

Милош ИВЕТИЋ*

Министарство унутрашњих послова

Страхиња ИВЕТИЋ**

Студент ФТН у Новом Саду

ДОИ: 10.5937/bezbednost2201161I

УДК: 656.13.052.8:656.183(497.11)

Прегледни научни рад

Примљен: 18. 5. 2020. године

Ревизија 24. 11. 2021. године

Датум прихватања: 1. 4. 2022. године

Познавање законских одредби о саобраћају бицикала од стране младих возача у Републици Србији

***Апстракт:** Општи циљ истраживања јесте утврђивање колико млади возачи у Републици Србији познају одредбе Закона о безбедности саобраћаја на путевима (ЗОБС) које се тичу саобраћаја бицикала. Анкетирањем 724 испитаника са подручја целе Србије утврђен је њихов ниво познавања прописа, при чему се дошло до закључка да млади возачи недовољно познају законску регулативу. Наиме, преко 92% испитаника не зна прописану старост лица које врши надзор над дететом млађим од девет година које управља бициклом у пешачкој зони и зони успореног саобраћаја, а преко 90% њих не зна прописану старост детета које се може превозити бициклом ако је на бициклу уграђено посебно седиште прилагођено величини детета и чврсто спојено са бициклом.*

***Кључне речи:** безбедност саобраћаја, млади возачи, саобраћај бицикала, превозење детета.*

Увод

Безбедност саобраћаја је растући глобални проблем. У свету у саобраћајним незгодама смртно страда око 1.300.000 људи годишње, а око 50.000.000 бива повређено.¹ Безбедност саобраћаја је

*milosivetic@hotmail.com

**strahinjaivetic1@gmail.com

1 World Health Organisation, The World Health Report 2013.

проблематика која по својој важности и актуелности представља нераскидиви део друштвеног живота и као таква захтева свеобухватну ангажованост већег броја друштвених субјеката – сваког у оквиру његове надлежности – почев од породице, преко васпитно-образованих установа, до државних органа, организација и установа које имају значајан удео у заштити учесника у саобраћају и повећању укупне безбедности саобраћаја, као и у развоју и стицању саобраћајне културе као дела шире културе друштва и појединца (Мирковић, 2005: 130).

Према истраживању Агенције за безбедност саобраћаја (АБС) у периоду од 2014. до 2016. године у Републици Србији је регистровано 180 саобраћајних незгода са смртним последицама у којима су учествовали бициклисти и 4.779 саобраћајних незгода са учешћем бициклиста у којима је било повређених лица. У тим саобраћајним незгодама погинуло је 175 бициклиста, а 4.708 бициклиста је повређено. Погинули бициклисти чине око 10% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији, док повређени бициклисти чине око 8% свих повређених лица у тим саобраћајним незгодама. Годишње, у саобраћајним незгодама у просеку погине око 60 бициклиста, а око 1.600 их буде повређено, а бициклисти учествују у око 5% свих саобраћајних незгода, односно у око 1830 саобраћајних незгода годишње.²

Сврха Стратегије³ безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (у даљем тексту: Стратегија) јесте упознавање са стањем безбедности саобраћаја, али и да се њоме препознају кључне области деловања, као и циљне (ризичне) групе којима је потребно посветити пажњу⁴, а млади возачи то засигурно јесу.

Према званичној статистици у Републици Србији, као и у другим државама у Европи, чести изазивачи саобраћајних незгода су млади возачи (до три године возачког искуства), који изазивају вишеструко више саобраћајних незгода у односу на искусне возаче. У укупном броју погинулих учесника у саобраћају, у периоду од 2010. до 2013. године, млади возачи су учествовали са око 15%.⁵

2 Безбедност бициклиста у саобраћају, АБС, Прегледни извештај, октобар 2017.

3 Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, Службени гласник Републике Србије, бр. 64/2015.

4 Стратегија, Увод.

5 Стратегија, поглавље 5.4.2. Млади возачи.

Преко 50% настрадалих су млади људи старости од 15 до 44 године (Мирковић, 2005: 130), а млади до 25 година чине четвртину возача настрадалих у саобраћају (ВНО, 2013). Ризик смртног страдања младих у саобраћајним незгодама већи је за више од 50% од просечног ризика страдања посматрано за целокупно становништво (Пешић, А., *et. al.*, 2016: 124).

Концептуални оквир истраживања

Формирање будућих возача као најодговорнијих учесника у саобраћају јесте један од најважнијих сегмената безбедности саобраћаја (Липовац, Окановић, 2007: 44). Када говоримо о саобраћајној култури, о њеном стицању, онда у томе без сумње доминантно место има и обука за возаче, која има улогу да човека учи да правилно учествује у саобраћају, а не, како се данас схвата, да га припрема за полагање возачког испита. Доминанту улогу у безбедности саобраћаја има опште стање саобраћајне културе, те је неопходно анализирати шта се дешава са нашим системом саобраћајног образовања, од предшколских установа до школа и разних организација (Томовић, Јованов, 2007: 164–165).

Током одрастања, дете се учењем и васпитавањем припрема за самостално учествовање у саобраћају. Да би постало безбедан учесник у саобраћају, неопходно му је, с једне стране, обезбедити правилно васпитање и образовање, а с друге стране, заштиту од субјеката који га уче небезбедном понашању. Дете које у саобраћају учествује у пратњи одрасле особе може бити угрожено понашањем управо те одрасле особе (Хаџић, Окановић, 2005: 38).

Деца прве појмове о саобраћају и понашању у њему стичу у породици и у предшколским установама. Носиоци њиховог васпитно-образовног рада из области безбедности саобраћаја јесу родитељи, старатељи и васпитачи, који су углавном у том погледу недовољно едуковани (Антић, *et. al.*, 2016: 39). Од њиховог нивоа опште културе, саобраћајног образовања и зрелости да обаве ту сложену дужност зависи квалитет развоја саобраћајне културе код деце. Процес образовања и васпитања у овој фази нема законску уобличеност (Ђурђевић, 2007: 351).

Понашање учесника у саобраћају последица је њиховог знања и незнања, исправних и погрешних ставова и мишљења о учешћу у саобраћају (Радојевић, Башић, 2016: 182). Бројни примери стра-

дања деце у саобраћају узроковани су одсуством потребног надзора од стране старијих особа у кретању деце на улицама или другим местима (Јованов, Ивковић, 2005: 168). Поставља се питање колико су компетентне те особе које врше надзор, односно колико оне владају знањем из области безбедности саобраћаја, с обзиром да је уочено да значајан утицај на страдање бициклиста има њихово непознавање саобраћајних прописа, као и њихове различите психофизичке способности. Бициклисти су најхетерогенија категорија возача јер за њих није прописана никаква здравствена селекција нити обавеза познавања неопходних правила саобраћаја и саобраћајних знакова, као ни минимум вештина неопходних за управљање возилом (Гатарих, Северењи, 2005: 180).

Устав Републике Србије⁶ као неприкосновено право проглашава право на живот. Из те уставне одредбе проистиче обавеза свих субјеката, а нарочито државе, да то грађанско право штите и по питању безбедности саобраћаја. Најефикаснији начин за то је знање, тј. едукација, а овим истраживањем аутори желе да провере то знање код младих возача у Србији. Како би се утврдила образовна потреба, односно разлика између потребног знања за безбедно учешће бициклиста у саобраћају и тренутног знања којим млади возачи у Србији располажу, неопходно је спровести низ анализа, а ово истраживање иде у том правцу.

Методолошки оквир истраживања

Проблем и предмет истраживања

Проблем истраживања се огледа у томе да у Србији до сада није било свеобухватних истраживања фактора ризика учешћа младих у саобраћајним незгодама и њиховог познавања законских одредби. У том смислу није могуће прецизно дефинисати кључне факторе ризика код младих возача. Због тога је у Србији неопходно истражити ризик младих возача након стицања возачке дозволе (упореди: Пешић, Д., *et. al.*, 2016: 18).

Предмет истраживања је ниво знања младих возача у Србији о учешћу возача бицикала у саобраћају и превозењу детета на бициклу.

⁶ Устав Републике Србије, Службени гласник РС, бр. 98/2006.

Хипотетички оквир

Главна хипотеза:

Млади возачи у Србији не познају законске одредбе о саобраћају бицикла.

Помоћне хипотезе:

1. Млади возачи у Србији не познају законске одредбе о старости возача који на бициклу у посебно уграђеном седишту превози дете.
2. Млади возачи у Србији не познају законске одредбе о старости детета које се превози на бициклу, ако је на бициклу уграђено посебно седиште прилагођено величини детета и чврсто спојено са бициклом.
3. Млади возачи у Србији не познају законске одредбе о старости детета које самостално управља бициклом на јавном путу.
4. Млади возачи у Србији не познају законске одредбе о старости детета које самостално управља бициклом на јавним путевима, старости детета када у пешачкој зони, зони успореног саобраћаја, зони „30“, зони школе и на некатегорисаном путу, управља бициклом.
5. Млади возачи у Србији не познају законске одредбе о старости лица које врши надзор над дететом млађим од девет година које управља бициклом у пешачкој зони и зони успореног саобраћаја.
6. Млади возачи у Србији не познају законске одредбе о психофизичком стању возача бицикла.

Узорак – социодемографске карактеристике

Узорак чине млади, пунолетни возачи са возачком дозволом „Б“ категорије до 25 година старости (њих 724), са подручја целе Републике Србије, тј. са подручја свих 27 подручних полицијских управа (ППУ). Број испитаника по ППУ и ниво образовања испитаника представљени су у табели 1 и 2.

Табела 1. Број испитаника по ППУ

	ППУ	Фреквенција (N)	Процент (%)
<i>Valid</i>	Београд (БГ)	179	24,7
	Бор (БО)	11	1,5
	Ваљево (ВА)	11	1,5
	Врање (ВР)	26	3,6
	Зајечар (ЗА)	3	0,4
	Зрењанин (ЗР)	15	2,1
	Јагодина (ЈА)	21	2,9
	Кикинда (КИ)	3	0,4
	Крагујевац (КГ)	21	2,9
	Краљево (КВ)	33	4,6
	Крушевац (КШ)	22	3,0
	Лесковац (ЛЕ)	17	2,3
	Ниш (НИ)	40	5,5
	Нови Пазар (НП)	23	3,2
	Нови Сад (НС)	32	4,4
	Панчево (ПА)	44	6,1
	Пирот (ПИ)	2	0,3
	Пожаревац (ПО)	10	1,4
	Пријепоље (ПП)	26	3,6
	Прокупље (ПР)	8	1,1
	Смедерево (СД)	11	1,5
	Сомбор (СО)	19	2,6
	Ср. Митровица (СМ)	16	2,2
	Суботица (СУ)	15	2,1
	Ужице (УЕ)	42	5,8
	Чачак (ЧА)	15	2,1
	Шабац (ША)	59	8,1
		Укупно	724

Табела 2. Ниво образовања испитаника

Ред. бр.	Ниво образовања	Фреквенција (N)	Процент (%)
	ССС	597	82,5
	ВС	50	6,9
	ВСС	77	10,6

У Табели 2 је представљен ниво образовања испитаника: 597 (82,5%) испитаника има средњу стручну спрему (ССС); 50 (6,9%) вишу спрему (ВС) а 77 (10,6%) високу стручну спрему (ВСС). Посебно је интересантан податак да 88 анкетираних има завршену средњу саобраћајну школу (углавном смер за техничара друмског саобраћаја), три анкетирана вишу саобраћајну, а један завршен саобраћајни факултет. На територији Републике Србије постоји преко 40 средњих саобраћајних школа у којима као наставни кадар ради на стотине дипломираних саобраћајних инжењера и у којима се у оквиру више образовних профила школује преко 10.000 ученика. Сви ти наставници и ученици представљају велики потенцијал у виду људи и знања који се може искористити за унапређење безбедности саобраћаја на локалном нивоу (Радојевић, Башић, 2016: 181). Међутим, ниво њиховог познавања правних одредби из области безбедности саобраћаја треба да буде предмет неког другог истраживања.

Истраживање је спроведено на подручју целе Републике Србије, на узорку од 724 испитаника. *Узорком* су обухваћена 562 мушкарца (77,6%) и 162 жене (22,4%), који живе у сеоској (44,8%) и градској средини (55,2%).

Истраживачки инструмент

Анкета је коришћена као основна истраживачка *метода*, а анонимни упитник је примењен као истраживачки инструмент.

У упитнику су углавном питања отвореног типа, али има и оних затвореног типа. Отворена питања су везана за општа питања испитаника (четири питања: подручна полицијска управа у којој живе, пол, стручна спрема и подручје становања), али ту спада и првих шест питања анкете, где су испитаници могли да упишу одговор у

складу са својим знањем и мишљењем, док је само седмо питање затвореног типа. Код питања затвореног типа испитаник је требало да одговори са *тачно* или *нетачно*. Одговори на питања отвореног типа су у раду упрошћени и представљени су у форми основних одговора као *тачно* и *нетачно*.

Прикупљени подаци су након систематизовања и кодирања унети у базу података програма *Excel for Windows*. Статистичка обрада података извршена је помоћу програмског пакета *IBM SPSS 20 Statistics*. Фреквенције и припадајући проценти (N, %) одређени су помоћу метода дескриптивне статистике. Добијени подаци су представљени графички и табеларно.

Временски и просторни оквир истраживања

Период од децембра 2019. до јануара 2020. године одређен је за временски оквир истраживања.

Просторни оквир истраживања обухвата подручје целе Републике Србије, односно свих 27 ППУ.

Циљ истраживања

Општи циљ истраживања јесте утврђивање колико млади возачи у Републици Србији познају одредбе ЗОБС-а које се тичу саобраћаја бицикала.

Специфичне циљеве истраживања чини утврђивање колико млади возачи познају законске одредбе о: старости возача који на бициклу у посебно уграђеном седишту превози дете; старости детета које се превози на бициклу, ако је на бициклу уграђено посебно седиште прилагођено величини детета и чврсто спојено са бициклом; старости детета које самостално управља бициклом на јавним путевима; старости детета које у пешачкој зони, зони успореног саобраћаја, зони „30“, зони школе и на некатегорисаном путу управља бициклом; старости лица које врши надзор над дететом млађим од девет година које управља бициклом у пешачкој зони и зони успореног саобраћаја; психофизичком стању возача бицикла.

Оправданост истраживања

Научна оправданост истраживања састоји се у верификовању недовољно научно проучених специфичних чињеница о саобраћају бицикала и познавању правних прописа младих возача у Републици Србији. Безбедност саобраћаја је увек актуелна тема и овим истраживањем се на то и указује. Стручна и научна јавност добиће сазнања од значаја за праћење и унапређење стања безбедности саобраћаја, а посебно саобраћаја бицикала у Републици Србији.

Друштвену оправданост истраживања представља чињеница да ће резултати добијени истраживањем послужити научној и стручној јавности у сагледавању објективног стања у погледу знања које млади возачи у Србији имају о законским одредбама о саобраћају бицикала.

Резултати истраживања

1. Старост возача који на бициклу у посебно уграђеном седишту превози дете?

На ово питање су тачно одговорила 374 (51,7%) испитаника, док је њих 350 (48,3%) дало нетачан одговор, што се може видети и из Табеле 3. Иначе, чл. 118, ст. 1 ЗОБС-а прописује да је то возач старији од 18 година.

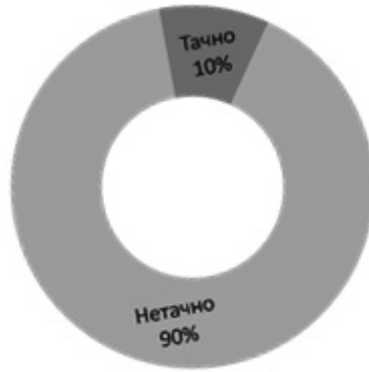
Табела 3. Познавање одредби ЗОБС-а о старости возача који на бициклу у посебно уграђеном седишту превозе дете

		Фреквенција (N)	Процент (%)
<i>Valid</i>	Тачно	374	51,7
	Нетачно	350	48,3
	Укупно	724	100,0

2. Старост детета које се превози на бициклу, ако је на бициклу уграђено посебно седиште прилагођено величини детета и чврсто спојено са бициклом?

Чланом 118 ст. 1 ЗОБС-а прописано је да је то дете до осам година старости.

Полазници су могли да упишу старост детета према своме мишљењу и знању. Тачан одговор дао је 71 (9,8%) полазник, а 653 (90,2%) полазник дала су нетачан одговор (Графикон 1).



Графикон 1. Познавање одредби ЗОБС-а о старости детета приликом превозења на бициклу

3. Старост детета које самостално управља бициклом на јавним путевима?

Према одредбама члана 88 ст. 1 ЗОБС-а, то је дете које није млађе од 12 година.

На ово питање 224 (30,9%) испитаника су дала тачан одговор, док је њих 500 (69,1%) дало нетачан одговор, што је представљено у Табели 4.

Табела 4. Познавање одредби ЗОБС-а о старости детета које самостално управља бициклом на јавним путевима

	Фреквенција (N)	Процент (%)	
Valid	Тачно	224	30,9
	Нетачно	500	69,1
	Укупно	724	100,0

4. Старост детета када у пешачкој зони, зони успореног саобраћаја, зони „30“, зони школе и на некатегорисаном путу, управља бициклом?

Чланом 88 ст. 2 ЗОБС прописује да је то дете са навршених девет година живота.

На ово питање 102 (14,1%) испитаника су дала тачан одговор, док су 622 (85,9%) дала нетачан одговор, што је представљено у Табели 5.

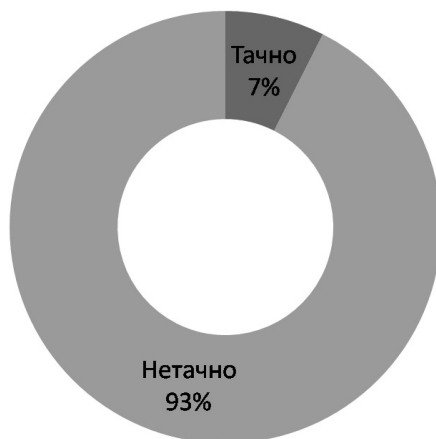
Табела 5. Познавање одредби ЗОБС-а о старости детета када у пешачкој зони, зони успореног саобраћаја, зони „30“, зони школе и некатегорисаном путу, управља бициклом

		Фреквенција (N)	Процент (%)
Valid	Тачно	102	14,1
	Нетачно	622	85,9
	Укупно	724	100,0

5. Старост лица које врши надзор над дететом млађим од девет година које управља бициклом у пешачкој зони и зони успореног саобраћаја?

ЗОБС у члану 88 ст. 3 прописује да овај надзор може да врши лице старије од 16 година.

Анкетом је утврђено да су 54 испитаника (7,5%) дала тачан одговор, док је 670 (92,5%) дало нетачан одговор (Графикон бр. 2). Код овог питања је занимљиво да је било доста драстично нетачних одговора, тако да су се неретко јављали одговори да је то лице старости од 30, 35, 60, па чак и преко 65 година старости.



Графикон 2. Познавање одредби ЗОБС-а о старости лица које врши надзор над дететом млађим од девет година које управља бициклом у пешачкој зони и зони успореног саобраћаја

6. За разлику од осталих возача, на возача бицикла се не односе законске одредбе о психофизичким стања приликом управљања возилом?

ЗОБС у члану 187 прописује психофизичке услове за управљање возилом, па самим тим и услове за возача бицикла, као и за учешће у саобраћају других лица. Законске одредбе наведеног члана односе се и на возача бицикла.

Код овог питања испитаници су имали могућност да се изјасне дихотомним одговорима *тачно* или *нетачно*. Тачан одговор дао је 571 (78,9%) испитаник, а нетачан њих 153 (21,1%) (Табела 6.). Ипак, стоји чињеница да сваки пети млади возач није упознат са овом законском одредбом.

Табела 6. Познавање одредби ЗОБС-а да се на возаче бицикла односе законске одредбе у погледу психофизичког стања приликом управљања као на остале возаче

		Фреквенција (N)	Процент (%)
<i>Valid</i>	Тачно	153	21,1
	Нетачно	571	78,9
	Укупно	724	100,0

Дискусија

Првим и другим питањем аутори су желели да провере колико млади возачи у Србији познају законске одредбе чл. 118 ст. 1 ЗОБС-а, који прописује старосну границу возача бицикла који превози дете на бициклу, старосну границу детета које се превози, као и техничке услове за такав превоз.

Трећим, четвртим и петим питањем аутори су хтели да провере познавање законских одредби чл. 88 ЗОБС-а, који прописује старосну границу детета за управљање бициклом на јавном путу, у пешачкој зони, зони „30“, зони успореног саобраћаја, зони школе и на некатегорисаном путу, као и старосну границу лица које врши надзор над дететом које управља бициклом у пешачкој зони и зони успореног саобраћаја.

Шестим питањем аутори су хтели да провере познавање законских одредби чл. 187 ЗОБС-а, који прописује психофизичке услове за управљање возилом, па самим тим и бициклом.

Одговорност за спровођење саобраћајног образовања и васпитања у циљу стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају и унапређивања и учвршћивања позитивних ставова и понашања значајних за безбедно учешће у саобраћају приоритетно има породица.⁷ Међутим, поставља се питање да ли родитељи познају одредбе члана 318 ст. 1 ЗОБС-а, по коме је предвиђена одговорност родитеља, усвојилаца, односно старалаца детета ако дете учини прекршај прописа о безбедности саобраћаја на путевима, уколико је прекршај учињен због пропуштања дужног надзора⁸. Родитељи су носиоци саобраћајног васпитања, а непознавање законских одредби их неће ослободити од одговорности. Саобраћајно васпитање школске деце код нас не одговара садашњем и будућим условима саобраћаја (Томовић, Јованов, 2007: 165), јер оно представља битан подсистем укупног система превенције у саобраћају (Ђурђевић, 2007: 350).

С обзиром да је наведено истраживање спроведено над пунолетним возачима са возачком дозволом „Б“ категорије, морамо се запитати какви би били резултати истраживања са истим истраживачким инструментом над лицима која немају возачку дозволу. Резултати би, засигурно, били врло интересантни, али то треба да буде циљ неког другог истраживања.

Проблем истраживања представља чињеница да у јавности не постоје слична истраживања, па није могуће упоредити добијене резултате са неким ранијим, како би се донео квалитетнији закључак са конкретнијим препорукама за унапређење стања утврђеног истраживањем.

Закључак

Спроведеним емпиријским истраживањем, дошло се до сазнања која ће употпунити недовољно научно проучене чињенице о саобраћају бицикала у Републици Србији. Анализом приказаног истраживања може се закључити следеће.

Прво, млади возачи у Србији познају законске одредбе о старости возача који превози дете на бициклу у посебно уграђеном седишту. Међутим, премда је њих скоро 52% тачно одговорило на постављено питање, у суштини сваки други млади возач није знао одговор.

⁷ Види члан 6 ЗОБС-а.

⁸ Види члан 318 ЗОБС-а.

Друго, млади возачи у Србији не познају законске одредбе о старости детета приликом превозења на бициклу, ако је на бициклу уграђено посебно седиште прилагођено величини детета и чврсто спојено са бициклом, јер преко 90% испитаника није знало тачан одговор.

Треће, млади возачи у Србији не познају законске одредбе о старости детета које самостално управља бициклом на јавним путевима, јер скоро 70% испитаника није знало тачан одговор.

Четврто, млади возачи у Србији не познају законске одредбе о старости детета које у пешачкој зони, зони успореног саобраћаја, зони „30“, зони школе и на некатегорисаном путу, управља бициклом, јер преко 85% испитаника није знало тачан одговор.

Пето, млади возачи у Србији не познају законске одредбе о старости лица које врши надзор над дететом млађим од девет година које управља бициклом у пешачкој зони и зони успореног саобраћаја, јер преко 92% испитаника није знало тачан одговор.

Шесто, млади возачи у Србији знају да се на возача бицикла, као и на остале возаче, односе законске одредбе о психофизичком стању, јер је њих скоро 80% дало тачан одговор.

Прва и шеста помоћна хипотеза нису потврђене, док су остале потврђене.

И поред две непотврђене помоћне хипотезе, као закључак можемо рећи да млади возачи у Србији не познају законске одредбе о саобраћају бицикала, чиме се потврђује главна хипотеза спроведеног истраживања.

Друштво је обавезно да обликује безбедност, односно да створи услове, организује и оспособи друштвене структуре, обликује механизме и мере и квалификује одговорност институција и појединаца (Инић, Јовановић, 2005: 12), јер сложеност проблематике безбедности саобраћаја, као императив намеће мултидисциплинарни приступ њеном решавању (Мирковић, 2005: 129).

Основна смерница у подручју деловања ка унапређењу безбедности младих возача у Србији као учесника у саобраћају јесте изградња и промена свести, ставова, знања и вештина кроз образовање, информисање и васпитање.

Препоруке

Према Стратегији, основу за унапређење безбедности младих возача у саобраћају чине: унапређење саобраћајног образовања и васпитања младих у периоду пре стицања права на обуку и полагање возачког испита, унапређење ставова родитеља везаних за важност њихове улоге у процесу развоја младих возача, успостављање и спровођење вршњачке едукације, унапређење обуке у ауто-школама, ефикаснија контрола понашања, континуиран систем едукације и превентивних активности којима ће се утицати на свест о проблему безбедности саобраћаја.⁹

Аутори су мишљења да су смернице Стратегије добро конципиране, али остаје непознаница шта се за период од четири године који обухвата Стратегија до сада урадило. Сматрамо да даље активности у сваком случају треба усмерити ка реализацији ових смерница, уз стално праћење и стручно истраживање.

Средства јавног информисања у свим срединама, почев од билтена и листова у предузећима, преко дневне и периодичне штампе, до посебних радио и ТВ емисија, имају готово немерљиву улогу у васпитном и превентивном утицају на учеснике у саобраћају. Та средства имају несумњиву улогу и велики значај у унапређењу саобраћајне културе и безбедности саобраћаја, поготово ако се обезбеде и пронађу прави поступци и садржаји који ће обезбедити да текстови у штампи и радио и ТВ емисије буду нераздвојни и незаменљиви део васпитно-образовног процеса са носиоцима саобраћајних делатности свих својстава и узраста (Радосављевић, 2007: 577).

Како би се стање утврђено резултатима истраживања поправило у наредном периоду, потребно је системски предузети следеће:

- преиспитати систем саобраћајног образовања и васпитања у систему основног и средњег образовања;
- у оквиру наставног предмета *Техничко и информатичко образовање* у нижим разредима основних школа, наставним планом и програмом предвидети часове о саобраћају бицикала (услови за учешће и правила саобраћаја за возаче бицикала);
- у основним школама кроз пројекат *Основи безбедности деце* обрадити теме о условима учешћа возача бицикала у саобраћају;

⁹ Стратегија, поглавље 5.4.2. Млади возачи.

- едуковати учитеље, наставнике и родитеље о правилима саобраћаја и учешћу возача бицикала у саобраћају;
- мотивисати ТВ станице и штампане и електронске медије да се едукативним и образовним емисијама и садржајима укључе у ширење саобраћајне културе и образовања код грађана и младих, а првенствено оних до 12 година старости.

Литература

1. Антић, Б., et. al., (2016). *Специфичности страдања у саобраћају деце предшколског и раног школског узраста са посебним освртом на планове и програме едукације*, У Зборник радова „Безбедност саобраћаја у локалној заједници, 11. међународна конференција, књига 1“, КПА, стр. 31–40.
2. Безбедност бицикlista у саобраћају, АБС, Прегледни извештај, октобар 2017.
3. Гатарих, М., Северењи, П., (2005). *Анализа саобраћајних незгода у којима су учествовали бицикlistи на територији града Суботице*, У Зборник радова „Безбедност саобраћаја на путевима“, МУПРС, Управа саобраћајне полиције, Београд, ВШУП, стр. 173–180.
4. Ђурђевић, Ж., (2007). *Деца у саобраћају*, У Зборник радова „Унапређење полицијске праксе у безбедности саобраћаја“, МУПРС и КПА, Београд, стр. 348–352.
5. *Закон о безбедности саобраћаја на путевима*, Службени гласник РС, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018 и 23/2019.
6. Инић, М., Јовановић, Д., (2005). *Управљање ризицима у друмском саобраћају*, У Зборник радова „Безбедност саобраћаја на путевима“, МУПРС, Управа саобраћајне полиције, Београд, ВШУП, стр. 11–16.
7. Јованов, Г., Ивковић, Г., (2005). *Утицај примене школских такси возила за безбедност деце у Смедереву*, У Зборник радова „Безбедност саобраћаја на путевима“, МУПРС, Управа саобраћајне полиције, Београд, ВШУП, стр. 167–172.
8. Липовац, К., Окановић, Д., (2007). *Васпитавање и образовање кандидата за возаче у нацрту Закона о безбедности саобраћаја на путевима*, У Зборник радова „Унапређење полицијске праксе у безбедности саобраћаја“, МУПРС и КПА, Београд, стр. 44–52.

9. Мирковић, В., (2005). *Последице саобраћајних незгода – озбиљност и друштвена опасност*, У Зборник радова „Безбедност саобраћаја на путевима“, МУПРС, Управа саобраћајне полиције, Београд, ВШУП, стр. 129–134.
10. Пешић, А., et. al., (2016). *Анализа угрожености учесника у саобраћају по општинама и градовима у Републици Србији*, У Зборник радова „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, 11. међународна конференција, књига 1, КПА, стр. 121–130.
11. Пешић, Д., et. al., (2016). *Упоредна анализа угрожености младих возача у Србији и земљама Европске уније*, У Зборник радова „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, 11. међународна конференција, књига 1, КПА, стр. 9–19.
12. Радојевић, В., Башић, Н., (2016). *Средње саобраћајне школе као важан фактор унапређења безбедности саобраћаја у локалним заједницама*, У Зборник радова „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, 11. међународна конференција, књига 1, КПА, стр. 181–190.
13. Радосављевић, Б., (2007). *Унапређење безбедности саобраћаја, са посебним освртом на заштиту безбедности деце у саобраћају*, У Зборник радова „Унапређење полицијске праксе у безбедности саобраћаја“, МУПРС и КПА, Београд, стр. 572–580.
14. *Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године*, Службени гласник РС, бр. 64/2015.
15. Томовић, В., Јованов, Г., (2007). *Васпитавање и обука у организовању и остваривању превенције у саобраћају*, У Зборник радова „Унапређење полицијске праксе у безбедности саобраћаја“, МУПРС и КПА, Београд, стр. 164–168.
16. *Устав Републике Србије*, Службени гласник РС, бр. 98/2006.
17. Хацић, Д., Окановић, Д., (2005). *Заштита детета као учесника у саобраћају предвиђена нацртом Закона о безбедности саобраћаја на путевима*, У Зборник радова „Безбедност саобраћаја на путевима“, МУПРС, Управа саобраћајне полиције, Београд, ВШУП, стр. 37–42.
18. World Health Organisation, The World Health Report 2013.

Knowledge of Legal Provisions on Bicycle Traffic among Young Cyclists in the Republic of Serbia

***Abstract:** The overall objective of the research is to discover how familiar the young drivers in the Republic of Serbia are with the provisions pertaining to bicycle traffic within the Law on Road Traffic Safety. By surveying 724 persons from all over Serbia, their level of knowledge of the regulations was determined, and it was found that young drivers lack knowledge of the legislation. Namely, over 92% of surveyees did not know the prescribed age of a person who is to supervise a child under the age of nine riding a bicycle in the pedestrian zone and slow traffic zone, and over 90% of them did not know the prescribed age of a child who can be transported by bicycle, if a special seat is installed on the bicycle, adjusted to the size of the child and firmly connected to the bicycle.*

***Keywords:** traffic safety, young riders, bicycle traffic, child transport*