

ИСТРАЖИВАЊЕ СТАВОВА И ПОНАШАЊА ПЕШАКА У КОНКРЕТНОЈ ЛОКАЛНОЈ ЗАЈЕДНИЦИ – ПРИМЕР ГРАДА БЕОГРАДА

THE RESEARCH OF ATTITUDES AND BEHAVIOUR OF PEDESTRIANS IN TRAFFIC IN THE SPECIFIC LOCAL COMMUNITY – EXAMPLE OF BELGRADE

Марко Маслаћ¹, Ненад Милутиновић², Марина Миленковић³ и Данијел Стевановић⁴

Резиме: Пешаци спадају у групу најугроженијих категорија учесника у саобраћају, при чему се та угроженост приписује са једне стране недовољној брзини и заштити у односу на друге учеснике у саобраћају, а са друге стране специфичним карактеристикама понашања. Узимајући у обзир да ниво безбедности саобраћаја у оквиру локалне заједнице у великој мери зависи од понашања свих учесника у саобраћају, веома је важно спроводити истраживања ставова и понашања пешака у саобраћају, са циљем уочавања разлика између појединих група пешака. У овом раду приказани су резултати истраживања које је спроведено у Београду, на узорку од 450 испитаника. Примењен је метод анкете, који је садржао скале процене, Ликертову скалу, а питања су била подељена у 5 карактеристичних целина, група (прекршаји, грешке, пропусти, агресивна и позитивна понашања). Резултати су показали да највише прекршаја и грешака у саобраћају праве особе које не поседују возачку дозволу, док највише позитивног понашања показују особе које као пешаци не учествују у саобраћају свакодневно. Добијени резултати овог и сличних истраживања, указују ближе у ком смеру је потребно унапређивати безбедност пешака у саобраћају у конкретној локалној заједници.

Кључне речи: Безбедност пешака у саобраћају, Ставови, Понашање, Анкета, Локална заједница.

1. УВОД

Чак иако излагање пешака саобраћају приликом преласка улице представља мали део укупне активности кретања, 11.000 од 78.000 погинулих у саобраћајним незгодама у 23 земље ОЕCD-а у 2006. години били су пешаци (Safety Net, 2009). Дакле, разумевање понашања пешака приликом преласка улица остаје и даље велики изазов у безбедности саобраћаја (Evans et al., 2003).

Различите студије испитивале су друштвене ставове и понашање учесника у саобраћају, од којих њих неколико (Assum, 1997; Louka et al., 2004; Vanlaar et Yannis, 2006) засновано на SARTRE 1-3 (Друштвени ставови према ризику у друмском саобраћају у Европи), имају за циљ да анализирају ставове и понашање друштва према ризику у друмском саобраћају у Европи, путем упитника и личних интервјуа. Безбедност саобраћаја на путевима зависи у великој мери од понашања пешака у саобраћају, који су под утицајем својих ставова. Сходно томе, познавање ставова и понашања пешака може помоћи у разумевању потреба ове групе учесника у саобраћају (Yannis et al., 2007). Ово је нарочито битно за доносиоце мера приликом унапређења безбедности саобраћаја у конкретној локалној заједници.

С обзиром да у свету нема довољно развијених метода за посматрање понашања пешака и да су сва спроведена истраживања међусобно веома удаљена, Granić et al. (2012) су развили Скалу Понашања Пешака (Pedestrian Behavior Scale - PBS) са циљем да се добије адекватан упитник који описује понашања пешака. Дат је предлог да се тај упитник примени и у другим земљама како би се добијени резултати

¹ Сарадник у настави, Маслаћ Марко, мастер инж. саобраћаја, Висока техничка школа струковних студија, Косовска 8, Крагујевац, Србија, marko.maslac@yahoo.com

² Професор струковних студија, др Милутиновић Ненад, дипл. инж. саобраћаја, Висока техничка школа струковних студија, Косовска 8, Крагујевац, Србија, nenadmilu@yahoo.com

³ Стручни сарадник у настави, Миленковић Марина, дипл. инж. саобраћаја, Саобраћајни факултет, Војводе Степе 305, Београд, Србија, marina.milenkovic@sf.bg.ac.rs

⁴ Стевановић Данијел, мастер инж. машинства, Факултет Инжењерских наука, Сестре Јањић 6, Крагујевац, Србија, stevanovicdaniyel@hotmail.com

упоређивали. Имајући то у виду, у Београду је већ спроведено истраживање ставова и понашања пешака које је укључило поређење по полу, старосним групама, разлогу пешачења и пређеним дневним растојањима (Маслаћ, 2014). С обзиром да је то истраживање показало велике разлике у понашањима између поређених група, приступило се даљем истраживању, чији ће најважнији резултати бити приказани у овом раду. Разлике у ставовима и понашањима, у овом истраживању, укључују поређење по образовању, мобилности, поседовању возачке дозволе и учешћу пешака у саобраћајним незгодама. Поред ових поређења, извршено је као и претходног пута поређење са резултатима које су Granić et al. (2012) добили у Француској.

2. МАТЕРИЈАЛ И МЕТОДЕ

Метод прикупљања података био је анкета, коју је попунило 450 испитаника. Упитници су дељени случајним пролазницима, пешацима, на неколико локација у граду. Анкета се састојала из два дела. У првом делу су се налазила питања која су обухватала социо-демографска обележја (пол, старост, образовање), као и питања која су се односила на најчешће разлоге пешачења, растојања која прелазе као пешак, поседовање возачке дозволе и учешће у саобраћајној незгоди. Сва ова питања су била затвореног типа, односно испитаници су заокруживали један од понуђених одговора.

Други део упитника се односио на ставове и понашања пешака у саобраћају, а он се састојао од двадесет питања, подељених у пет група (прекршај, грешка, пропуст, агресивна и позитивна понашања). Прву групу чинила су питања која су се односила на прекршаје у саобраћају, а на основу истраживања које су спровели Granić et al. (2012), а које је коришћено као смерница у овом истраживању прекршај је дефинисан као намерно одступање од законских правила понашања пешака. Грешке су дефинисане као доношење одлука да се пешак изложи опасности, али без непоштовања законских правила. Пропусти су дефинисани као непогодно понашање у вези са недостатком концентрације. Позитивно понашање је дефинисано као понашање које удовољава друштвеним интеракцијама, док је агресивно понашање дефинисано као конфликтно понашање према другим учесницима у саобраћају. За разлику од истраживања које су спровели Granić et al. (2012), у овом упитнику су коришћена и питања која су се односила на употребу мобилног телефона приликом преласка улице, а сврстана су у групу прекршаја. У овом делу је коришћена скала процене, односно Ликертова скала, а понуђени су одговори од 1 до 6, при чему је 1 „Никада“, а 6 „Веома често“.

Важно је напоменути да је питање „Прелазим улицу иако је зелено светло за возила“, које је коришћено у упитнику за проверу валидности резултата искључено из обраде резултата. Ово питање је имало приближно исту средњу вредност ($\mu=1.90$) као и питање „Прелазим улицу иако је црвено светло за пешаке“, ($\mu=1.78$), тако да се може рећи да постоји добра унутрашња поузданост резултата, односно да су одговори испитаника искрени.

Подаци су анализирани у статистичком софтверском пакету IBM SPSS v.22. За оцену вредности одговора коришћене су медијане одговара и средња вредност одговора. Важно је напоменути да је нормалност дистрибуције тестирана Kolmogorov-Smirnov тестом. Стога је у зависности од тога коришћен параметарски (t-тест) или непараметарски тест (Kruskal-Wallis-ov тест и Pearson-ov χ^2 тест) како би се утврдила процена значајности разлике. Постављена је нулта хипотеза (H_0) која гласи: не постоји статистички значајна разлика између група и радна хипотеза (H_a) која гласи: постоји статистички значајна разлика између група. Праг статистичке значајности постављен је на 5%.

3. РЕЗУЛТАТИ

Истраживање је обухватило 450 испитаника, од чега 246 испитаника мушког пола (55%), а 204 испитаника женског пола (45%). Када је у питању образовање испитаника, највећи број се изјаснио да има завршену средњу школу (44%), затим следе испитаници који имају завршену високу школу (27%), односно факултет (26%). Најмањи број испитаника је имао завршену само основну школу (2%). Примењени т – тест је показао да не постоји статистички значајна разлика између особа супротног пола по питању образовања, мада је важан податак да особе женског пола (33%) имају знатно већи проценат високог образовања у односу на особе мушког пола (21%). Резултати су показали да су се испитаници у Београду, по питању мобилности, изјаснили да најчешће пешаче неколико пута дневно (58%) или једном дневно (26%), док су пешачења неколико пута недељно и једном недељно учествовали у изузетно

малом проценту. Примењени т – тест у овом питању није показао статистички значајну разлику између особа мушког и женског пола ($t=0,013$; $p=0,912$). Битно је нагласити да је релативно велики проценат испитаника изјавио да поседује возачку дозволу (76%). Наравно по овом питању предњаче особе мушког пола (90%), у односу на особе женског пола (58%), па је сходно томе и примењени Pearson-ov χ^2 тест показао статистички значајну разлику по овом питању између особа мушког и женског пола ($\chi^2=43,788$; $p<0,001$). Када је у питању учешће у саобраћајним незгодама у својству пешака, највећи број испитаника се изјаснио да никада није учествовао у саобраћајној незгоди (97%), док је само мали, али не и незанемарљиви проценат пешака учествовао у саобраћајној незгоди (3%). Наравно, примењени Pearson-ov χ^2 тест није показао статистички значајну разлику по овом питању између особа мушког и женског пола. Пре приказаних најважнијих резултата мора се нагласити да је одговор који је имао највећу процентуалну вредност, односно одговор који је најчешће заокружен у упитнику био заступљен у питању које се односи на захвалност пешака према возачу који их пропусти на обележеном пешачком прелазу. То је на Ликертовој скали одговор 6 (Веома често), са 60,9%. Из овога се може закључити да пешаци имају веома висок ниво позитивних понашања према возачима.

На табели 1 приказана су сва питања која су се односила на ставове и понашања пешака у саобраћају. Поред медијане и средње вредности, приказани су и проценти одговора на Ликертовој скали од 1 (Никада) до 6 (Веома често).

		Одговори у %							
		Me	μ	1	2	3	4	5	6
1.	Прелазим улицу дијагонално како бих уштедео	3	3.03	12.8	32.0	22.7	14.9	7.0	10.6
2.	Прелазим улицу ван пешачког прелаза, чак иако постоји на удаљености мањој од 50 m	3	3.05	13.0	26.7	22.7	23.9	7.2	6.5
3.	Прелазим улицу иако је црвено светло за пешаке	2	1.90	44.6	34.0	12.8	5.1	1.3	2.2
4.	Прелазим улицу иако је зелено светло за возила	1	1.78	56.4	24.3	10.8	5.1	1.9	1.5
5.	Приликом преласка улице користим мобилни телефон.	2	2.73	19.5	31.6	24.1	11.8	7.7	5.3
	а) Разговарам телефоном	2	2.03	40.5	35.2	13.0	6.3	2.3	2.7
	б) Читам садржај (поруче, интернет)	1	2.10	57.7	9.6	14.9	6.5	5.8	5.5
	в) Слушам музику (користим слушалице)	1	2.10	57.7	9.6	14.9	6.5	5.8	5.5
6.	Започињем прелазак на пешачком прелазу, а	3	2.99	19.3	28.7	15.3	14.0	15.7	7.0
7.	Прелазим улицу између паркираних аутомобила	3	2.80	13.3	32.8	27.0	15.2	11.7	-
8.	Када желим да обиђем лице које се креће споро, а немам простора дато обавим на тротоару, излазим	3	3.27	14.9	23.6	17.7	15.9	19.5	8.4
9.	Када прелазим улицу са двосмерним саобраћајем, возила са десне стране пропуштам заустављајући	3	2.92	18.8	21.9	22.2	25.1	9.3	2.7
10.	Пре преласка улице нисам погледао на леву и десну страну јер сам био замишљен	2	2.16	41.9	23.4	17.3	13.3	2.7	1.4
11.	Пре преласка улице нисам погледао на леву и десну страну јер сам причао са пријатељем	2	2.26	40.0	23.1	15.7	15.2	4.6	1.4
12.	Пре преласка улице нисам погледао на леву и десну страну јер сам журио	2	2.30	41.4	18.3	18.8	14.0	5.3	2.2
13.	Пре преласка улице нисам погледао на леву и десну страну јер су се испред мене кретали пешаци	2	2.70	27.0	28.2	13.7	16.1	8.9	6.1
14.	Када се наљутим на возача који ме није пропустио на обележеном пешачком прелазу, вређам га	2	2.52	34.7	21.9	17.3	11.1	12.8	2.2
15.	Када се наљутим на возача који ме није пропустио на обележеном пешачком прелазу, одмахујем	2	2.57	34.0	17.3	19.8	16.1	12.0	0.8
16.	Намерно се крећем споро када прелазим улицу како би нервирао возаче	1	1.81	62.5	18.1	6.3	4.1	6.3	2.7
17.	Захвалан сам возачима који ме пропуштају да	6	5.36	-	0.7	6.0	10.2	22.2	60.9
18.	Приликом преласка улице пропуштам возила иако се налазим на обележеном пешачком прелазу	4	3.77	13.0	10.8	19.0	20.0	17.8	19.4
19.	Крећем се десном страном тротоара како не бих сметао пешацима који се крећу у супротном смеру	5	4.32	2.2	6.7	19.5	14.5	42.5	14.7
20.	Када је гужва на пешачком прелазу пропуштам пешаке из супротног смера	4	3.85	9.2	11.8	19.8	17.6	27.4	14.2

У раду је испитан утицај образовања, мобилности, поседовања возачке дозволе и учешћа у саобраћајним незгодама на понашања пешака приликом преласка улице. Тако да ће и резултати бити приказани у том распореду.

3.1. Утицај образовања на понашања пешака

За утврђивање статистички значајних разлика у понашањима између пешака различитог степена образовања коришћен је Kruskal-Wallis-ov тест. Примењени тест је показао статистички значајну разлику између образовних група пешака у свим питањима која су односила на грешке и агресивна понашања. Док се у прекршајима, пропустима и позитивним понашањима појавило по једно питање где није постојала статистички значајна разлика између поређених група ($H=5,677$, $p=0,128$; $H=3,187$; $p=0,364$; $H=3,877$; $p=0,274$).

3.2. Утицај мобилности на понашања пешака

Мобилност испитаника има значајан утицај на пропусте, агресивна и позитивна понашања која исказују пешаци приликом преласка улице. То је потврдио примењени Kruskal-Wallis-ov тест који је потврдио статистички значајну разлику у већини питања која се односе на поменуће групе понашања. У прекршајима је статистички значајна разлика утврђена у четири од шест питања ($H=25,585$, $p<0,001$; $H=11,184$, $p=0,011$; $H=8,646$, $p=0,034$; $H=10,448$, $p=0,015$), док је код грешака утврђена статистички значајна разлика између поређених група у два од четири питања ($H=18,138$, $p<0,001$; $H=10,615$, $p=0,013$). Код агресивних понашања статистички значајна разлика је утврђена у свим питањима између поређених група, док је код пропуста и позитивних понашања статистички значајна разлика утврђена у по три питања.

3.3. Утицај поседовања возачке дозволе на понашања пешака

Поседовање возачке дозволе (без обзира на категорију) има велики утицај на понашања пешака. Т – тестом је утврђено да статистички значајна разлика између поређених група постоји у већини питања која се односе на грешке, агресивна и позитивна понашања. Статистички значајна разлика, код грешака је утврђена у три од четири питања ($t=2,236$, $p=0,005$; $t=3,303$, $p<0,001$; $t=2,967$, $p=0,003$), код агресивних понашања у два од три питања ($t=3,215$, $p<0,001$; $t=2,099$, $p=0,036$), и код позитивних понашања у два од четири питања ($t=2,213$, $p=0,030$; $t=2,187$, $p=0,027$). Када су у питању прекршаји т – тест није показао статистички значајну разлику у ниједном од постављених шест питања. Исти резултат је када су у питању пропусти.

3.4. Утицај учешћа пешака у саобраћајним незгодама на њихова понашања

Истраживање је показало велики утицај учешћа у саобраћајним незгодама на понашање пешака у саобраћају, нарочито када су у питању грешке и пропусти. Утицај учешћа пешака у саобраћајним незгодама на њихова понашања је тестиран т – тестом. Статистички значајна разлика је утврђена у два од шест питања која су се односила на прекршаје између особа која су учествовале у саобраћајним незгодама као пешаци и особа које нису учествовале у саобраћајним незгодама ($t=2,242$, $p<0,001$; $t=3,025$, $p=0,002$). Када је у питању прављење грешака т – тест је показао статистички значајну разлику у два питања ($t=2,225$, $p=0,025$; $t=3,554$, $p<0,001$). Код пропуста т – тест је показао статистички значајну разлику у два од четири питања која су постављена испитаницима ($t=4,837$, $p<0,001$; $t=2,813$, $p=0,041$). Статистички значајна разлика у одговорима пешака који су учествовали, односно нису учествовали у саобраћајним незгодама је примећена у по једном питању и код агресивних и код позитивних понашања пешака према осталим учесницима у саобраћају ($t=2,528$, $p<0,012$; $t=2,089$, $p<0,037$).

4. ДИСКУСИЈА

У овом делу биће приказано поређење између резултата добијених истраживањем ставова и понашања пешака спроведеног у Београду, са најважнијим резултатима добијених истраживањем које је спроведено у Француској (Granje et al., 2012), а које је користило као смерница овом истраживању спроведеном код нас.

Поред овог поређења битно је извршити и поређење и унутар самог истраживања између појединих група пешака (образовање, мобилност, поседовање возачке дозволе, учешће у саобраћајним незгодама).

4.1. Образовање

Испитаници су, као што је већ било речи подељени у четири различите образовне групе, с разлогом како би се боље разумели ставови и понашања и евентуално уочиле разлике између ових група. Највеће разлике уочене су између особа са најнижим и највишем степеном образовања. Наиме, особе које имају завршену основну школу, иако их је било у малом проценту, су исказале своје склоности ка прављењу прекршаја и исказивању агресивног понашања према осталим учесницима у саобраћају, док су особе са највишем степеном образовања, показале најмање агресивних понашања, али највише пропусти приликом преласка улице. Особе са средњим образовањем, које су чиниле највећи узорак испитаника, су у односу на остале групе показале највише грешака. Ако се упореде ови резултати са резултатима добијеним у Француској, разлике готово и да не постоје, јер је и у том истраживању најважнији резултат да особе са најнижим степеном образовања праве знатно више прекршаја и имају више агресивног понашања у односу на особе с највишим степеном образовања, које се издвајају по позитивном понашању.

4.2. Мобилност

Мобилност, односно учесталост пешачења има различите утицаје на понашања пешака. Наиме, особе које пешаче сваког дана, односно имају по неколико започетих пешачких путовања у току дана, праве највише прекршаја, а посебно се унутар прекршаја издваја питање везано за дијагоналан прелазак улице, ради уштеде време. Занимљив резултат је да иако праве најмање прекршаја и грешака приликом преласка улице, особе које не пешаче свакодневно, праве највише пропусти. Овакав резултат је донекле и очекиван, јер особе које пешаче неколико пута недељно или само једном недељно то чине из задовољства, а резултати претходног истраживања спроведеног на истом простору су нам показали да пешачења из потребе или из задовољства имају огроман утицај на понашања пешака (Маслаћ, 2014). Понашања пешака према осталим учесницима у саобраћају, било агресивна или позитивна, нису показала велику повезаност са мобилношћу испитаника, односно није утврђена статистички значајна разлика између група која пешаче свакодневно или ипак то чине неколико пута недељно. Резултати добијени у Француској су показали само једну разлику у односу на резултате добијене код нас, а односи се на исказивање агресивног понашања. Наиме, агресивно понашање у Француској је повезано са мобилношћу пешака, док код нас то није случај.

4.3. Поседовање возачке дозволе

Поседовање возачке дозволе, без обзира на категорију, је показало битне разлике у ставовима и понашањима између поређених група. Наиме, испитаници који поседују возачку дозволу праве знатно мање прекршаја и грешака, од испитаника који не поседују возачку дозволу. Посебно се унутар прекршаја издваја питање везано за прелазак улице на црвено светло, где је уочено да особе које поседују возачку дозволу веома ретко прелазе улицу у оваквој ситуацији, док је таква врста прекршаја код особа које не поседују возачку дозволу израженија. Особе које поседују возачку дозволу су очигледно свесне своје рањивости, када се у саобраћају налазе у својству пешака, па се самим тим мање излажу опасним ситуацијама. Битна разлика је уочена и у понашањима према осталим учесницима у саобраћају. Испитаници који не поседују возачку дозволу склонији су агресивним, а испитаници који поседују возачку дозволу, позитивним понашањима. Овакав резултат је и очекиван, имајући у виду особе које поседују возачку дозволу, се неретко налазе у саобраћају и у својству возача, па самим тим имају учесталију интеракцију са осталим учесницима у саобраћају. Истраживање спроведено у Француској је показало занимљив резултат. Наиме, у том истраживању нису примећене статистички значајне разлике ни по питању прекршаја, ни по питању понашања, између пешака који поседују односно не поседују возачку дозволу.

4.4. Учешће у саобраћајној незгоди

Поређење између две групе пешака, оних који су учествовали у саобраћајној незгоди и оних пешака који нису учествовали у саобраћајној незгоди, може бити добар показатељ разлика у ставовима и понашањима ове две групе пешака. Пешаци који нису учествовали у саобраћајним незгодама праве много више прекршаја, грешака и пропусти од пешака који су доживели саобраћајну незгоду. Овакав резултат је и очекиван имајући у виду да су пешаци који су учествовали у саобраћајној незгоди, постали свесни своји рањивости у саобраћају и сада много више пажње посвећују безбеднијем преласку улице. Посебно је уочљива разлика у питањима која се односе на прелазак улице између паркираних

аутомобила, употребу мобилног телефона и не гледања у саобраћај пре преласка улице. Понашања пешака према осталим учесницима у саобраћају, било агресивна или позитивна, нису показала велику повезаност са учешћем пешака у саобраћајним незгодама, односно није утврђена статистички значајна разлика између поређених група пешака. По овом питању резултати су индентични са резултатима истраживања које је спровела Granić (2012).

5. ЗАКЉУЧАК

Мерење понашања упитником веома је признато као валидно мерење у друштвеним наукама (Corbett, 2001). То је нарочито случај када се проучава ризично понашање, у овом случају пешака, које је тешко измерити преко опсервационих студија или када се проучавају психолошки фактори који могу објаснити понашање пешака. Ово истраживање се доста разликује од осталих, јер може да се користи за разликовање преступа (прекршаји и грешке), пропуста, агресивног и позитивног понашања. Ова способност мерења позитивног и агресивног понашања, заједно са девијантним понашањем пешака, пружа детаљније разумевање понашања пешака као и повезивање психолошких фактора и фактора мобилности (Granie et al., 2012).

Истраживање спроведено у Београду, друго по реду, на тему „Понашања пешака у саобраћају“, показало нам је доста сличности у ставовима и понашањима пешака са истраживањем спроведеним у Француској у готово свим поређењима различитих група пешака (по образовању, мобилности, поседовању возачке дозволе, учешћу пешака у саобраћајној незгоди). Значајне разлике, као и претходно спроведеном истраживању (Маслаћ, 2014) примећене су у процентуалним одговорима испитаника. Наиме, испитаници у Београду су имали много веће средње вредности одговора у односу на испитанике из Француске, када су у питању прекршаји и агресивна понашања, а много мање средње вредности одговора када су у питању позитивна понашања према осталим учесницима у саобраћају. Из оваквог резултата можемо закључити да пешаци у Београду имају слабо развијене позитивне ставове и лошије саобраћајно и друштвено образовање у односу на већ помињане испитанике из Француске.

Након ових поређења добија се шира слика о ставовима и понашањима пешака у конкретной локалној заједници, у овом случају на територији града Београда. Наравно, после спроведених истраживања упитником, потребно је приступити и теренским истраживањима, односно снимити понашања пешака на терену (методом научног посматрања), како би се извршила поређења ових независних истраживања. Оваквим приступом добили бисмо свеобухватне податке о понашањима пешака у саобраћају, као и о њиховој угрожености у саобраћају.

Циљ свих мера и активности које се спроводе на пољу безбедности саобраћаја у локалним заједницама, мора бити стварање безбедног саобраћаја, што у идеалном случају подразумева саобраћај без саобраћајне незгоде. Овако постављен циљ представља тешко достижну тачку, али неоспорно и једину исправну којој треба тежити у процесу управљања безбедношћу саобраћаја.

6. ЛИТЕРАТУРА

- [1]. Assum, T., (1997). Attitudes and road accident risk. *Accident Analysis and Prevention* 29 (2), 153–159.
- [2]. Corbett, C., (2001). Explanations for “understating” in self-reported speeding behavior. *Transportation Research Part F: traffic Psychology and Behaviour* 4, 133-150.
- [3]. Evans, D., Norman, P. (2003). Predicting adolescent pedestrians’ road-crossing intentions: an application and extension of the Theory of Planned Behavior. *Health Education Research: Theory and Practice* 18 (3), 267–277.
- [4]. Granić, M., Pannetier, M., Gueho, L., (2012). Developing a self-reporting method to measure pedestrian behaviors at all ages. *Accident Analysis and Prevention* 50 (2013) 830– 839.
- [5]. Louka, G., Yannis, G., Kanellaidis, G. (2004). Investigation of European drivers’ attitude towards speed. In: 2nd International Conference for Transport Research in Greece, Greek Society of Transportation Engineers, Institute of Transport, Athens, February 2004.

- [6]. Maslač, M., Milenković, M., (2014). Istraživanje stavova i ponašanja pešaka u saobraćaju – Preduslov unapređenja nivoa bezbednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici. 9. Međunarodna konferencija “Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, Zaječar, Srbija.
- [7]. SafetyNet (2009). Pedestrians & Cyclists.
- [8]. Vanlaar, W., Yannis, G. (2006). Perception of road accident causes. Accident Analysis and Prevention 38, 155–161.

ПРИЛОГ

Упитник (двадесет питања, разврстаних по групама) који се односио на ставове и понашања пешака.

Прекршај

Прелазим улицу дијагонално како бих уштедео време.

Прелазим улицу ван пешачког прелаза, чак иако постоји на удаљености мањој од 50 m.

Прелазим улицу иако је црвено светло за пешаке.

Прелазим улицу иако је зелено светло за возила.

Употреба мобилног телефона.

- Разговарам телефоном.
- Читам садржај (поруке, интернет).
- Слушам музику (користим слушалице).

Грешка

Започињем прелазак на пешачком прелазу, а завршим ван њега.

Прелазим улицу између паркираних аутомобила.

Када желим да обиђем лице које се креће споро, а немам простора дато обавим на тротоару, излазим на коловоз.

Када прелазим улицу са двосмерним саобраћајем, возила са десне стране пропуштам заустављајући се на средини коловоза.

Пропуст

Пре преласка улице нисам погледао на леву и десну страну јер сам био замишљен.

Пре преласка улице нисам погледао на леву и десну страну јер сам причао са пријатељем.

Пре преласка улице нисам погледао на леву и десну страну јер сам журио.

Пре преласка улице нисам погледао на леву и десну страну јер су се испред мене кретали пешаци.

Агресивна понашања

Када се наљутим на возача који ме није пропустио на обележеном пешачком прелазу, вређам га.

Када се наљутим на возача који ме није пропустио на обележеном пешачком прелазу, одмахујем руком.

Намерно се крећем споро када прелазим улицу како би нервирао возаче.

Позитивна понашања

Захвалан сам возачима који ме пропуштају да пређем улицу.

Приликом преласка улице пропуштам возила иако се налазим на обележеном пешачком прелазу.

Крећем се десном страном тротоара како не бих сметао пешацима који се крећу у супротном смеру.

Када је гужва на пешачком прелазу пропуштам пешаке из супротног смера.