrasce, objasnili im како да ih pravilno popune и оставили средњошколцима dovoljno vremena да popune obrazac, nakon чега су iste pokupili.

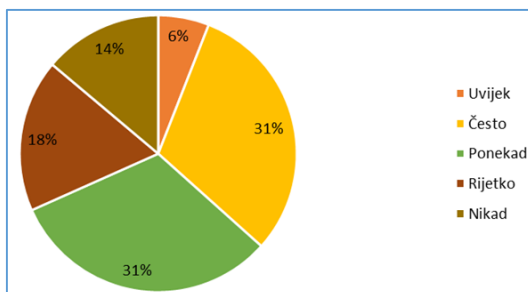
Anketni obrazac се састоји од 14 затворених питања, од којих је пет општих и девет посебних питања. Циљ општих питања, која чине први dio anketnog upitnika, јесте да се прикупе подаци о полу, starosti, školi, razredu и posjedovanju vozačke dozvole anketiranih ученика. Anketirani средњошколци су odgovarali на ова питања заокруживањем једног од понуђених одговора. Други dio upitnika чини пет посебних питања која се односе на понашање средњошколца у vezi са prelaskom kolovoza на obilježеном pješačkom prelazu, upotrebu svjetloodbojne odjeće prilikom kretanja путем, upotrebu mobilnog telefona при prelasku kolovoza, korišćenje заштитне kacige и сигурносног pojasa. На питања у овом дијелу upitnika средњошколци су odgovarali помоћу понуђене скале одговора. Скала је petostepena, при чему су понуђени одговори stepenovani од „увијек“ до „nikad“. Treći dio upitnika чине четiri посебна питања која треба да омогуће прикупљање података о ставовима средњошколца у vezi са vožњом под dejstvom alkohola и umora, prebrзој vožњи и значају sistema заштите у vozилу. Ученици су odgovarali на ова питања помоћу понуђене petostepene скале slaganja са наведеним tvrdњama, која је stepenovana од „у potpunosti се slažem“ до „uopšte се не slažem“.

Nakon sprovedenog terenskog истраживања, прикупљени подаци су unijeti у Microsoft Office Excel 2013, gdje је vršena општа analiza прикупљених података. Nakon опште анализе база је prilagođena programskom пакету IBM SPSS Statistics 20, у оквиру koga је vršena statističка analiza података. Statističка analiza је podrazumijevala testiranje zavisnosti između varijabli, nakon што је provjerena normalnost istih. У оквиру statističке анализе sprovedena су два neparametarsка statističка testa. Testovi који су sprovedeni су: Mann–Whitney U test и Kruskal–Wallis H test. Hipoteze koje су postavljene су nulta hipoteza  $H_0$ , која glasi „Ne postoji statističки значајна разлика između grupa“, и alternativna hipoteza, која glasi „Postoji statističки значајна разлика između grupa“. Prag statističке значајности postavljen је на 5%, што значи да ukoliko је  $p \leq 0,05$ , odbacujemo nultu hipotezu и prihvatamo alternativnu, odnosno postoji statističки значајна разлика међу grupama, dok је за slučaj да је  $p > 0,05$  obrnuta situacija, odnosno prihvatamo nultu hipotezu, а odbacujemo alternativnu.

## **3. REZULTATI ISTRAŽIVANJA**

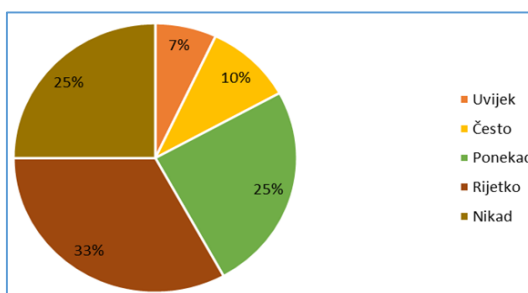
### **3.1. Општа анализа**

Istraživanje je obuhvatilo uzorak od 238 učenika, od kojih je 43,7% pripadnika muškog pola, a 56,3% ženskog pola. Anketiranjem su obuhvaćeni učenici gimnazije i tehničkih škola, i to 70,17% gimnazijalaca i 29,83% učenika tehničkih škola. Srednjoškolci uzrasta od 15 i 18 godina uzimaju podjednako učešće u ukupnom uzorku (po 25,63%), sedamnaestogodišnjaci neznatno više (26,05%), dok je srednjoškolaca uzrasta od 16 godina nešto manje (22,69%). Učenika starosti 19 godina nije bilo. Najveći broj učenika ne posjeduje vozačku dozvolu (86,13%), dok preostali dio posjeduje (13,87%).



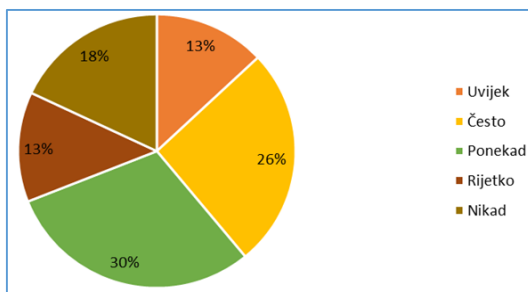
Slika br. 1. Raspodjela odgovora ispitanika na pitanje: „Koliko često prelazite kolovoz na obilježenom pješačkom prelazu?“

Na pitanje: „Koliko često prelazite kolovoz na obilježenom pješačkom prelazu?“, najveći broj učenika se izjasnio da ponekad kolovoz prelazi na obilježenom pješačkom prelazu (31%) i da kolovoz često prelazi na pješačkom prelazu (31%), dok samo 6% ispitanika uvijek prilikom prelaska kolovoza koristi obilježeni pješački prelaz. Međutim, veliki broj učenika se izjasnio da nikad ne koristi obilježeni pješački prelaz prilikom prelaska kolovoza (14%), kao i da rijetko koristi pješački prelaz (18%). Istraživanje je pokazalo da će više od 30% učenika srednje škole rijetko ili nikada kolovoz preći na pješačkom prelazu čime sebe izlažu dodatnom riziku u saobraćaju (Slika 1).



Slika br. 2. Raspodjela odgovora ispitanika na pitanje: „Koliko često, prilikom prelaska ulice, koristite mobilni telefon?“

Najveći broj anketiranih srednjoškolaca rijetko koristi mobilni telefon dok prelazi ulicu (33%), dok prilikom prelaska ulice ponekad i nikad mobilni telefon koristi po 25% anketiranih. Najmanje učenika je odgovorilo da uvijek koristi telefon dok prelazi kolovoz (7%), a često mobilni telefon koristi nešto više od 10% učenika. Zabrinjavajuće je da mobilni telefon prilikom prelaska kolovoza koristi oko 17% učenika srednje škole (Slika 2).

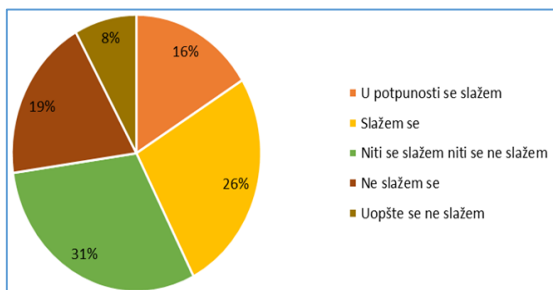


Slika br. 3. Raspodjela odgovora ispitanika na pitanje: „Koliko često, tokom vožnje automobilom, koristite sigurnosni pojas (bez obzira na poziciju u automobilu)?“

Samo 13% srednjoškolaca se izjasnilo kako uvijek koriste sigurnosni pojas dok se voze putničkim automobilom bez obzira na mjesto u vozilu na kom sjede. Ako se u obzir uzmu i učenici koji su se izjasnili da često koriste pojas dolazi se do podatka da samo 39% učenika koristi pojas bez obzira na poziciju u vozilu. Čak se i veći procenat

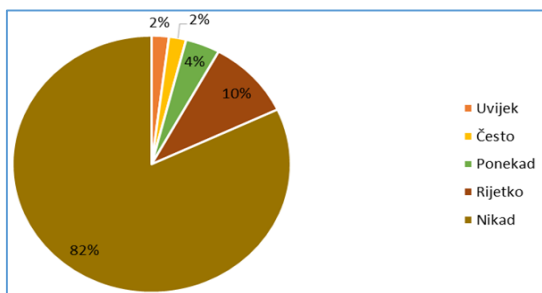
učenika izjasnio da nikad ne koristi sigurnosni pojas (18%), u odnosu na učenike koji pojas koriste uvijek (13%) (Slika 3).

Oko 42% srednjoškolaca u Sokocu se slaže sa tvrdnjom da čak i jedno popijeno pivo povećava rizik nastanka saobraćajne nezgode. Nešto manji broj učenika nema stav po ovom pitanju (31%). Pored malog procenta srednjoškolaca koji se uopšte ne slažu sa tvrdnjom (8%), postoji značajan broj učenika koji se ne slažu sa tvrdnjom. Zastupljenost takvih srednjoškolaca u uzorku je 19%, što znači da oko 27% srednjoškolaca ima stav da jedno popijeno pivo ne utiče na rizik nastanka saobraćajne nezgode (Slika 4).



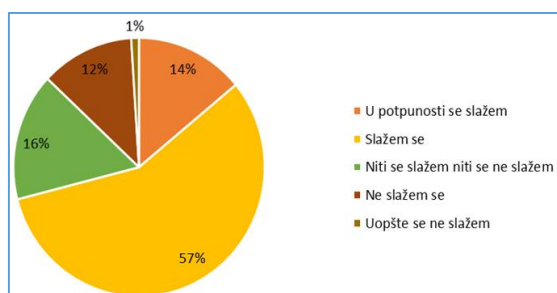
Slika br. 4. Raspodjela odgovora ispitanika na pitanje: „Da li se slažete da čak jedno popijeno pivo povećava rizik nastanka saobraćajne nezgode?“

Kada u saobraćaju učestvuju kao biciklisti, većina srednjoškolaca ne koristi kacigu (92%), dok samo 2% učenika koristi kacigu u toku vožnje bicikla. Interesantno je da čak 82% anketiranih srednjoškolaca nikada ne koristi kacigu prilikom vožnje. Rijetko kacigu koristi 10% učenika, dok je procenat učenika koji kacigu ponekad koriste tek 4% (Slika 5).



Slika br. 5. Raspodjela odgovora ispitanika na pitanje: „Kao biciklista, koliko često nosite zaštitnu kacigu?“

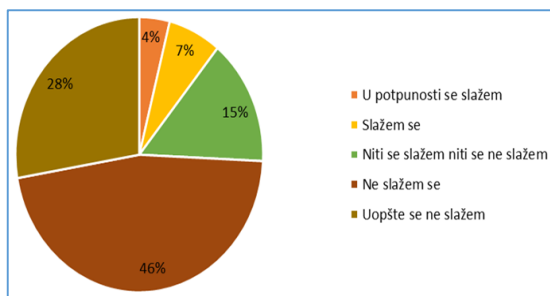
Najviše ispitanika koji srednju školu pohađaju na teritoriji opštine Sokolac se izjasnilo da se slažu sa tvrdnjom da bi u svakom trenutku bili sposobni da procijene koliko brzo mogu da voze, a da i dalje voze bezbjedno (57%). Kada se posmatraju i ispitanici koji se u potpunosti slažu sa navedenom tvrdnjom (14%), može se zaključiti da oko 71% ispitanika smatra da u svakom trenutku može ispravno procijeniti bezbjednu brzinu. Samo 1% ispitanika se uopšte ne slaže sa tvrdnjom da su sposobni da procijene brzinu pri kojoj mogu da voze, a da i dalje voze bezbjedno (Slika 6).



Slika br. 6. Raspodjela odgovora ispitanika na pitanje: „Da li se slažete da biste kao vozač u svakom trenutku mogli da procijenite koliko brzo možete da vozite, a da i dalje vozite bezbjedno?“

Anketirani srednjoškolci su pokazali visok nivo znanja kada je u pitanju značaj upotrebe sigurnosnih pojaseva u vozilima koja posjeduju vazdušni jastuk. Naime, najveći broj anketiranih učenika na teritoriji opštine Sokolac (46%) se ne slaže sa tvrdnjom da nije potrebno koristiti sigurnosni pojas ukoliko u automobilu postoji vazdušni

jastuk. Nešto manji broj učenika je odgovorio da se uopšte ne slažu sa postavljenom tvrdnjom, dok je najmanje anketiranih srednjoškolaca (4%) dalo odgovor da se u potpunosti slažu da je vazdušni jastuk dovoljna zaštita, te da nije potrebno koristiti sigurnosni pojas ukoliko vazdušni jastuk postoji u vozilu (Slika 7).



Slika br. 7. Raspodjela odgovora ispitanika na pitanje: „Da li se slažete da ukoliko u automobilu postoji vazdušni jastuk, nije potrebno koristiti sigurnosni pojas?“

### 3.2. Značajnost rezultata

Pored opšte analize prikupljenih podataka vršena je i statistička analiza. Statistička analiza je obuhvatala nekoliko koraka. Prvi korak statističke analize se odnosio na formiranje novih promjenjivih koje su se odnosile na stavove srednjoškolaca o bezbjednosti saobraćaja i samoprijavljeno ponašanje srednjoškolaca u saobraćaju. Nakon formiranja promjenljivih utvrđeno je da je za analizu potrebno koristiti neparametarske statističke testove. Testovi koji su korišteni su Mann-Whitney U test i Kruskal-Wallis H test. Pomoću ova dva neparametarska testa analizirano je da li postoji uticaj pola učenika, starosti učenika, škole koju pohađa, razreda koji pohađa i posjedovanje vozačke dozvole od strane učenika na stavove o bezbjednosti saobraćaja i ponašanje u saobraćaju.

U analizi uticaja pola učenika na stavove i ponašanja u bezbjednosti saobraćaja korišćen je Mann-Whitney U test. Primjenjeni test je pokazao da na teritoriji opštine Sokolac ne postoji statistički značajan uticaj pola učenika na pozitivnost stavova o bezbjednosti saobraćaja i njihovo ponašanje u saobraćaju.

Prilikom ispitivanja uticaja škole koju učenik pohađa na pozitivnost stavova o bezbjednosti saobraćaja i ponašanje učenika došlo se do sljedećih zaključaka. Naime, istraživanje je pokazalo da ne postoji statistički značajan uticaj škole (gimnazija ili tehnička) na ponašanje u saobraćaju. Međutim, kada su u pitanju stavovi učenika, primjenjeni test je ukazao da postoji značajan statistički uticaj škole na pozitivnost stavova o bezbjednosti saobraćaja ( $N=238$ ,  $U = 48.7400$ ,  $z = -2,198$ ,  $p=0,02$ ). Rezultati pokazuju da će učenici imati pozitivnije stavove o bezbjednosti saobraćaja ukoliko pohađaju gimnaziju, u odnosu na učenike koji pohađaju tehničku školu (Gimnazija ( $N=167$ ,  $MR=125,81$ , Sum of Ranks=21011.00), Tehnička ( $N=71$ ,  $MR=104,65$ , Sum of Ranks=7430.00)).

Za ispitivanje uticaja starosti na pozitivnost ponašanja u saobraćaju i stavove o bezbjednosti saobraćaja korišten je Kruskal-Wallis H test. Primjenjeni test je pokazao da starost učenika ne utiče na ponašanje u saobraćaju, tj. nije zabilježena statistički značajna razlika između grupa, dok je, kada je riječ o stavovima, test pokazao da postoji statistički značajna razlika ( $N=238$ ,  $\chi^2(3, 238) = 8,247$ ,  $p = 0,04$ ). U ovom slučaju je bilo potrebno statistički značajnu razliku ispitati dodatnim Mann-Whitney U testom. Primjenjeni test je pokazao da postoji značajna statistička razlika u pozitivnosti stavova o bezbjednosti saobraćaja između učenika starosti 15 godina i učenika starosti 16 godina ( $N=115$ ,  $U=12.1600$ ,  $z=-2,454$ ,  $p=0,014$ ), kao i između učenika starosti 15 i 17 godina ( $N=123$ ,  $U=14.6450$ ,  $z=-2,184$ ,  $p=0,029$ ). Analizom podataka se može zaključiti da će učenici imati pozitivniji stav o bezbjednosti saobraćaja ukoliko su stariji od 15 godina (tj. pripadaju starosnim kategorijama 16 i 17 godina).

Sljedeći faktor čiji je uticaj na ponašanje i stavove o bezbjednosti saobraćaja posmatran jeste godina škole, odnosno razred koji pohađa učenik. Primjenjeni Mann-Whitney U test u ovom slučaju nije pokazao da postoji statistički značajna razlika, bez obzira da li je riječ o stavovima ili ponašanjima.

ao jedan od faktora koji utiče na pozitivnost stavova i ponašanja učenika posmatrano je posjedovanje vozačke dozvole od strane učenika. U ovom slučaju je primjenjen Mann-Whitney U test koji je pokazao da ne postoji statistički značajna veza između posjedovanja vozačke dozvole i ponašanja učenika u saobraćaju, dok je uticaj na stavove o bezbjednosti saobraćaja statistički značajan ( $N=238$ ,  $U=21.795$ ,  $z=-3,320$ ,  $p=0,001$ ). Naime, ukoliko učenik posjeduje vozačku dozvolu, stavovi o bezbjednosti saobraćaja biće pozitivniji.

Pored uticaja posjedovanja vozačke dozvole na stavove i ponašanja učenika, ispitan je uticaj ovog faktora i na prelazak kolovoza na obilježenom pješačkom prelazu, nošenje svjetloodbojne odjeće, upotreba mobilnog

telefona na pješačkom prelazu i korišćenje sigurnosnog pojasa u automobilu. Rezultati primjenjenog Mann–Whitney U testa su pokazali da među ovim varijablama ne postoji statistički značajna veza.

#### 4. DISKUSIJA

Analiza stavova o bezbjednosti saobraćaja i sistemima zaštite i samoprijavljenog ponašanja u saobraćaju srednjoškolaca na teritoriji opštine Sokolac, pokazala je da u nekim segmentima postoje značajne razlike u stavovima i ponašanjima među učenicima. Naime, veliki broj učenika ne prelazi kolovoz na obilježenom pješačkom prelazu, odnosno preko 30% anketiranih se izjasnilo da kolovoz rijetko ili nikada ne prelaze na obilježenom pešačkom prelazu, iako postoji zakonska odredba koja ukazuje na obavezu pješaka da u saobraćaju koriste obilježeni pješački prelaz prilikom prelaska kolovoza, ukoliko se on od njih nalazi na udaljenosti manjoj od 100 m.

Kada je upotreba mobilnog telefona prilikom prelaska kolovoza u pitanju rezultati analize su pokazali da najveći broj srednjoškolaca rijetko ili nikada (preko 65%) prilikom prelaska kolovoza koristi mobilni telefon. Međutim, iako je veliki procenat onih koji ne koriste mobilni telefon, ipak više od 40% anketiranih koristi mobilni telefon što ukazuje da pažnja više od 40% srednjoškolaca prilikom prelaska kolovoza nije usmjerena na saobraćaj već na mobilni telefon koji koriste.

Najveći broj učenika na teritoriji opštine Sokolac izjavio je da prilikom vožnje automobilom, pojas koristi ponekad (30%). Međutim, ako se u obzir uzmu i učenici koji često (26%) i uvijek (13%) koriste sigurnosni pojas, dolazi se do zaključka da tek nešto više od 65% srednjoškolaca na teritoriji opštine Sokolac koristi sigurnosni pojas. Procenat upotrebe sigurnosnog pojasa nije zadovoljavajući, s obzirom na činjenicu da je upotreba sigurnosnog pojasa kod putnika u vozilu veoma značajna i utiče na težinu posledica saobraćajne nezgode (WHO, 2015). Naime, upotreba sigurnosnog pojasa tokom vožnje posljedice smrtnog stradanja smanjuje za 75% kod putnika na zadnjem sjedištu, a za 50% kod putnika na prednjem sjedištu (WHO, 2015). Prema istraživanjima Svjetske zdravstvene organizacije upotreba sigurnosnog pojasa na svim mjestima u vozilu godišnje sačuva oko 4,8 miliona života na putevima širom svijeta (WHO, 2015). Međutim, kada su u pitanju srednjoškolci i upotreba sigurnosnog pojasa u svijetu je sprovedeno nekoliko značajnih istraživanja. Prema podacima određene grupe istraživača, procenat upotrebe sigurnosnog pojasa u SAD-u od strane srednjoškolaca koji se u vozilu nalaze kao putnici bez obzira na mjesto u vozilu je 42% (Briggs et al., 2008:226), što ukazuje na potrebu unapređenja svijesti srednjoškolaca o bezbjednosti saobraćaja na teritoriji opštine Sokolac. Istraživanje koje je sprovedeno 2010. godine u Montani ukazuje na to da srednjoškolci koji su prošli obuku u autoškolama sigurnosni pojas koriste u 55,5% slučajeva kao vozači, dok je 41% srednjoškolaca izjavilo da pojas uvijek koriste kao putnik u vozilu (<http://buckleup.mt.gov/docs/hs-seatbelt-use.pdf>, 12.08.2016.).

Istraživanje je pokazalo da srednjoškolci na teritoriji opštine Sokolac imaju blag stav kada je u pitanju vožnja u alkoholisanom stanju, odnosno uticaj alkohola na rizik od nastanka saobraćajne nezgode. Više od 30% srednjoškolaca u Sokocu se uopšte ne slaže ili se ne slaže sa tvrdnjom da čak i jedno popijeno pivo povećava rizik nastanka saobraćajne nezgode, iako jedno popijeno pivo predstavlja zakonom dozvoljenu granicu konzumacije alkohola pri kojoj učesnik može bezbjedno da upravlja vozilom u saobraćaju. Takođe je veliki broj učenika koji nemaju jasan stav po pitanju vožnje pod uticajem alkohola (31%) ili je njihov stav negativan, što ostavlja dosta prostora za rad sa ovim učenicima kako bi se stavovi koji se odnose na vožnju pod dejstvom alkohola formirali na ispravan način.

S obzirom da preko 80% učenika ne koristi kacigu prilikom vožnje bicikla, neophodno je sprovesti mjere kojima će se ponašanje srednjoškolaca unaprijediti. Značaj sigurnosnog pojasa u automobilu prepoznaje više od 70% ispitanika. Oni smatraju da i ukoliko vozilo posjeduje vazdušni jastuk sigurnosni pojas treba koristiti.

Analizom faktora koji vrše uticaj na stavove o bezbjednosti saobraćaja i ponašanja srednjoškolaca u saobraćaju na teritoriji opštine Sokolac dolazi se do sledećih zaključaka. Na stavove o bezbjednosti saobraćaja uticaj imaju sledeći faktori: škola koju učenik pohađa, starost učenika i posjedovanje vozačke dovole. Takođe, potrebno je napomenuti i ograničenje metodologije koja je korišćena u ovom radu, a odnosi se na tendenciju ispitanika da daju društveno prihvatljive odgovore na postavljena pitanja.

#### 5. ZAKLJUČAK

Srednjoškolci predstavljaju jednu od najranjivijih kategorija učesnika u saobraćaju. Kako bi se ranjivost ove kategorije učesnika umanjila potrebno je sprovesti niz mjera. Na prvom mjestu potrebno je uticati na formiranje

исправних stavova kod srednjoškolaca, unaprijediti njihova znanja i uticati na njihovo ponašanje u saobraćaju kako bi se povećala njihova bezbjednost. To predstavlja složen i sistemski proces koji je potrebno pažljivo planirati i sprovesti. Proces usvajanja ispravnih stavova, znanja i ponašanja je potrebno započeti od ranog djetinjstva i sistemski ga sprovoditi cijelog čovjekovog života. Cjelokupan proces se može podijeliti na nekoliko faza, pri čemu je svaka faza važna i značajna.

Prva faza unapređenja stavova i ponašanja započinje rođenjem djeteta, a sprovode je roditelji i vaspitači. Cilj ove faze jeste usvajanje ispravnih stavova i usvajanje ispravnog ponašanja „od malih nogu“. S obzirom da djeca u ovom uzrastu najviše uče posmatrajući svoju okolinu ispravno ponašanje roditelja i vaspitača je od krucijalnog značaja za ponašanje djeteta. Međutim, čitav posao usvajanja ispravnih stavova i ponašanja ne završava se u vrtiću, već se nastavlja kroz osnovno i srednjoškolsko obrazovanje. Neophodno je obučiti roditelje, učitelje, nastavnike i profesore da „ukorjenjuju“ djeci ispravne stavove o saobraćaju i da svojim ponašanjem ukazuju na ispravno ponašanje. Takođe je značajno napomenuti da cjelokupan proces saobraćajnog vaspitanja i obrazovanja nije gotov onog trenutka kada se stekne vozačka dozvola, ili završi srednja škola. Znanje, stavove i ponašanje u saobraćaju treba konstatno unapređivati različitim akcijama i mjerama kako bi se unaprijedila bezbjednost svih kategorija učesnika u saobraćaju.

Pored redovnog saobraćajnog vaspitanja i obrazovanja u školama, jedna od popularnih mjera, čiji su efekti prepoznati širom svijeta, jeste i vršnjačka edukacija. Vršnjačkom edukacijom se smatra proces u kome mlade, obučene i motivisane osobe prenose znanja, navike, vještine, razmjenjuju stavove i iskustva sa svojim vršnjacima. Tim putem se mladi obrazuju, formiraju pozitivne stavove i stiču motivaciju i vještine koje će im pomoći da se odgovorno ponašaju prema sebi i svojoj okolini. Kroz edukaciju i praktičan prikaz kakav uticaj neodgovorno, nebezbjedno i nepravilno ponašanje kojem su skloni mladi učesnici u saobraćaju ima na bezbjednost učesnika u saobraćaju, mladima će biti omogućeno pravilno sagledavanje tog segmenta njihove bezbjednosti i razvijanje svijesti o tome da navedena rizična ponašanja ne primjenjuju kao učesnici u saobraćaju (Lindov et al., 2016.). Zajedno sa programima vršnjačke edukacije, jedna od neizostavnih mjera treba da budu kampanje, kao i odgovarajuće mjere prinude.

Istraživanjem stavova i ponašanja na teritoriji opštine Sokolac utvrđeno je da srednjoškolci nemaju formirane ispravne stavove o bezbjednosti saobraćaja, kao i da ponašanje srednjoškolaca u saobraćaju nije bezbjedno. Opština Sokolac, kao lokalna zajenica, rezultate ovog istraživanja može da iskoristi kako bi prepoznala nebezbjedna ponašanja srednjoškolaca i uočila koji stavovi u bezbjednosti saobraćaja moraju biti unaprijeđeni kod srednjoškolaca.

## 6. LITERATURA

- Briggs, NC. Lambert, EW., Goldzweig, IA. Levine, RS. Warren, RC., (2008). Driver and passenger seatbelt use among U.S high school students, *American Journal of Preventive Medicine*, 224-229.
- Dommes, A., Cavallo, V., Dubuisson, J., Tournier, I., Vienne, F., (2014), Crossing a two-way street: comparison of young and old pedestrians, *Journal of Safety Research* 50, 27–34
- Harre, N. Brandt, T. Dawe, M. (2000). The Development of Risky Driving in Adolescence. *Journal of Safety Research*, Volume 31, Issue 4, 185-194
- Lindov, O., Omerhodžić, A., Džaferović, S., (2016). Prevencija rizičnog ponašanja mladih u saobraćaju - studija istraživanja za Grad Sarajevo, 11. Međunarodna Konferencija „Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici“, Vrnjačka Banja, Zbornik radova - štampano izdanje, knjiga 2, 115-121
- Ministarstvo unutrašnjih poslova (MUP), (2016). Informacija o stanju bezbjednosti saobraćaja u Republici Srpskoj za 2015. godinu, Uprava policije, Banja Luka
- Morrison, A. Stone, D. H. (2000). Trends in injury mortality among young people in the European union: a report from the EURORISC working group, *Journal of Adolescent Health*, Volume 27, Issue 2, 130-135
- Poulter, D. R., & Wann, J. P. (2013). Errors in motion processing amongst older drivers may increase accident risk. *Accident Analysis & Prevention*, 57, 150–156.
- Silverman, A. Billingsley, S. (2015). Safe to learn, safe journeys to school are a child's right, FIA and UNICEF, 1-6.
- World health organization (WHO), (2015). Global Status Report On Road Safety, Geneva, 7-14.
- Waylen, E. A., McKenna, P. F. (2008). Risky Risky attitudes towards road use in pre-drivers, *Accident Analysis & Prevention*, Volume 40, Issue 3, 905-911
- Влада Републике Српске, (2013). Стратегија безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, Бања Лука, 5-20.
- Липовац, К., (2008). Безбедност саобраћаја. Службени лист СРЈ, Београд, 105-125.

Саобраћајни факултет, Образовање за саобраћај, предавања 2014., Београд.

Тодосијевић, Б., Станић, И., Упоредна анализа понашања и ставова средњошколаца о безбедности саобраћаја и значају система заштите на територији општина Горњи Милановац и Соколац, 11. Међународна Конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Врњачка Бања, Зборник радова - СД издање

<http://buckleup.mt.gov/docs/hs-seatbelt-use.pdf>, последњи пут посећен 12.08.2016. године, у 12:33 h.