

Integrisanje rodne ravnopravnosti u TRAFSAF ERASMUS + projekat

ALEKSANDRA R. PETROVIĆ, Univerzitet u Prištini sa privremenim
sedištem u Kosovskoj Mitrovici,

Fakultet tehničkih nauka, Kosovska Mitrovica

NATAŠA M. GOSPIĆ, Univerzitet Adriatik Bar,

Fakultet za saobraćaj, telekomunikacije

i logistiku, Budva, Crna Gora

NEBOJŠA B. ARSIĆ, Univerzitet u Prištini sa privremenim

sedištem u Kosovskoj Mitrovici

Fakultet tehničkih nauka, Kosovska Mitrovica

OSMAN S. LINDOV, Univerzitet u Sarajevu,

Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo

Bosna i Hercegovina

Pregledni rad

UDC: 656:305-055.2(497.6)

DOI: 10.5937/tehnika2106809P

Žene u transportnom sektoru često se nalaze u lošem položaju i obavljaju slabije plaćene poslove s malo mogućnosti za razvoj karijere. Ovi faktori utiču na ograničenu privlačnost transportnih poslova za žene, te kraće zadržavanje u ovom sektoru. Strateškim delovanjem potrebno je ukloniti prepreke koje ograničavaju podjednaku zastupljenost polova, a sve sa ciljem njihovog većeg učestvovanja i davanja doprinosa u oblasti transporta.

U okviru Erasmus + TRAFSAF projekta definisani su segmenti koji se odnose na rodnu ravnopravnost, kroz uključivanje rodne pripadnosti u statističke podatke, izradu programa koji motivišu veće učešće devojaka pri upisu modula iz bezbednosti saobraćaja, kao i kroz veće učešće žena u edukaciji profesionalaca. U projektu učestvuje 16 partnera iz Zapadnog Balkana i Evropske unije, sa ciljem poboljšanja bezbednosti u saobraćaju u zemljama Zapadnog Balkana, kroz inovaciju i razvoj nastavnih planova i programa osnovnih i master studija. Projektom se sagledavaju i efekti bezbednosti sa aspekta učesnika u saobraćaju, sa fokusom na žene. U radu je obrađena i studija slučaja za kanton Sarajeva, sa pokazateljima koji zahtevaju reagovanje u sektoru transporta u obezbeđivanju bezbednosti žena u javnom prevozu.

Ključne reči: *bezbednost saobraćaja, rodna ravnopravnost, javni prevoz, TRAFSAF projekat*

1. UVOD

Žene se još od mladih dana obeshrabruju da ne biraju karijere koje su tradicionalno rezervisane za muškarce kao što su nauka, tehnologija, transport i logistika. Mnogo je manja verovatnoća da će izabrati izučavanje neke od tih oblasti ako se ne osećaju motivisano za to. Neke od prepreka sa kojim se žene susreću su rodni stereotipi, diskriminacija i nejednak

tretman na poslu, nedostatak ravnoteže između privatnog i poslovnog života, nedostaci u osiguravanju zdravlja i sigurnosti žena na radu, te značajan udeo nasilja i uznemiravanja žena na radnom mestu. Ove prepreke stvaraju radno okruženje koje ne uspeva da privuče žene u transportni sektor, te ne uspeva ni da ih zadrži sa ciljem dugoročnog bavljenja tim poslom.

Iako je feminizacija transportne industrije stalni trend, udeo žena u sektoru je još uvek nedovoljan, što nas dovodi do zaključka da transport ostaje industrija u kojoj dominiraju muškarci. Jedan od ključnih problema današnjice je bezbednost u saobraćaju, koja ako se ne izučava na pravi način i ako nema adekvatnih rešenja ima kobne posledice za ljudske živote. Rodna ravnopravnost svakako da može doprineti rešavanju ovog problema kroz njegovo sagledavanje iz što više

Adresa autora: Aleksandra Petrović, Univerzitet u Prištini sa privremenim sedištem u Kosovskoj Mitrovici, Fakultet tehničkih nauka, Kosovska Mitrovica, Kneza Miloša 7

e-mail: aleksandra.petrovic@pr.ac.rs

Rad primljen: 10.11.2021.

Rad prihvaćen: 18.11.2021.

uglova i perspektiva. Ravnomerna zastupljenost polova jedan je od elemenata i faktora koji to omogućuje, te pozitivno utiče na proces poboljšanja bezbednosti u saobraćaju.

Uključivanje rodno osetljivog pristupa i jačanje socijalnog dijaloga je put ka okončanju segregacije zanimanja po osnovu pola u transportnom sektoru, kojim bi se pomenute prepreke otklonile, te tako zanimanja iz ove oblasti učinila privlačnijim za žene. Kontinuirano je potrebno raditi na poboljšanju položaja žena u transportnom sektoru kroz:

- izradu strategije kojom će se planirati povećan postotak žena u sektoru transporta,
- obezbeđivanje stipendiranja,
- osiguravanje mentorskih programa za osposobljavanje,
- organizovanje udruženja žena zaposlenih u sektoru transporta i sl. [1] [2] Ovakav pristup dovešće do postepenog ohrabriranja žena za većim učešćem u sektoru transporta, kao direktnih izvršilaca i kao samih učesnika u saobraćaju. Kako je u pitanju jak privredni sektor, žene predstavljaju značajan resurs koji se ne sme zanemariti.

2. JAVNI PREVOZ I BEZBEDNOST ŽENA - CASE STUDY PODRUČJE SARAJEVA

Na području Sarajeva u toku 2019. godine izvršeno je istraživanje ugroženosti žena u vozilima i prostorima javnog gradskog prevoza, čiji je cilj bio da se ustanovi nivo bezbednosti/sigurnosti devojaka/žena u javnom gradskom prevozu KS kroz prikupljanje što više podataka i mišljenja o problemima sa kojima se devojke/žene svakodnevno susreću [3]. U okviru istraživanja sprovedeno je brojanje žena i muškaraca na stajalištima i vozilima svih modova javnog gradskog prevoza u Kantonu Sarajevo (autobus, tramvaj, taksi, trolejbus) u različitim vremenskim periodima i na različitim lokacijama. Sprovedena je i anketa u kojoj je učešće uzelo 268 žena svih starosnih grupa.

Studije širom sveta pokazuju da žene više zavise od javnog prevoza nego muškarci, posebno kada su deo društva sa slabijim ekonomskim statusom. U Francuskoj čak dve trećine putnika u javnom prevozu su žene, u USA u 2007. godini 55% putnika u javnom prevozu su bile žene, a i u Nemačkoj je mnogo veći broj žena nego muškaraca koje se koriste ovim načinom prevoza [4].

Globalno, pri pristupu i vožnji u vozilima javnog gradskog prevoza žene imaju problem sa strahom, iskustvima seksualnog uznemiravanja i nasiljem. Dnevna putovanja žena mnogo se razlikuju od onih koja prave muškarci. Putovanja koja žene prave su karakterisana obavljanjem više aktivnosti u toku jednog

putovanja, što podrazumeva i posetu više lokacija u toku jednog putovanja, pri čemu je veća verovatnoća da će nositi veću količinu stvari, kesa, prtljaga. Ovi faktori ženu čine ranjivijom s obzirom da standardna javna prevozna preduzeća ove karakteristike ne razmatraju detaljnije. Opcija sigurnog javnog prevoza pomaže i u povećanju broja žena u ekonomskim aktivnostima. Način putovanja određuje tip posla ili smene koji će žena prihvatiti. Mobilnost ženama obezbeđuje finansijsku snagu i nezavisnost, a trenutno pristup sigurnom javnom prevozu, kako u Kantonu Sarajevu, tako i čitavoj Bosni i Hercegovini, nije na zadovoljavajućem nivou. Žene se susreću s mnogim problemima u vozilima i na prostorima javnog gradskog prevoza u Kantonu Sarajevo kao što su krađe, različiti oblici uznemiravanja od strane drugih putnika ili od strane zaposlenih u preduzećima javnog gradskog prevoza, i sve je to dovodi do osećaja nesigurnosti kod žena. Ovo potvrđuje i anketa gde je od 268 ispitanica 59,7% njih izjavilo da se ne oseća sigurno na stajalištima JGP, u vozilima JGP 67,2%, a u kasnim noćnim ili ranim jutarnjim satima čak 92,1% žena oseća se nesigurno. Zabrinjavajuće brojke pokazuju opravdanost istraživanja ove do sada neistražene teme u Kantonu Sarajevo na osnovu kojeg se može doći do zaključaka i rešenja kada je u pitanju sigurnost žena na prostorima i u vozilima javnog gradskog prevoza Kantona Sarajevo.

Da bi se utvrdilo da li je u praksi veći broj žena nego muškaraca u vozilima i prostorima javnog gradskog prevoza, izvršeno je brojanje u različitim satnicama i na različitim lokacijama. Izvršena su 153 brojanja, pri čemu je dobijeno da ukupan broj žena na stajalištima javnog prevoza iznosi 712, a muškaraca 569. Obuhvaćeni su svi vidovi saobraćaja, pa sa tramvajskih stajališta imamo 75 uzoraka, autobuskih 19 uzoraka, trolejbuskog 19 uzoraka, taxi 40 uzoraka.

U taxi vozilima izvršeno je 40 brojanja i izbrojana je 31 žena i 19 muškaraca, što je ukupno 50 osoba. To procentualno iznosi 62% žena i 38% muškaraca.

Na tramvajskim stajalištima izvršeno je 75 brojanja i izbrojana je 405 žena i 347 muškaraca, što je ukupno 752 osobe. To procentualno iznosi 53,86% žena i 46,14% muškaraca.

Na autobuskim stajalištima izvršeno je 19 brojanja i izbrojana je 207 žena i 144 muškaraca, što je ukupno 351 osoba. To procentualno iznosi 58,97% žena i 41,03% muškaraca. Na trolejbuskim stajalištima izvršeno je 19 brojanja i izbrojana je 69 žena i 59 muškaraca, što je ukupno 128 osoba. To procentualno iznosi 53,91% žena i 46,09% muškaraca. Na slici 1 prikazani su grafikoni sa rezultatima ankete o iskustvima žena/devojaka u javnom prevozu, u periodu istraživanja.

10. Ugraditi svetlosne, zvučne alarme, koji bi se dodiranjem mogli aktivirati u slučaju kritičnih situacija;
11. Stroge kazne za uznemiravanje i krađu, kao i uvezana komunikacija sa policijom.

3. ISTRAŽIVANJA POLNIH RAZLIKA U OBLASTI BEZBEDNOSTI U SAOBRAĆAJU

Biološke razlike između muškaraca i žena odražavaju se na sposobnosti za učestvovanje u saobraćaju. Žene karakteriše veća razvijenost moralnih osećanja, odgovornost i disciplina, averzija prema nasilju i kršenju zakona, dok su muškarci skloniji agresivnom ponašanju i neopreznosti u vožnji. Pojedini autori smatraju da žene teže stiču potrebna vozačka iskustva [5], pa postoji opšte mišljenje da su žene loši vozači. Ipak, empirijski dokazi navode na pitanje da li je zaista tako.

Razlike u rizičnom ponašanju učesnika u saobraćaju između vozača muškog i ženskog pola potvrđene su kroz brojne studije o tzv. polnim razlikama. Studije posvećene istraživanju ovog demografskog faktora i njegovog odnosa prema „rizičnoj vožnji“, pokazuju da je pol značajan faktor u predviđanju sklonosti ka kršenju saobraćajnih propisa, a samim tim i vršenju saobraćajnih delikata. Podaci govore o tome da žene u odnosu na muškarce u manjem procentu izazivaju saobraćajne nezgode u odnosu na ukupan procenat njihove zastupljenosti u strukturi vozača. Tako je istraživanje u SAD pokazalo da su muškarci u odnosu na žene tri puta više uključeni u saobraćajne nezgode sa fatalnim ishodom [6]. Analizom 125.000 saobraćajnih nezgoda u Srbiji utvrđeno je da je rizik učešća žena u nezgodama manji nego kod muškaraca. Osim toga i rizik stradanja u saobraćajnim nezgodama je manji kod žena. Od ukupnog broja poginulih vozača žene su činile 3,3% poginulih, a od ukupnog broja povređenih vozača u saobraćajnim nezgodama 5,6% je bilo teško povređenih i 6,7% lakše povređenih žena [7]. Obrazloženje navedenih rezultata se ogleda u značajnijem rizičnom ponašanju muških vozača. Tako su Hare i saradnici utvrdili da vozači muškog pola češće nego vozači ženskog pola prekoračuju brzinu kretanja, voze u alkoholisanom stanju i krše saobraćajne propise [8].

U literaturi se navodi nekoliko mogućih razloga većeg učešća muškaraca u saobraćajnim nezgodama [9]. Prvi se odnosi na izloženost, odnosno frekvenciju učešća u saobraćaju. Vozači muškog pola češće učestvuju u saobraćaju i voze na duže relacije, samim tim oni se češće javljaju kao prouzrokovani saobraćajnih nezgoda. Sledeći razlog odnosi se na stil vožnje, pod kojim se podrazumevaju način vožnje i navike u toku vožnje. U istraživanjima stila vožnje napravljena je razlika između grešaka kao namernih devijantnih ponašanja od grešaka koje predstavljaju pogrešnu

procenu, neuspeh kod planiranja radnje ili opažanja situacije. Uputnici o samoprijavljenom ponašanju pokazali su da su muškarci skloniji namernim devijantnim ponašanjima, dok su žene sklonije praviljenju grešaka u vožnji usled pogrešne procene. Konkretno, Storie, V. J. je utvrdila da su muškarci češće nego žene učestvovali u nezgodama koje su prouzrokovane prekoračenjem brzine i vožnjom pod uticajem alkohola, ali žene su češće bile umešane u nezgode koje su prouzrokovane greškama u proceni [10]. Treći razlog odnosi se na vozačke veštine koje se baziraju na sigurnosti u vožnji i na perceptualno-motornim veštinama. Odnos ovih veština vozača je važan jer njihov balans odražava stav vozača prema sigurnosti u vožnji. Hare i saradnici ustanovili su da se muškarci, više nego žene, upuštaju u nesigurna ponašanja u vožnji, kao što su vožnja nakon konzumiranja alkohola i prebrza vožnja [11].

Postoje pokušaji da se razlika među polovima, kada su u pitanju saobraćajni prekršaji, u literaturi objasni kroz teoriju racionalnog izbora. Prema ovoj teoriji osoba uvek proceni koristi i štetu svog delovanja i preduzima ponašanje u skladu sa tim. U svetlu ove teorije rezultati istraživanja su pokazali da muškarci češće precenjuju svoje sposobnosti, a potcenjuju opasnosti prisutne prilikom rizičnih vozačkih poduhvata. Osim toga, socijalne norme potkrepljuju stavove o kršenju saobraćajnih normi, jer je verovatnije za muškarca da nakon konzumiranja alkohola sedne u automobil i vozi, nego za ženu.

Istraživanja u Izraelu pokazala su da žene imaju izraženiji osećaj obaveze poštovanja zakona. One na zakon gledaju kao na nešto što je jasno, razumno i važno, što ima za rezultat osećaj odgovornosti i pokoravanja propisima. Žene će poštovati pravila ponašanja u saobraćaju i u onim situacijama koje nisu riskantne, za razliku od muškaraca koji precenjujući svoje sposobnosti selektivno gledaju na pravila [12].

Istraživanja o razlikama u ponašanju u saobraćaju između muškaraca i žena došla su do značajnih zaključaka po pitanju ispoljavanja njihovih stavova u vožnji kroz ljutnju i agresivno ponašanje. Neka od njih pokazala su da su muškarci mnogo agresivniji u vožnji i da je samim tim verovatnije da će više činiti saobraćajne prekršaje. Dok druga nisu utvrdila postojanje agresivnijeg ponašanja kod muškaraca, ali jesu češću pojavu ljutnje kod žena usled provokacije od bezobzirnih vozača [13].

U okviru ovih izlaganja moglo bi se reći da se ne može potvrditi stereotip da su žene lošiji vozači od muškaraca. Ono što se sa sigurnošću može tvrditi jeste da su muškarci skloniji riskantnoj vožnji i traženju uzbuđenja, te da su samim tim više zastupljeni u saobraćajnim nezgodama. U periodu 2015–2019. godine

u Republici Srbiji, u ukupnom broju registrovanih prekršajnih fizičkih lica za koje su izdati prekršajni nalozi, muškarci su prosečno činili 87,54% saobraćajnih prekršaja, a žene 12,46% (tabela 1).

Tabela 1. Broj saobraćajnih prekršaja prema polu, za koje su izrečeni prekršajni nalozi u Republici Srbiji u periodu od 2015. do 2019. godine

Godina	Muškarci	Žene	Ukupno
2015	853039	117389	970428
2016	883080	123855	1006935
2017	873783	121544	995327
2018	836391	123613	960004
2019	938302	138012	1076314
Ukupno	4384595	624413	5009008
%	87,54	12,46	100

Izvor podataka: Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srbije

Od ukupnog broja osuđenih punoletnih lica za krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja u Republici Srbiji, osuđeni muškarci su činili 92,15%, a osuđene žene 7,85%.

Tabela 2. Punoletna osuđena lica za krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja prema polu, u Republici Srbiji u periodu od 2010. do 2019. godine

Godina	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Ukupno
M	2713	3391	3052	3212	3195	2448	2040	2087	1807	1964	25909
%	90.34	91.82	91.84	91.56	92.31	93.58	93.75	92.76	91.54	92.03	92.15
Ž	290	302	271	296	266	168	136	163	167	170	2292
%	9.66	8.18	8.16	8.44	7.69	6.42	6.25	7.24	8.46	7.97	7.85

Izvor podataka: Republički zavod za statistiku Republike Srbije

Prilikom analiziranja rezultata o polnoj strukturi saobraćajnih delinkvenata, treba uzeti u obzir i činjenice da su muškarci više zastupljeni u vozačkoj populaciji, da češće učestvuju u saobraćaju i da voze na duže relacije. Sa tim postavkama, ipak, rezultati pokazuju da muškarci u proseku čine 90% u strukturi saobraćajnih delinkvenata u Republici Srbiji [14].

4. KONCEPT ZA IMPLEMENTACIJU RODNE RAVNOPRAVNOSTI U TRAFSAF ERASMUS + PROJEKTU

U okviru Erasmus + TRAFSAF projekta, pokrenute su aktivnosti na boljem razumevanju rodničkih aspekata u sektoru saobraćaja, pre svega u oblasti bezbednosti saobraćaja. U tom smislu razmatranje rodne ravnopravnosti u okviru projekta može se posmatrati kroz dva aspekta: formalni i suštinski [15]. Formalni aspekt u okviru Erasmus+ TRAFSAF projekta odnosi se na podsticanje većeg učešća žena u realizaciji

projektnih aktivnosti, što se može prikazati kroz statističke podatke o polnoj zastupljenosti u okviru realizovanih projektnih aktivnosti. Dobijeni podaci, prikupljeni od svih partnera pokazuju da se koncept rodne ravnopravnosti realizuje jer je:

- broj upisanih studentkinja na modernizovane studentske programe u okviru projekta je 96 od 364 ukupno upisanih i
- broj žena koje su učestvovala na treninzima za nastavno osoblje na projektu je 78 od 185 učesnika na treninzima.

Drugi aspekt u okviru Erasmus + TRAFSAF projekta odnosi se na suštinske aspekte rodne ravnopravnosti, odnosno na istraživanja partnera u projektu o ugroženosti žena u saobraćaju, kao i analiziranje uticaja pola kao sociodemografskog faktora bezbednog ponašanja u saobraćaju. Nalazi treba da doprinesu potpunijoj implementaciji rodne ravnopravnosti u oblasti bezbednosti saobraćaja.

Razmatrajući oba aspekta partneri su prihvatili preporuke koje se odnose na unapređivanje bezbednost žena u saobraćaju, kao jednog od značajnijih uslova za veću mobilnost žena. Ove preporuke se mogu sumirati u sledećem:

- da se poveća broj žena profesionalaca odnosno eksperata koje se bave bezbednošću saobraćaja u okviru treninga za akademsko osoblje i profesionalce, kao i kroz povećanje broja upisanih studentkinja na studijskim programima u oblasti transportnog i saobraćajnog inženjerstva modernizovanih u okviru TRAFSAF projekta [16] [17].
- da se rodna perspektiva što bolje inkorporira u planiranje razvoja i projekata bezbednosti saobraćaja.

5. ZAKLJUČAK

Globalno, pri pristupu i vožnji u vozilima javnog gradskog prevoza, žene imaju problem sa strahom, iskustvima seksualnog uznemiravanja i nasiljem. Dnevna putovanja žena mnogo se razlikuju od onih koja prave muškarci. Ovi faktori ženu čine ranjivijom, s obzirom da standardna javna prevozna preduzeća ove karakteristike ne razmatraju dovoljno.

Opcija sigurnog javnog prevoza pomaže i u povećanju broja žena u ekonomskim aktivnostima. Način putovanja određuje tip posla ili smene koju će žena prihvatiti. Mobilnost ženama obezbeđuje finansijsku snagu i nezavisnost, a trenutno pristup sigurnom javnom prevozu, kako u Kantonu Sarajevu tako i čitavoj Bosni i Hercegovini, a može se reći i u regionu nije na zadovoljavajućem nivou pa je potrebno preduzeti hitne akcije.

Koncept za implementacija rodne ravnopravnosti u okviru Erasmus + TRAFSAF projekta, po uzoru na EU projekte, je da svi partneri u projektu, kako oni koji dolaze iz segmenta visokog obrazovanja tako i nevladine organizacije, vode rodno statistiku i da se obavezno predvide mere koje pospešuju upisivanje ženske populacije na sve nivoe studiranja.

Takođe je zahtev za učesnike projekta da povećaju učešće žena kao trenera, kao i da pospešuju prisustvo žena treninzima koji se odnose na bezbednost saobraćaja tokom trajanja projekta. Ove aktivnosti treba nastaviti i nakon završetka projekta, imajući u vidu da je neophodno integrisanje rodne ravnopravnosti u segmentu bezbednosti saobraćaja.

6. NAPOMENA

Rad je prezentovan na Konferenciji „Integrisanje rodne ravnopravnosti u projekte u oblasti inženjerstva“, održanoj 28. oktobra 2021. godine u organizaciji Inženjerske akademije Srbije.

LITERATURA

- [1] Lindov, O. *Sigurnost u cestovnom saobraćaju*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 2010.
- [2] Lindov, O. *Saobraćajna kultura*, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 2012.
- [3] Arnela Mujić bch inž.saobr i kom.; Emina Duraković MA-dipl.inž.saobr i kom.; Prof. Dr Osman Lindov, dipl.inž.saobr.; Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu.; Sigurnost žena u vozilima i prostorima javnog gradskog prevoza; *RESEARCH ABOUT GIRLS/LADIES AND THEIR EXPERIENCE IN PUBLIC TRANSPORT* (taxi, tram, trolleybus, bus and minibus), STUDY RESEARCH/ STUDIJSKO ISTRAŽIVANJE; Sarajevo, 2019.
- [4] Dostupno na: <https://urbantransportnews.com/opinion-women-safety-issues-in-public-transportation-of-delhi/>; <https://urbantransportnews.com/opinion-why-is-that-women-coach-over-congested/>; <https://india-uitp.org/articles/women-safety-in-public-transport>; <https://www.srednja.hr/novosti/hrvatska/seksualno-uznemiravanje-tramvajima-busevima-djevojke-nam-ispricale-price/>
- [5] Milošević, S. *Saobraćajna psihologija*, Naučna knjiga, Beograd, str. 241, 1997.
- [6] NHTSA Traffic safety facts: Results of the 2007 National Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers (DOT HS 811 175). U.S. Department of Transportation, Washington, DC. Citirano prema: Stanojević, P. (2013). Uticaj saobraćajne prinude na stavove i ponašanje vozača Doktorska disertacija. Univerzitet u Novom Sadu, Fakultet tehničkih nauka. str. 45, 2009.
- [7] Липовац, К. *Саобраћајне незгоде у претицању*, Виша школа унутрашњих послова, Београд, стр. 39, 1997.
- [8] [8] Harré N, Field J, Kirkwood B. Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents. *Journal of Safety Research*, 27(3), 163–173, pp. 163, 1996.
- [9] Özkan T. Lajunen T. Why Are There Sex Differences in Risky Driving? The Relationship Between Sex and Gender-Role on Aggressive Driving, Traffic Offences, and Accident Involvement Among Young Turkish Drivers. *Aggressive behaviour* 31 (2005), 547–558, pp. 555, 2005.
- [10] Storie V. J. *Male and female car drivers: differences observed in accidents* (No. TRRL Lab Rept. 761).

- Citirano prema: Stanojević, P. Op. cit., str. 46, 1977, 2013.
- [11] Harré N, Field, J, Kirkwood, B. Op. cit., pp. 170, 1996.
- [12] Magableh D. *An Investigation into Human Factors Influencing Driver Behaviour and Traffic Law Enforcement in Jordan*, Faculty of Science, The University of New South Wales, pp. 35, 2016.
- [13] Jovanović D, Stojanović, P., Stanojević, D. Motives for, and attitudes about, driving related anger and aggressive driving. *Social behaviour and personality* 39(6), 755–764, pp. 763, 2011.
- [14] Petrovic, A. *Efekti primene zakonske regulative na sprečavanje saobraćajnih delikata u Republici Srbiji*. Pravni fakultet za privredu i pravosuđe Univerziteta Privredna akademija u Novom Sadu, str. 241,242, 2021.
- [15] Improving the Traffic Safety in the Western Balkan Countries through Curriculum Innovation and Development of Undergraduate and Master Studies/TRAFSAF, Erasmus + CBHE project, broj projekta:598551-EPP-1-2018-1-XX-EPPKA2-CBHE-JP <https://trafsaf.pr.ac.rs/>
- [16] Lindov O, Arsić N, Stanojević P, Petrović A. Inovativni pristup nastavnom programu master studija za poboljšanje bezbednosti u saobraćaju na Zapadnom Balkanu Projekat TRAFSAF, 16. Međunarodna konferencija „Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici“, Srbija, Kopaonik, Hotel Kraljevi čardaci, 14-17. april 2021,
- [17] Handbook for Training of Traffic Safety Professionals. TRAFSAF project, 2020.

SUMMARY

INTEGRATION OF GENDER EQUALITY IN THE TRAFSAF ERASMUS + PROJECT

Globally, when accessing and driving in public transport vehicles, women have a problem with fear, experiences of sexual harassment and violence. Women's daily trips are very different from those made by men. These factors make a woman more vulnerable, as standard public transport companies do not consider these characteristics enough. The safe public transport option also helps increase the number of women in economic activities. The way of traveling determines the type of work or shift that the woman will accept. Mobility provides women with financial strength and independence, and currently access to safe public transport, both in Sarajevo Canton and throughout Bosnia and Herzegovina, and it can be said that it is not at a satisfactory level in the region, so urgent actions need to be taken.

The concept for the implementation of gender equality within the Erasmus + TRAFSAF project, modeled on EU projects, is that all project partners, both those coming from the segment of higher education and NGOs, keep gender statistics and that measures to promote enrollment must be provided. female populations at all levels of study. It is also a requirement for project participants to increase the participation of women as trainers, as well as to enhance the presence of women in trainings related to traffic safety during the project. These activities should continue after the completion of the project, bearing in mind that it is necessary to integrate gender equality in the segment of traffic safety.

Key Words: *traffic safety, gender equality, public transport, TRAFSAF project*