

UDK: 656.11.021

UPOTREBA SIGURNOSNOG POJASA - OPAŽANJE I SAMOPRIJAVLJENO PONAŠANJE

USAGE OF SAFETY BELT - OBSERVATION AND SELF-REPORTED BEHAVIOR

Dunja Radović¹, Tarik Sinanović²

Rezime: Da bi se povećala pasivna bezbjednost saobraćaja, projektovani su i stalno se usavršavaju različiti sistemi zaštite u vozilu. Najznačajniji sistemi zaštite su: sigurnosni pojasevi, sjedišta za djecu, vazdušni jastuci, nasloni za glavu i zaštitne kacige za dvotočkaše. Pravilna upotreba sigurnosnih pojaseva je jedna od najvažnijih mjera u bezbjednosti saobraćaja. U ovom radu su prikazani rezultati istraživanja o upotrebi sigurnosnog pojasa, dobijeni metodama neposrednog opažanja i anketiranja vozača. Istraživanje je sprovedeno u maju 2016. godine na području grada Doboja (u gradu i van grada). Cilj istraživanja je da se utvrdi stepen upotrebe sigurnosnog pojasa od strane vozača, ali i njihovo znanje, stavovi, mišljenja i navike o značaju korišćenja sigurnosnog pojasa tokom vožnje.

Ključne riječi: sigurnosni pojas, neposredno opažanje, samoprijavljeno ponašanje vozača

Abstract: To increase the passive safety of traffic, the different systems of protection in the vehicle were designed and constantly improved. The most important systems of protection are: safety belts, seats for children, air bags, head restraints and helmets for two-wheelers. Proper use of safety belts is one of the most important measures in traffic safety. This paperwork presents the results of research on the use of seat belts, obtained through methods of direct observation and interviewing the driver. The research was conducted in May 2016 in the town of Doboj (in and out of town). The goal of the research is to determine the degree of use of seat belts by drivers, as well as their knowledge, attitudes, opinions and habits of the importance of using seat belts while driving.

Keywords: safety belt, direct observation, self-reported behavior of drivers

1. UVOD

Pravilna upotreba sigurnosnih pojaseva je jedna od najvažnijih mjera u bezbjednosti saobraćaja. To je mjera politike bezbjednosti saobraćaja u skoro svim državama svijeta. Efekti upotrebe sigurnosnih pojaseva su oko 40% na prednjim sjedištima (za oko 40% smanjuje broj poginulih prilikom sudara vozila). Na zadnjim sjedištima ovi efekti su nedovoljno istraženi, ali su nešto manji. Efekti vazdušnih jastuka su oko 20% na prednjim sjedištima, ali u kombinaciji sa sigurnosnim pojasevima efekti rastu na preko 45%. U najrazvijenijim državama (Njemačka, Velika Britanija, Finska, Švedska, Australija, Kanada itd.) procenat upotrebe sigurnosnih pojaseva na prednjim sjedištima premašuje 90%. Do danas je učinjen i veliki napredak u upotrebi sigurnosnih pojaseva i na zadnjim sjedištima. Upotreba sigurnosnih pojaseva može se povećati u preciznom definisanju obaveze upotrebe pojasa u zakonu, definisanjem neupotrebe pojasa kao primarnog prekršaja (zbog kojeg se može zaustaviti vozilo i kazniti prekršioc), smanjivanjem izuzetaka, kampanjama u policiji i dosljednom primjenom u policijskim i drugim vozilima javnih službi, širokim kampanjama i dobro vidljivom i publikovanim policijskim prinudom. Istraživanja pokazuju da podstrekivanje i nagrađivanje pozitivno utiču na stopu upotrebe sigurnosnog pojasa. Ovaj uticaj je veći, ako postoje dobri zakoni i ako se podstrekivanje vrši odmah. Trajanje intervencije, vjerovatnoća da se dobije nagrada i vrijednost nagrade nisu uticali na kratkoročne efekte (Lipovac, 2008).

Analizirajući saobraćajne nezgode sa posljedicama po lica u 2015. godini utvrđeno je da je broj povrijeđenih vozača, suvozača i putnika povećan u odnosu na 2014. godinu, te da u vrijeme dešavanja saobraćajnih nezgoda sa posljedicama po lica, vozače, suvozače i putnike u vozilima u velikom broju nisu koristili sigurnosne pojaseve. Rezultati pojačane kontrole učesnika u saobraćaju, koju je na području Republike Srpske provela Uprava policije Ministarstva unutrašnjih poslova tokom februara 2016. godine, pokazali su da od kontrolisanih 26.867 učesnika u saobraćaju 8.131 vozač ili 32,69 % nije koristilo sigurnosni pojas. U toku 2015. godine policijski službenici Centra javne bezbjednosti Doboj izdali su ukupno 7.693 prekršajna naloga zbog nekorišćenja sigurnosnog pojasa od strane vozača, suvozača i putnika u vozilu.

¹ Radović Dunja, diplomirani inženjer saobraćaja, radovic93@yahoo.com

² Sinanović Tarik, Saobraćajni fakultet Doboj, student, sinanovic.tarik@gmail.com

Na području CJB Doboj u periodu od 01. do 08. avgusta 2016. godine zbog nekorišćenja sigurnosnog pojasa sankcionisano je 229 učesnika u saobraćaju. (<http://www.mup.vladars.net/>, 18.08.2016.)

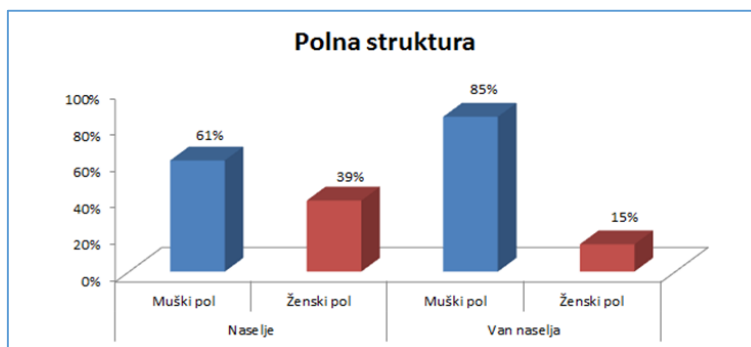
Cilj ovog istraživanja je da se utvrdi stepen upotrebe sigurnosnog pojasa od strane vozača, ali i njihovo znanje, stavovi, mišljenja i navike o značaju korišćenja sigurnosnog pojasa tokom vožnje na području grada Doboja.

2. METOD ISTRAŽIVANJA

Istraživanje je sprovedeno u maju 2016. godine na području grada Doboja na dvije lokacije. Posmatrani su i anketirani vozači na parking u kod gradske pijace (naselje) i na stanici za snabdijevanje gorivom „Gazprom“ (magistralni put M-17). Istraživanjem je obuhvaćeno 200 vozača (100 vozača u naselju i 100 vozača van naselja). Kao osnovni metod prikupljanja podataka u istraživanju korišćen je metod neposrednog opažanja kao i metod anketiranja vozača. Na navedenim lokacijama je zabilježeno stvarno ponašanje vozača odnosno stepen korišćenja sigurnosnog pojasa, a zatim je pristupljeno anketiranju istih. Anketiranje je izvršeno na taj način da su vozačima (koji su pristali na anketu) postavljena pitanja na koja su usmeno odgovorili, a zatim su odgovori bilježeni u anketni obrazac. Neposrednim opažanjem je utvrđena tačnost odgovora vozača o upotrebi sigurnosnog pojasa. Rezultati neposrednog opažanja kao i anketiranja su unijeti u posebnu tabelu, a zatim obrađeni i predstavljeni u radu.

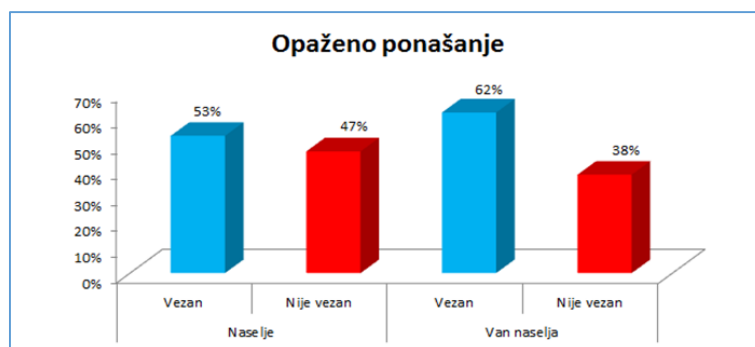
3. REZULTATI

Na dijagramu 1. je predstavljena polna struktura opaženih i anketiranih vozača, u naselju i van naselja. Moguće je uočiti sa dijagrama da veći broj vozača u ovom istraživanju čine muškarci, a manji broj žene.



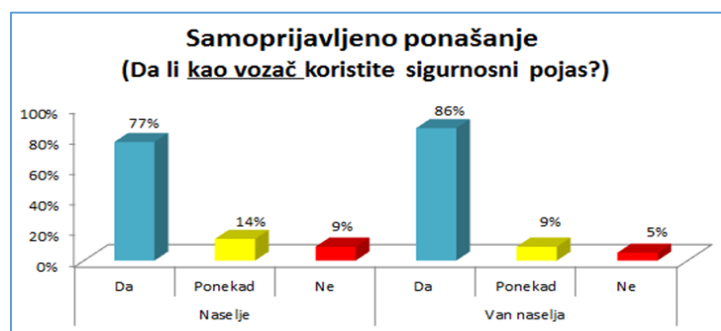
Slika br. 1. Polna struktura

Na dijagramu 2. je prikazana uporedna analiza opaženog ponašanja vozača tj. stepen korišćenja sigurnosnog pojasa u naselju i van naselja. Malo više od polovine vozača je koristilo sigurnosni pojas, na obje lokacije.



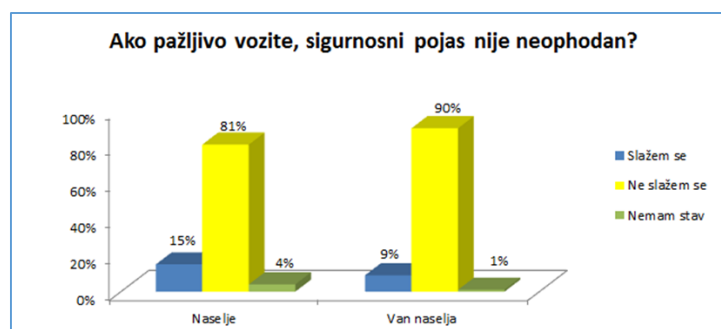
Slika br. 2. Opaženo ponašanje

Na dijagramu 3. su predstavljeni rezultati samoprijavljenog ponašanja vozača, tj. odgovori na anketno pitanje „Da li kao vozač koristite sigurnosni pojas?“. Znatno veći broj vozača se izjasnio da koristi sigurnosni pojas, iako je pri neposrednom opažanju utvrđeno da je taj broj manji.



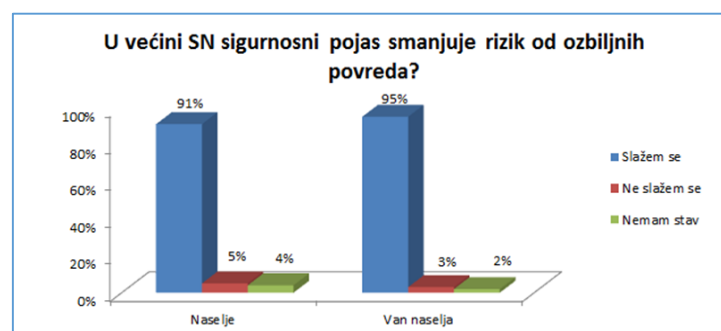
Slika br. 3. Samoprijavljeno ponašanje

Naredni dijagrami predstavljaju stavove vozača o prihvatanju i korišćenju sigurnosnih pojaseva u automobilu. Dijagram 4. prikazuje stavove vozača o neophodnosti sigurnosnog pojasa pri pažljivoj vožnji.



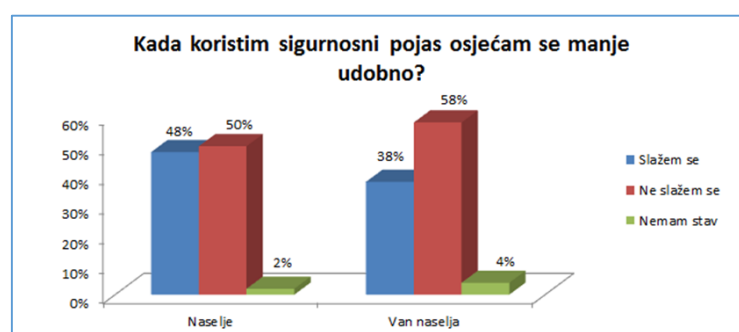
Slika br. 4. Neophodnost sigurnosnog pojasa

Dijagram 5. predstavlja odgovore anketiranih vozača na pitanje da li sigurnosni pojas u većini saobraćajnih nezgoda smanjuje rizik od ozbiljnih povreda. Preko 90% vozača se usaglasilo da smanjuje rizik.



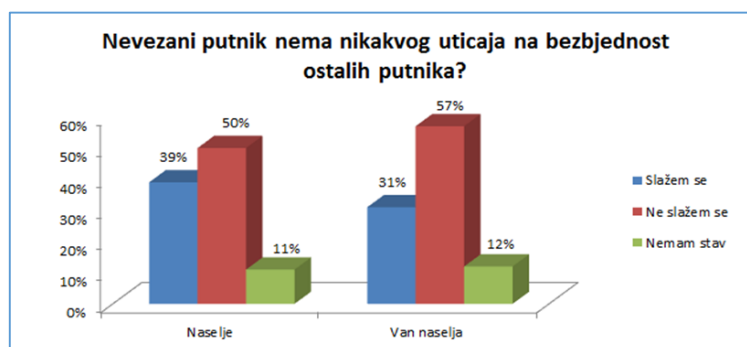
Slika br. 5. Smanjen rizik od ozbiljnih povreda

Dijagram 6. prikazuje stavove anketiranih vozača o udobnosti sigurnosnog pojasa, u naselju i van naselja. Kao što se vidi sa dijagrama, 48% vozača u naselju i 38% vozača van naselja su se izjasnili da im sigurnosni pojas smeta i čini vožnju manje ugodnom.



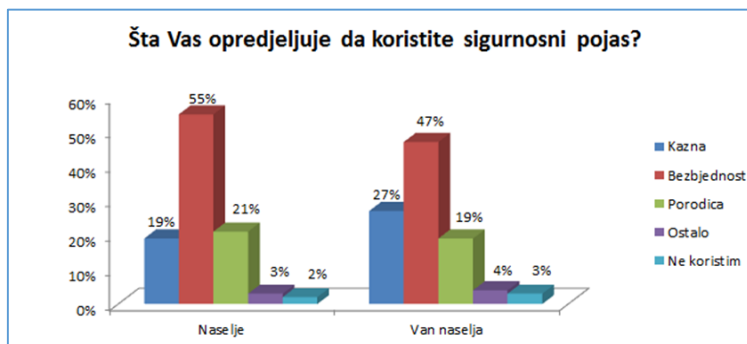
Slika br. 6. Udobnost sigurnosnog pojasa

Na dijagramu 7. su prikazana mišljenja vozača o uticaju nevezanog putnika na bezbjednost ostalih putnika. Oko trećine vozača je odgovorilo da nevezani putnik ne utiče na bezbjednost ostalih putnika.



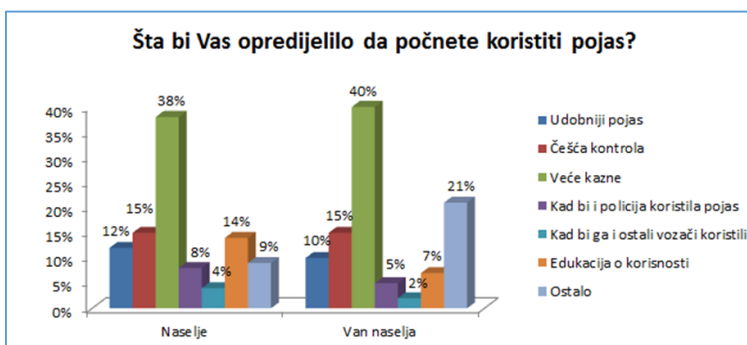
Slika br. 7. Uticaj nevezanog putnika na bezbjednost ostalih putnika

Dijagram 8. prikazuje razloge zbog kojih se vozači opredjeljuju da koriste sigurnosni pojas. Najveći broj vozača je (i u naselju i van naselja) kao razlog naveo bezbjednost. Kao slobodne odgovore vozači su naveli: navika, posao, zakon, životno osiguranje.



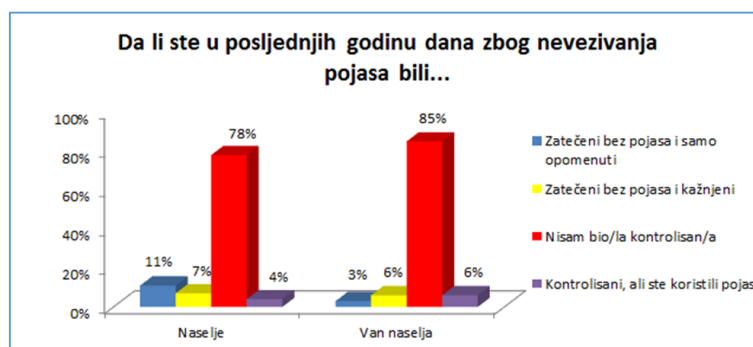
Slika br. 8. Razlozi za upotrebu sigurnosnog pojasa

Na dijagramu 9. su predstavljeni odgovori anketiranih vozača (koji ne koriste sigurnosni pojas) na pitanje šta bi ih opredijelilo da počnu koristiti pojas. Na ovo pitanje ispitanici su odgovarali tako što su birali među ponuđenim odgovorima ili dali slobodan odgovor, ako im nijedan ponuđeni ne odgovara. Najveći broj vozača se izjasnio da bi ih veće kazne navele da počnu koristiti sigurnosni pojas. Među slobodnim odgovorima vozača, kako u naselju tako i van naselja, zabilježeni su sljedeći: savjest, svijest, bezbjednost, ne znam, sve navedeno, odgovornost, koristim uvijek pojas, ništa me ne bi opredijelilo da počnem koristiti pojas.



Slika br. 9. Razlozi koji bi uticali na povećanu upotrebu sigurnosnog pojasa

Posljednji dijagram predstavlja rezultate vezane za kontrolu anketiranih vozača od strane saobraćajne policije. Kao što se vidi sa 10. dijagrama, čak 78% vozača u naselju i 85% vozača van naselja su izjavili da nisu bili kontrolisani u posljednjih godinu dana zbog nevezivanja pojasa.



Slika br. 10. Kontrola vozača

4. DISKUSIJA REZULTATA

Na osnovu rezultata dobijenih analizom podataka utvrđeno je da muškarci u odnosu na žene čine dosta veći broj anketiranih vozača, kako u naselju (61%), tako i van naselja (85%). Neposrednim opažanjem ustanovljeno je da je u naselju 53% vozača bilo vezano, međutim zabrinjavajući podatak je da skoro polovina vozača (47%) nije koristila sigurnosni pojas. Van naselja je opaženo da je malo veći broj vozača koristio sigurnosni pojas (62%), ali opet nizak. Na osnovu rezultata dobijenih neposrednim opažanjem utvrđeno je da vozači u većem procentu koriste sigurnosni pojas van naselja, nego u naselju.

To dovodi do zaključka da vozači imaju pogrešne stavove o efikasnosti sigurnosnog pojasa pri različitim brzinama, tj. da pretpostavljaju da je sigurnosni pojas najefikasniji pri većim brzinama, na vangradskim putevima, dok je u stvarnosti situacija obrnuta. Na osnovu rezultata samoprijavljenog ponašanja vozača (koji su prethodno posmatrani i čije je stvarno ponašanje opisano iznad) ustanovljeno je da je znatno veći broj vozača tvrdio da koristi sigurnosni pojas ili da ga ponekad koristi, dok se mnogo manji broj vozača izjasnio da ne koristi sigurnosni pojas, kako u naselju (9%), tako i van naselja (5%). Na osnovu ovih rezultata može se zaključiti da su vozači svjesni da sigurnosni pojas na efikasan način smanjuje rizik od teških posljedica u saobraćajnim nezgodama, pa ne žele da priznaju ili ih je sram da priznaju da ne koriste sigurnosni pojas.

U ovom radu su takođe predstavljeni i stavovi anketiranih vozača o prihvatanju i korišćenju sigurnosnih pojaseva u automobilu. Anketirani vozači su na iznesene stavove odgovarali sa: slažem se, ne slažem se ili nemam stav. Najveći broj vozača se izjasnio da je sigurnosni pojas neophodan i pri pažljivoj vožnji, kako u naselju (81%), tako i van naselja (90%), što takođe ukazuje na svijest vozača o značaju sigurnosnog pojasa. Takođe, još veći broj vozača se izjasnio da u većini saobraćajnih nezgoda sigurnosni pojas smanjuje rizik od ozbiljnih povreda, u naselju 91% anketiranih vozača, a van naselja 95%. Međutim, veliki broj vozača je izjavio da se kada koristi sigurnosni pojas osjeća manje udobno, u naselju 48% vozača, a van naselja 38% vozača, što ukazuje na to da udobnost stavljaju ispred sopstvene bezbjednosti. Zatim, trećina anketiranih vozača se izjasnila da nevezani putnik nema nikakvog uticaja na bezbjednost ostalih putnika, kako u naselju (39%), tako i van naselja (31%). Ovaj podatak ukazuje na neznanje vozača, jer nevezan putnik na zadnjem sjedištu ugrožava i život osobe koja sjedi ispred njega, jer pri čeonom sudaru nevezan putnik velikom brzinom udara u osobu ispred sebe i zadaje joj teške povrede, često sa smrtnim ishodom. Takođe, prilikom prevrtanja vozila nevezan putnik sa zadnjeg sjedišta ugrožava sve u vozilu, jer se njegovo tijelo nekontrolisano kreće po unutrašnjem prostoru vozila udarajući silovito sve oko sebe.

Anketiranim vozačima koji koriste sigurnosni pojas postavljeno je pitanje šta ih opredjeljuje na to. Najveći broj vozača u naselju je odgovorio da je to bezbjednost (55%), zatim porodica (21%) i kazna (19%), a van naselja sljedećim redoslijedom: bezbjednost (47%), kazna (27%) i porodica (19%). Vozačima koji ne koriste sigurnosni pojas je postavljeno pitanje šta bi ih opredijelilo da počnu koristiti pojas.

Među ponuđenim odgovorima, kao i mogućnosti slobodnog odgovora, najveći broj vozača je odgovorio da bi ih veće kazne motivisale da počnu koristiti pojas, kako u naselju (38%), tako i van naselja (40%). U ovom radu je takođe utvrđena i kontrola vozača od strane saobraćajne policije. Veoma je zabrinjavajuće da je ubjedljivo najveći broj vozača izjavio da nije bio kontrolisan u posljednjih godinu dana zbog (ne)vezivanja pojasa, u naselju 78% vozača i van naselja 85% vozača. Ovaj podatak ukazuje na nedovoljnu kontrolu učesnika u saobraćaju od strane saobraćajne policije i na veoma mali broj opomenutih i kažnjenih vozača zbog nevezivanja pojasa, iako su rezultati u ovom radu pokazali da veoma veliki broj vozača ne koristi sigurnosni pojas.

5. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA SA PRIJEDLOGOM MJERA

Na osnovu rezultata dobijenih neposrednim opažanjem i anketom vozača kojom su utvrđeni njihovi stavovi, mišljenja, znanja i navike u vezi upotrebe sigurnosnog pojasa može se zaključiti da postoji veliki broj vozača koji ne koriste sigurnosni pojas u automobilu. Međutim, na osnovu stavova anketiranih vozača ustanovljeno je da su vozači generalno svjesni efikasnosti sigurnosnog pojasa u smanjivanju teških posljedica saobraćajnih nezgoda, ali i dalje vladaju određene zablude u pogledu njegove efikasnosti u pojedinim situacijama. Vozači svojim nesavjesnim i neodgovornim ponašanjem i odbijanjem da koriste sigurnosni pojas ugrožavaju sopstveni život i život svojih najbližih.

Stavovi više nego znanja utiču na bezbjednost saobraćaja. U tom smislu su brojna zalaganja za izgradnju i ukorjenjivanje ispravnih stavova o bezbjednosti saobraćaja. Stavovi se izgrađuju i ukorjenjuju od rođenja. Presudnu ulogu u tome ima porodica, dobri uzori i najranija iskustva. S obzirom na negativne stavove velikog broja vozača o sigurnosnim pojasevima na našim prostorima veoma je važno sistematski i kontinuirano uticati na izgradnju pozitivnih stavova već od najranijeg doba: u vrtićima i predškolskim ustanovama, u toku osnovne i srednje škole. Neophodno je radio i TV emisijama, kampanjama u bezbjednosti saobraćaja djelovati na eliminisanje negativnih uticaja, tj. spriječiti izgradnju negativnih stavova o upotrebi i važnosti sigurnosnih pojaseva, a takođe djelovati i na promjenu već izgrađenih negativnih stavova učesnika u saobraćaju. (<http://www.kbs.rs/sr/>, 18.08.2016.)

U narednom periodu neophodno bi bilo intenzivirati kontrolu i unaprijediti metode policijske kontrole upotrebe sigurnosnog pojasa. U planiranju rada policije i u neposrednom radu trebalo bi težiti da se povećavaju specifičan rizik kontrole, tj. rizik da će počinioc prekršaja biti zaustavljen i kontrolisan, i subjektivan rizik, tj. rizik da će prekršioci biti zaustavljeni, kontrolisani, otkriveni u prekršaju i kažnjeni. To se može postići izborom metoda rada, planiranjem slučajnih kontrola, automatskom kontrolom prekršaja, kampanjama, dobro vidljivim i publikovanim radom policije i efikasnim sudstvom.

6. LITERATURA

Lipovac, K., Tešić, M., Marić, B., Đerić, M. (2015). Self-reported and observed seat belt use – A case study: Bosnia and Herzegovina. Accident Analysis and Prevention.

Lipovac, K., (2008). Bezbednost saobraćaja, JP Službeni List SRJ, Beograd.

<http://www.mup.vladars.net/>, 18.08.2016.

<http://www.kbs.rs/sr/>, 18.08.2016.