

NAVIKE I STAVOVI MLADIH O FAKTORIMA KOJI UTIČU NA SPOSOBNOSTI VOZAČA U SAOBRAĆAJU

Dragan Panić, dipl.inž. saobraćaja, email: drpanic1003@gmail.com

Saobraćajna škola „PINKI“, Šumadijska 12a, Novi Sad

Daniela Ražić Ignjatić, prof fizičkog vaspitanja, email: dacamax@gmail.com

Auto sportski klub Petro Max, Laze Lazarevića 12, Novi Sad

Aleksandar Jakovljević, dipl.inž. saobraćaja, email: ajakovljevic@yahoo.com

Auto škola „Formula B“, Futoška 36, Novi Sad

Vesna Mihajlović, student, email: vesna.mih@hotmail.com

Saobraćajni fakultet u Novom Sadu

Sažetak: Nedovoljno poznavanje saobraćajnih propisa, odnosno pravila ponašanja učesnika u saobraćaju često doprinosi povećanom broju saobraćajnih nezgoda. U stvaranju navika i stavova značajnu ulogu poseduju obrazovne institucije. Zbog nedovoljnog fonda časova posvećenim saobraćajnom obrazovanju i vaspitanju u proces edukacije i prevencije se uključuju i auto sportski klubovi. Preventivni model se zasniva na aktivnostima čiji je osnovni zadatak da utiču na promenu i razvoj svesti kod budućih vozača. Kroz edukativna i interaktivna predavanja mladi su iznosili svoje mišljenje o faktorima koji direktno utiču na sposobnosti vozača u saobraćaju. Rezultati anketa predstavljaju odraz saobraćajnog okruženja u kojima mladi odrastaju i na temelju istih možemo preventivno delovati na faktore koje su mladi okarakterisali kao najdominantniji.

Ključne reči: mladi, navike, stavovi

HABITS AND ATTITUDES OF YOUNG PEOPLE ABOUT THE FACTORS THAT AFFECT THE ABILITY OF DRIVERS IN TRAFFIC

Abstract: Lack of knowledge of traffic rules, or rules of behavior of traffic participants often contributes to an increased number of traffic accidents. In creating habits and attitudes have a significant role educational institutions. Due to insufficient number of hours dedicated to traffic education and upbringing in the process of education and prevention to include auto sports clubs. Preventive model is based on the activities whose main task is to influence change and develop awareness among future drivers. Through educational and interactive lectures the young people expressed their opinion about the factors that directly affect the ability of drivers in traffic. The results of the survey reflect the traffic environment in which children are growing up, and for the same we can help prevent the factors that characterize young people as the most dominant.

Keywords: young people, habits, attitudes

1. UVOD

Mladi ljudi, po definiciji UN, predstavljaju budućnost svakog društva i oni su najisplativija dugoročna investicija. Prema podacima SZO, adolescentima se podrazumevaju osobe uzrasta od 10 do 19 godina, a mladi se grupišu u uzrastu od 15 do 24 godine života. Ove dve međusobno, delimično preklapajuće, uzrasne grupacije čine kompleksnu grupaciju mladih osoba u uzrastu od 10 do navršanih 24 godina. U skladu sa Zakonom o zdravstvenoj zaštiti Republike Srbije iz 2005. godine, među grupacijama stanovništva „koje su izložene povećanom riziku obolevanja” istaknuti su i: deca do navršanih 15 godina života, školska deca i studenti do kraja propisanog školovanja, a najkasnije do 26. godine života. Na taj način posmatrano, prema zakonskoj regulativi Republike Srbije, mladi uzrasta od 10 do 26 godina čine ciljnu grupaciju kojoj je Strategija namenjena, uz uvažavanje specifičnosti vezanih za

dobne intervale, odnosno razvojne periode. Pri tome se posebno misli na dve grupacije populacije i to: a) mlade do navršених 18 godina života, odnosno do završetka srednješškolskog obrazovanja i b) mlade od 19 i više godina.

Dobni interval od 10 do 26 godina, kao prelazak iz detinjstva u zrelost, u kome se gubi privilegija deteta, a stiđu prava i obaveze odrasle osobe, obeležen je dubokim promenama koje se odnose na biološki rast, kognitivno, emotivno i psihosocijalno sazrevanje. U skladu sa tim, mlade osobe uspostavljaju kontrolu nad sopstvenim životom, donose odluke i snose posledice sopstvenih odluka i ponašanja. Drugim rečima, navike i način života koji se stiđu u mladosti dalekosežno utiđu na razvoj, zdravlje i celokupan život odrasle osobe. Stoga je i potreba populacionoj grupaciji navedene životne dobi blagovremeno i na adekvatan način pomogne da na zdrav način pređe iz adolescencije u doba pune zrelosti. Mnogo je elemenata vozača koji na različite načine utiđu na aktivnu i pasivnu bezbednost saobraćaja a među njima se posebno ističu sposobnosti, znanja, stavovi i ponašanja vozača. Različite starosne grupe imaju različita znanja, stavove, sposobnosti i ponašanja i različitu izloženost rizicima u saobraćaju.

Unutar grupe vozača, kao posebna kategorija, izdvojili su se mladi vozači. Razlog zbog kog su se mladi vozači posebno izdvojili i zbog kog su predmet brojnih istraživanja jeste upravo taj što su u velikoj meri zastupljeni u saobraćajnim nezgodama sa smrtnim ishodom. Mladi vozači se definišu kao vozači koji imaju do 25 godina. Oni predstavljaju veću opasnost od ostalih vozača najpre za njih same a onda i za svoje putnike i druge učesnike u saobraćaju.

Mladost je period sazrevanja, eksperimentisanja i jakih emocija, ispitivanja i rušenja granica. Takođe je period u kojem većina ljudi uči da vozi. Visok nivo rizika u ovom uzrastu je posledica kombinacije tri ključna faktora, uzrast, iskustvo i pol, pri čemu ovaj rizik povećavaju okolnosti u kojima mnogi mladi često voze, uključujući vožnju u noćnim uslovima, vožnju sa mladim putnicima, vožnju pri velikim brzinama, vožnju pod uticajem alkohola i droga, i vožnju bez adekvatne upotrebe sistema zaštite unutar vozila (OECD, 2006).

Cilj ovog istraživanja je bio da se utvrde ključni problemi mladih vozača sa aspekta bezbednosti saobraćaja, a potom da se prikažu razlike u stavovima i ponašanju mladih vozača.

2. MATERIJAL I METODE

Mladi kao ciljna grupa rado učestvuju u akcijama vezanim za bezbednost saobraćaja jer su kao direktni učesnici izloženi visokom riziku od stradanja prilikom učestvovanja u istom. Edukacije sprovedene o rizicima kojima su mladi izloženi kao učesnici u saobraćaju i povećanju svesti o bezbednom učestvovanju u saobraćaju sprovedene su u 3 grada na teritoriji Vojvodine i to u Subotici, Vrbasu i Novom Sadu. Pre same edukacije o rizicima mladih u saobraćaju, popunjavali su ankete vezane za navike i stavove prema faktorima bezbednosti saobraćaja koji utiđu na ponašanje čoveka i koji direktno utiđu na sposobnosti vozača u saobraćaju. Navike i stavovi koji su mladi usvojili pre samostalnog učestvovanja u saobraćaju kao vozača automobila, u velikoj meri utiđu na dalje ponašanje u saobraćaju i mogu da doprinesu ranom otkrivanju negativnih društvenih pojava koje su vezane za mlade kao populaciju učestvovanja u saobraćaju a pogotovo mladih vozača do 5 godina vozačkog iskustva koji predstavljaju i najveći stepen rizika za izazivanje saobraćajne nezgode. Faktori koji direktno utiđu na sposobnosti vozača u saobraćaju koji su obuhvaćeni upitnikom vezani su za: alkohol, mobilni telefon i korišćenje sigurnosnog pojasa.

Iako sigurnosni pojas spada u pasivnu bezbednost vozila, istraživanje o navikama i stavovima po pitanju korišćenja istog može da pokaže koliki je doprinos prethodne edukacije prvenstveno roditelja na usvajanju navika po pitanju korišćenja istog a tek posle se može pričati o uticaju medija i edukativnih predavanja. Korišćenje sigurnosnih pojaseva je direktno vezano za pitanje saobraćajne kulture vozača i spada u jedan od 10 zlatnih pravila koje je Svetska automobilska industrija (FIA) definisala i promovisala.

Na osnovu istraživanja korišćenja sigurnosnog pojasa u Republici Srbiji u 2014 godini, procenat upotrebe na prednjem sedištu iznosi 70,3 % a na zadnjem sedištu 4%. Sigurnosni pojas u velikoj meri doprinosi povećanju bezbednosti saobraćaja tj. smanjenju povređivanja kako vozača tako i putnika u vozilu ukoliko dođe do saobraćajne nezgode i može se zaključiti da su mladi upoznati sa efektima primene sigurnosnog pojasa i njegovog značaja za bezbednost kako vozača tako i putnika što se može videti kroz odgovore na pitanja u vezi primene istog. Korišćenje sigurnosnog pojasa se uči još od „malih“ nogu, gde uloga roditelja u velikoj meri doprinosi formiranju navika u kasnijem uzrastu, jer svojim pozitivnim primerom daju primer deci koja iste norme ponašanja prihvataju bez protivljenja.

Tablica 1: Upotreba sigurnosnog pojasa na zadnjem sedištu

Da li su putnici u obavezi da koriste sigurnosni pojas na zadnjem sedistu?	DA	NE
ubotica	65	10
Vrbas	78	8
Novi Sad	42	4
	89 %	11 %

Iako su rezultati ohrabrujući po pitanju poznavanja zakonske odredbe korišćenja sigurnosnog pojasa na zadnjem sedištu, potrebno je još raditi na povećanju broja putnika u vozilu koji bi koristili sigurnosni pojas za vreme kretanja vozila po putu i značaj korišćenja istog prenosili na mlađe populacije.

Tablica 2: Značaj upotrebe vazdušnog jastuka

Da li je vazdušni jastuk efikasan da spreči povrede bez korišćenja sigurnosnog pojasa?	DA	NE
Subotica	21	54
Vrbas	34	50
Novi Sad	16	30
	35 %	65 %

Tablica 3: Stavovi o upotrebi sigurnosnog pojasa

Da li mislite da je korišćenje sigurnosnog pojasa stvar ličnog izbora?	DA	NE
Subotica	24	51
Vrbas	27	60
Novi Sad	20	26
%	34 %	66 %

U odnosu na poznavanje zakonske odredbe po pitanju korišćenja sigurnosnog pojasa, mladi u manjoj meri shvataju značaj korišćenja istog po pitanju njegove upotrebe kao zaštitnog sredstva a ne kao člana zakona i sadejstvo u kombinaciji sa vazdušnim jastukom prilikom saobraćajne nezgode. Proveru dejstva sigurnosnog pojasa u realnim uslovima je nemoguće izvesti u bezbednim uslovima po učesnike jer se radi o velikim silama koje deluju na čoveka i koje ne bi mogle da prođu bez povređivanja. Kao faktori koji direktno utiču na sposobnosti vozača u saobraćaju izdvajaju se alkohol i upotreba mobilnog telefona za vreme kretanja vozila po putu. Mladi su u celom svetu, pa naravno i kod nas, rizična populacija za sve bolesti zavisnosti (pušenje, alkoholizam, narkomanija). Zdravlje i budućnost svake mlade osobe najviše zavisi od nje same, od njenog ponašanja. Ponašanje mlade osobe (uključuje navike, stavove, tradiciju i verovanja), determiniše vaspitanje, opšte i zdravstveno. Mladi rano upoznaju i dožive omamljujuća dejstva alkohola, u svetu i kod nas, već u toku osnovne škole i uglavnom, od 11-13 godina stižu lična iskustva, oprobaju podnošljivost i lična reagovanja. Prema nekim istraživanjima u Srbiji, do prvog kontakta sa alkoholom dolazi u proseku sa 13,5 godina. Znaci zavisnosti se javljaju oko 21,5 godine, dok se na lečenje mladi javljaju između 25 i 27 godina. Evidentno je da od prvog kontakta sa alkoholom do pojave zavisnosti protekne oko 8 godina, tj. toliko traje faza umerenog pijenja. Ono što više zabrinjava je tzv. RIZIČNO PONAŠANJE koje prati ispijanje alkohola kod mladih. Vožnja u pijanom stanju još uvek predstavlja najozbiljniji problem jer posledice mogu biti tragične. Utvrđeno je da mladi ljudi izazivaju saobraćajne nezgode pri manjoj koncentraciji alkohola u krvi u odnosu na odrasle. Objašnjenje za to možda se krije u sklonosti ka većem riziku pod dejstvom alkohola i nedostatku iskustva u vožnji generalno, naročito onoj pod uticajem alkohola.

Tablica 4: Rizici za izazivanje saobraćajnih nezgoda

Najveći rizik za izazivanje saobraćajnih nezgoda ima:			
	korišćenje mobilnog telefona	konzumiranje alkohola	umor
Subotica	6	60	9
Vrbas	5	70	12
Novi Sad	4	35	5
	7 %	80 %	13 %

Tablica 5: Upotreba vozila nakon konzumiranja alkohola

Da li bi seli u vozilo sa najboljim drugom/drugaricom koji su konzumirali alkohol?	DA	NE
Subotica	17	58
Vrbas	25	61
Novi Sad	17	27
	29 %	71 %

Iako je upotreba alkohola nemerljiva jer se demonstracije izvode na javnim površinama i zabranjeno je reklamiranje alkohola školskoj deci i mladima, kroz edukativne radionice, korišćenjem specijalnih naočara za simulaciju pijanstva, uspeva se približiti efekat delovanja alkohola na brzinu reagovanja i održavanja ravnoteže i simulirati situaciju u realnim ali i bezbednim uslovima. Mladi smatraju da je alkohol najznačajniji faktor bezbednosti saobraćaja zbog kojeg može da nastane saobraćajna nezgoda. Ovo doprinosi činjenici da je velik broj kampanja usmeren na zabranu upotrebe motornog vozila nakon konzumacije alkohola. I pored te činjenice, da konzumacija alkohola pre korišćenja motornog vozila može da doprinese nastanku saobraćajne nezgode još uvek postoji određeni broj mladih koji bi poverili svoj život na čuvanje bliskim prijateljima koji upravljaju motornim vozilom u stanju alkoholisanosti. Nepažnja vozača nastaje bez specifičnog spoljnog uticaja dok ometanje pažnje nastaje kao posledica aktivnosti čiji je uzrok događaj ili objekat koji se nalazi u vozilu ili van njega. Situacije u kojima se pažnja sa vožnje prebacuje na nešto drugo su sve brojnije usled sve većeg broja tehničkih uređaja raspoloživih u vozilu. Jedan od takvih uređaja je i mobilni telefon. Iako je Zakonom ograničena upotreba ovih uređaja vozačima u toku vožnje, oni se i dalje koriste i značajno uvećavaju rizik od nastanka opasne situacije. Policijski službenici saobraćajne policije u Srbiji u toku 2013. godine sankcionisali su 25.600 vozača koji su koristili telefon za vreme vožnje, bez opreme koja omogućuje telefoniranje bez angažovanja ruku. U toku 2010. godine sankcionisano je 21.500, u toku 2011. godine 21.000, a u toku 2012. godine 22.000 pomenutih prekršaja. Ovakva upotreba telefona je prekršaj za koji je Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima propisana novčana kazna u fiksnom iznosu od 5.000 dinara. Mobilni telefon kao sredstvo komunikacije je u velikoj meri zastupljen među svim generacijama a mladi su posebno izloženi uticaju korišćenja istog. VIŠE od 90 odsto školaraca u Srbiji u školu ne ide bez mobilnog telefona u džepu. Dnevno svaki učenik u proseku koristi telefon gotovo tri sata, a skoro 12 odsto učenika ga koristi četiri i više sati dnevno. Najmanje su zavisni učenici petog razreda, nešto manje od sat vremena, a najviše učenici viših razreda, oko tri sata i 10 minuta. Devojčice su „naprednije“ u korišćenju novih tehnologija, više razgovaraju i šalju poruke, a dečaci više igraju igrice i koriste internet. Ovakav negativan trend se nastavlja i na generacije srednjoškolaca.

Tablica 6: Kucanje SMS poruka za vreme kretanja po trotoaru

Da li kucate poruke dok se krećete po trotoaru?	Da, touch	Da, tipke	Ne
Subotica	40	12	23

Vrbas	49	11	27
Novi Sad	29	1	15
	57%	12%	31%

Korišćenje mobilnog telefona u toku dana i na bezbednim mestima, omogućuje stvaranje navika i primenu istih u ambijentima koje neodgovaraju datim situacijama. Upotreba mobilnog telefona na površinama koje su namenjene kretanju pešaka, mogu da stvore lažan osećaj sigurnosti i u situacijama prilikom upravljanja automobilom što bi imalo mnogo veće posledice.

Upotreba Mobilnog telefona u vožnji može da ometa pažnju vozača na više načina

- Vizuelna distrakcija
- Audio distrakcija
- Kognitivna distrakcija
- Biomehanička/fizička distrakcija

Svi oblici ometanja pažnje su zastupljeni su tokom upotrebe mobilnog telefona a tokom samog razgovora glavnu ulogu ima kognitivna distrakcija.

Mišljenja mladih po pitanju ometanja pažnje prilikom upotrebe mobilnog telefona predstavljena su kroz sledeću tablicu:

Tablica 7: Ometanje pažnje prilikom korišćenja mobilnog telefona

Najveće ometanje pažnje prilikom korišćenja telefona u toku vožnje ima:				
	Skretanje pogleda Vizuelna distrakcija	Reagovanje na zvuk Audio distrakcija	Skretanje misli na razgovor kognitivna distrakcija	Rukovanje telefonom Biomehanička/fizička distrakcija
Subotica	33	4	19	17
Vrbas	29	2	24	27
Novi Sad	15	2	16	10
	37 %	4 %	29 %	26 %

Simulacija upotrebe mobilnog telefona u toku vožnje može da se vrši na specijalno uređenim poligonima i uz prisustvo obučanih lica tj instruktora vožnje koji bi mogli da spreče eventualne opasne situacije. Sem uređenog poligona, simulacija upotrebe mobilnog telefona kao faktora ometanja pažnje vozaču, može da se izvede i pri malim i bezbednim brzinama učesnika u saobraćaju tj kao pešaka. Brzina kretanje pešaka prilikom upotrebe mobilnog telefona je znatno manja u odnosu na normalno kretanje bez ometanja pažnje. Ovo se posebno ogleda u činjenici da je za kucanje SMS poruka potrebna vizuelna pažnja jer u najvećem broju slučajeva se radi o mobilnim telefonima koji imaju tastaturu koja se nalazi na displeju i čiji je razmak slova veoma mali i zahteva veću koncentraciju prilikom pritiskanja slovničkih oznaka.

Ovaj podatak govori da je u najvećem broju slučajeva upotreba telefona sa „touch“ tehnologijom zastupljena kod mladih jer pruža mnogo dodatnih usluga sem funkcije kucanja tekstualnih poruka koje su inače najzastupljeniji vid komunikacije među mladima.

3. ZAKLJUČAK

Ovakvim pristupom analize urađenih upitnika, možemo bolje sagledati koje navike i stavove mladi imaju prema faktorima koji utiču na ponašanje vozača u saobraćaju kako bi posvećivanjem veće pažnje istim, efikasnije rešavali moguće probleme kojima su mladi izloženi. Samo znanje o propisima u saobraćaju nije dovoljno. Mladi vozači mogu imati znanje, ali ono ne mora biti praćeno pravilno formiranim stavovima o značaju poštovanja propisa u saobraćaju. Imajući u vidu da stavovi vozača o saobraćaju nisu preuzeti naslednim osobinama, već se izgrađuju u toku života, postoji mogućnost da se sistematski i kontinuirano utiče na izgradnju pozitivnih stavova od rođenja. Najvažniji uticaj mogu imati porodica, dobri uzori i najranija iskustva. Pravilnom formiranju stavova mogu značajno doprineti i obrazovne institucije (predškolske ustanove, osnovne i srednje škole), mediji (radio i TV emisije), kampanje o bezbednosti saobraćaja i slično. Veoma je značajno početi sa uticajem na izgradnju stavova što ranije, kako bi se sprečila izgradnja negativnih stavova o saobraćaju koji se kasnije teško mogu eliminisati i pretvoriti u pozitivne. Mladi vozači nisu dovoljno upoznati sa rizicima u saobraćaju, olako biraju rizična ponašanja i potcenjuju rizike u saobraćaju. U osnovi rizika mladih vozača je njihovo neiskustvo koje utiče na namerno ili nenamerno preuzimanje rizika u saobraćaju i dovodi do toga da se mladi vozači u saobraćaju češće ponašaju nebezbedno u odnosu na bilo koju drugu kategoriju vozača. Analiza uticaja godina vozačkog staža na događanje saobraćajnih nezgoda, odnosno na njihovo smanjenje pokazuje da vozači sa jednom godinom vozačkog staža čine najčešće određene vrste saobraćajnih nezgoda, tipičnih za neiskusne vozače. To se može objasniti činjenicom suočavanja sa novim, nedovoljno uvežbanim situacijama i načinom rešavanja tih situacija. Da bi mladi shvatili sve nedostatke i greške koje prave vozači potrebno je organizovati više preventivnih akcija za mlade koje bi imale za cilj edukaciju i povećanje svesti o mogućim posledicama usled nepoštovanja zakonskih propisa i nepridržavanja istih. Ovakve i slične akcije je potrebno sprovoditi još u ranijem školskom periodu a ne samo u periodu kada se stiče pravo za upravljanje vozilom. Koliko ovakav vid edukacije doprinosi poboljšanju bezbednosti mladih učesnika u saobraćaju kako pešaka tako i vozača i putnika u automobilu, potrebno je pratiti mlađu populaciju kroz određeni vremenski period i proveriti navike i stavove nakon perioda učestvovanja u saobraćaju.

LITERATURA

- [1] Abs.gov.rs
- [2] dr Radoje Jevtić, mr Jovan Ničković, Elektromagnetno polje u radnoj i životnoj sredini, Katalog programa stalnog stručnog usavršavanja nastavnika, vaspitača i stručnih saradnika za školsku 2014/2015. i 2015/2016.
- [3] „Službeni glasnik RS”, br. 55/05 i 71/05
- [4] <http://www.zdravlje.gov.rs/tmpmzadmin/downloads/zakoni1/Strategija%20Za%20Razvoj%20I%20Zdravlje%20Mladih.pdf>
- [5] <http://www.telegraf.rs/vesti/924897-zbog-telefoniranja-tokom-voznje-kaznjeno-25600-vozaca>
- [6] <http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/drustvo/aktuelno.290.html:511152-Vise-od-polovine-osnovaca-koristi--telefone-na-casovima-nastavnici-nemocni>