

АНАЛИЗА САМОПРИЈАВЉЕНОГ ПОНАШАЊА О КОРИШЋЕЊУ СИГУРНОСНОГ ПОЈАСА У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

ANALYSIS OF REPORTED BEHAVIOR OF SEAT BELT USE IN THE REPUBLIC OF SRPSKA

Резиме: Правилна употреба сигурносних појасева је једна од најважнијих мјера у безбједности саобраћаја. Да би се повећала пасивна безбједност саобраћаја, пројектовани су и стално се усавршавају различити системи заштите. Данас су најзначајнији системи заштите (сигурносни појасеви, ваздушни јастуци, наслони за главу и заштитне кациге за двоточкаше) технички усавршени и представљају стандардну опрему на возилима. Међутим, возачи и други путници у Републици Српској недовољно користе ове системе. Зато данас има смисла овај елемент више везивати за човјека, а мање за возило.

У овом раду су приказани резултати истраживања о коришћењу сигурносног појаса за вријеме вожње методом самопријављеног понашања – анкете, а које је спроведено у мјесецу јулу 2016. године на подручју градова Бања Луке и Приједора, као и на територији општине Лакташи. Анкетирањем је обухваћено укупно 300 возача. У раду су приказани резултати који се односе на степен коришћења сигурносног појаса за вријеме вожње и резултати који се односе на ставове, мишљења и навике возача у вези коришћења сигурносног појаса.

Кључне ријечи: сигурносни појас, анкета, вожња, безбједност саобраћаја

Abstract: Proper use of seat belts is one of the most important measures of traffic safety. To increase the passive safety of traffic, are designed and constantly improve the different systems of protection. Today the most significant restraints (seat belts, air bags, head restraints and helmets for two-wheelers) technically perfected and are standard equipment on vehicles. However, drivers and other passengers in the Republic of Serbian do not use these systems. So today, it makes sense this element more linked to the man, and less for the vehicle.

This paper presents the results of research on the use of seat belts while driving method reported behavior - a survey, which was conducted in July 2016 at the cities of Banja Luka and Prijedor, as well as in the municipality of Laktaši. The polling included a total of 300 drivers. The paper presents the results relating to the degree of use of the seat belt while driving and results relating to the attitudes, opinions and habits of drivers regarding the use of seat belts.

Keywords: seat belt, survey, driving, traffic safety

1. УВОД

Једна од основних мјера пасивне заштите возача и путника у возилима је употреба сигурносних појасева уз наслоне за главу и ваздушне јастуке. Ефикасност сигурносних појасева доказана је низом научно истраживачких радова. Сигурносни појасеви не утичу на број саобраћајних незгода, него као пасиван елемент безбједности возила могу допринијети ублажавању посљедица саобраћајних незгода (смањење погинулих и повријеђених лица). Сигурносни појасеви у случају саобраћајне незгоде имају одређено дејство само уколико се претходно користе, односно уколико су лица у возилу била везана. Одлука о употреби сигурносног појаса, зависи од свијести корисника возила (возача и путника у возилима).

Иако је употреба сигурносног појаса у Републици Српској прописана и обавезна (ЗООБС БИХ), како за возаче тако и за остале путнике у возилу, постојећа техничка рјешења омогућавају избор корисницима возила да ли ће их користити или не. Анализом саобраћајних незгода како у земљама са високо развијеним саобраћајним системом, тако и на простору Републике Српске може се уочити да више од 50% настрадалих лица су возачи

и путници у возилу. Погинули корисници возила (возачи, сувозачи и путници на задњим сједиштима) чине око 55 % свих погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Српској. Међу свим тешко повријеђеним, корисници возила чине око 65 %, а међу лакше повријеђеним, корисници возила чине чак 82 %. На основу проведених истраживања у свијету, када чеони судар наступи при брзини од око 50 km/h, путници који нису користили сигурносни појас бивају одбачени унапријед силом од око три и по тоне, и тада по правилу наступају тешке тјелесне повреде, а често и смрт. Такође, када се возило креће брзином од 50 km/h, у случају незгоде, тијело корисника возила претрпјело би исту ону силу коју би имало при удару у тло након пада са трећег спрата. Ако корисници возила не користе сигурносне појасеве, постоји велика вјероватноћа да погину и претрпе тешке тјелесне повреде. Невезан путник или дијете на задњем сједишту возила је веома опасно за возача и сувозача. Постоји велика могућност да ће возач и сувозач погинути или претрпјети тешке тјелесне повреде када тијело путника који нису користили сигурносни појас на задњем сједишту удари у њих.

Индикатора безбједности саобраћаја има много и зависи од државе до државе које ће индикаторе пратити и на који начин. Међу индикаторима посебно мјесто заузимају они који се односе на употребу сигурносног појаса и мобилног телефона, прије свега због значајног утицаја индикатора како на пасивну тако и на активну безбједност саобраћаја. Да би сигурносни појас спријечио настанак повреда или смањио степен тежине посљедица, како возача и сувозача тако и путника који учествују у незгоди неопходно је правилно користити сигурносни појас, односно користити појас на начин који је предвидио сам произвођач. Употреба сигурносних појасева смањује ризик смртог страдања за 40% до 50%, за возача и сувозача, док за путнике на задњем сједишту смањује ризик смртог страдања од 25% до чак 75% (WHO, 2013:22). Осим што смањује ризик смртог страдања сигурносни појас смањује и ризик настанка тежих тјелесних повреда у саобраћајним незгодама и то чак до 50% (WHO, 2009:12). Данас се у оквиру праћења стања безбједности саобраћаја све више користе индикатори безбједности саобраћаја који добро описују перформансе система безбједности саобраћаја и имају јаку везу са бројем и посљедицама саобраћајних незгода. Индикатори представљају индиректне показатеље безбедности саобраћаја и представљају било коју меру која је узрочно везана за саобраћајне незгоде и посљедице саобраћајних незгода (ETSC, 2001).

2. МЕТОДОЛОГИЈА

Метод анкете је поступак којим се на темељу анкетног упитника истражују и прикупљају подаци, информације ставови и мишљења о предмету истраживања. Метод анкете има своје предности и недостатке.

Предности:

- Помоћу анкете могу се сазнати подаци и информације о доживљају,
- Помоћу анкете се могу сазнати подаци и информације о прошлости, садашњости и будућности,
- Анкета је по правилу економична.

Недостаци:

- Епистемолошке потешкоће,
- Психолошке потешкоће,
- Друштвене потешкоће.

Како би приказали став људи о кориштењу сигурносног појаса спровели смо истраживање засновано на питањима везаним за кориштење сигурносног појаса. У истраживању је кориштена метода анкете односно самопријављеног понашања возача. Истраживање је спроведено у мјесецу јулу 2016. године на подручју Бања Луке, Приједора и Лакташа. Анкетирањем је обухваћено 300 возача који су попуњавали анкете на терену уз присуство анкетара. Анкетирање је било анонимно, а анкета је припремљена на папиру А4 формата и садржала је податке о возачу (пол, старост, возачки стаж), као и питања везана за употребу сигурносног појаса. Прикупљени подаци су анализирани и приказани у раду.

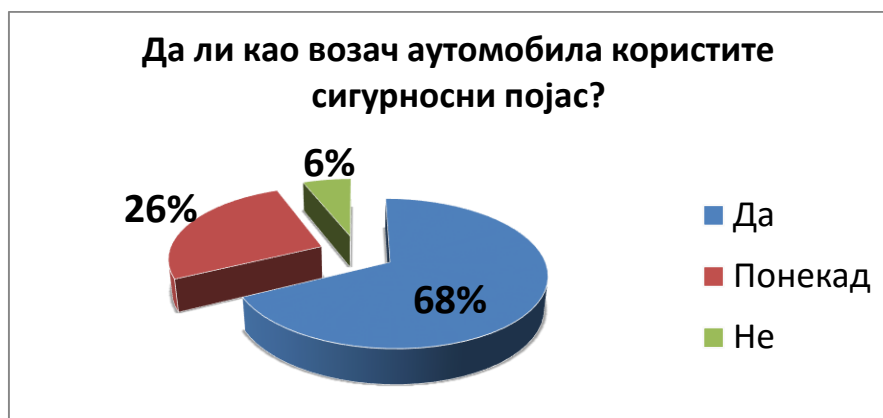
3. РЕЗУЛТАТИ

3.1. Општи резултати анализе

Већину возача који су били анкетирани чине припадници мушке популације, њих 183 (61%), док је жена 117 (39%). Посматрајући животну доб возача уочава се да је највећи број возача старосне доби од 26 до 40 година старости (43%), од 18 до 25 година (26%), од 41 до 60 (25%), те преко 60 година старости (6%). Посматрајући возачки стаж уочавамо да највећи број возача посједује возачки дозволу од 6 до 10 година (28%), од 11 до 15 (21%), до 5 (20%), од 16 до 20 (16%), од 21 до 30 (7%), те преко 30 година (8%).

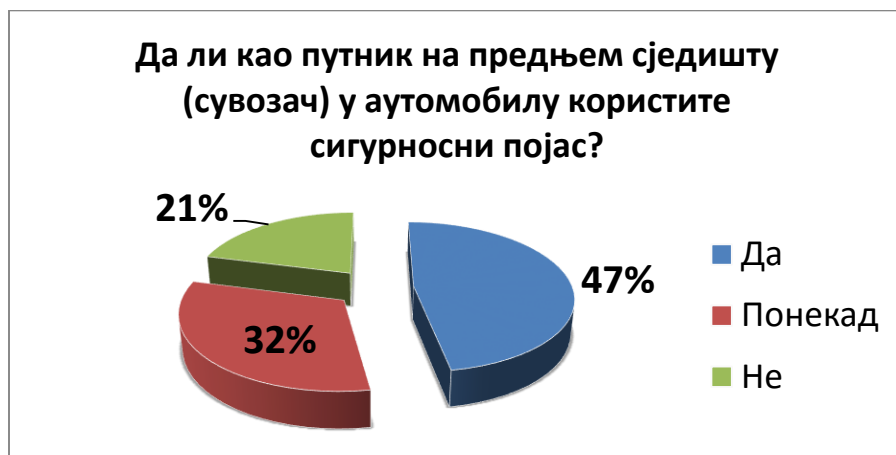
3.2. Најзначајнији резултати истраживања

Резултати анкете на постављено питање „Да ли као возач у аутомобилу користите сигурносни појас?“, показују сљедеће, да 68% возача користи сигурносни појас, 6% не користи појас, док њих 26% понекад користи сигурносни појас као возач у аутомобилу.



Слика 1. Одговор испитаника на питање „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

На постављено анкетно питање „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“, показују сљедеће, да 47% возача користи сигурносни појас, 21% не користи појас, док њих 32% понекад користи сигурносни појас као путник на предњем сједишту (сувозач).



Слика 2. Одговор испитаника на питање „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

На постављено анкетно питање „Да ли као путник на задњим сједиштима у аутомобилу користите сигурносни појас?“, показују следеће, да 8% возача користи сигурносни појас, 71% не користи појас, док њих 21% понекад користи сигурносни појас као путник на предњем сједишту (сувозач).



Слика 3. Одговор испитаника на питање „Да ли као путник на задњим сједиштима у аутомобилу користите сигурносни појас?“

На постављено анкетно питање „Да ли су дјеца (до 12 година) у вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједиштима за дјецу током вожње?“, показују следеће, да је 43% дјеце везано сигурносним појасем у посебним сједиштима за дјецу, 20% не користи сједилицу, 14% понекад користи сједилицу, док њих 23% не превози дјецу до 12 година.



Слика 4. Одговор испитаника на питање „Да ли су дјеца (до 12 година) у вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједиштима за дјецу током вожње?“

На постављено анкетно питање „Да ли сте у последњих годину дана због невезивања сигурносног појаса били кажњени од стране полиције?“, показују сљедеће, 30% возача се изјаснило да је било кажњено од стране полиције, док се њих 70% изјаснило да није било кажњено од стране полиције.



Слика 5. Одговор испитаника на питање „Да ли сте у последњих годину дана због невезивања сигурносног појаса били кажњени од стране полиције?“

На постављено анкетно питање „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“, показују сљедеће, 23% возача се изјаснило да је употреба сигурносног појаса непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци, 18% не зна да ли је употреба појаса непотребна када у возилу имамо ваздушне јастуке, док њих 59% сматра да је употреба појаса потребна иако у возилу имамо ваздушне јастуке.



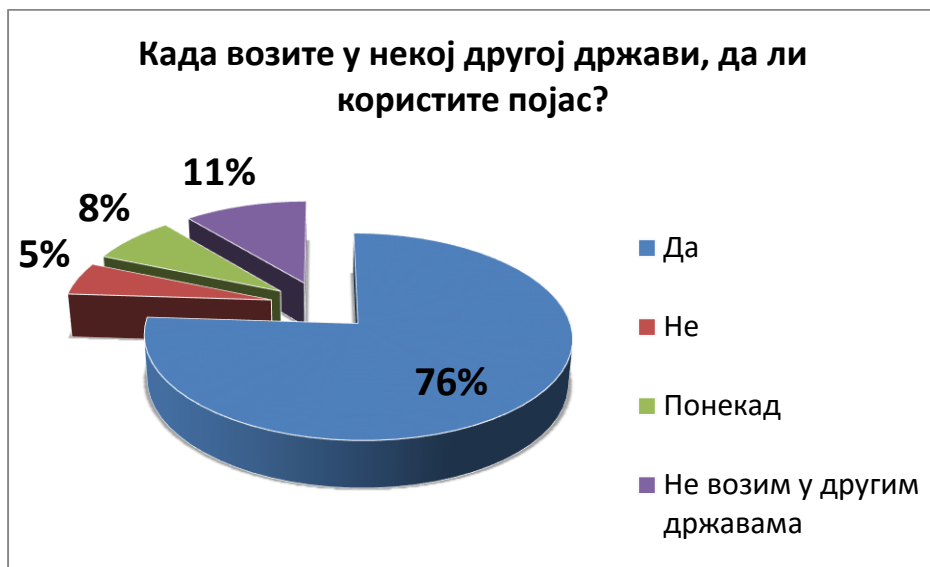
Слика 6. Одговор испитаника на питање „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“

На постављено анкетно питање „Да ли сматрате да је непотребно везати појас када се крећете брзином до 50 km/h?“, показују следеће, 41% возача се изјаснило да је непотребно везати појас када се крећемо брзинама до 50 km/h, док се њих 59% изјаснило да је потребно везати појас када се крећемо тим брзинама.



Слика 7. Одговор испитаника на питање „Да ли сматрате да је непотребно везати појас када се крећете брзином до 50km/h?“

На постављено анкетно питање „Када возите у некој другој држави, да ли користите појас?“, показују следеће, 76% возача се изјаснило да користи сигурносни појас, 5% се изјаснило да не користи појас, 8% се изјаснило да понекад користи појас, док се њих 11% изјаснило да не возе у другим државама.



Слика 8. Одговор испитаника на питање „Када возите у некој другој држави, да ли користите појас?“

На постављено анкетно питање „Да ли вежете појас ради своје безбједности или због полицијских контрола?“, показују сљедеће, 65% возача се изјаснило да веже појас ради личне безбједности, док се њих 35% изјаснило да веже сигурносни појас ради полицијске контроле.



Слика 9. Одговор испитаника на питање „Да ли вежете појас ради своје безбједности или због полицијских контрола?“

4. ДИСКУСИЈА

Правилна употреба сигурносних појасева је једна од најважнијих мјера безбједности саобраћаја. Приказивањем резултата истраживања уочавамо одређене ставове људи и њихово размишљање. Добијене

резултате можемо кориговати узимајући у обзир недостатке методе анкете односно недостатак друштвене потешкоће који се темељи на тенденцији да испитаници не одговарају оно што стварно мисле, већ дају одговоре у складу са друштвеним вриједностима па се због тога добијају резултати који су позитивнији од стварног стања. С тога приликом прегледа резултата морамо имати на уму да је најмање 10% испитаника било неискрено приликом попуњавања анкете. Међутим јако је битан став људи приликом кориштења сигурносног појаса да ли они то раде из личне безбједности или због полицијских контрола. Ако људи користе сигурносни појас ради личне безбједности користиће га више у односу на људе који то раде због полицијских контрола, јер људи који користе сигурносни појас због полицијских контрола чим уоче прилику да нема полицијских контрола престају користити сигурносни појас. Људи који брину о својој личној безбједности брину и о осталим путницима у аутомобилу и неријетко утичу на остале путнике да користе сигурносне појасеве.

Према резултатима анкете уочавамо да 71% испитаника не корисити сигурносни појас на задњем сједишту односно као путник у аутомобилу. Према томе можемо закључити да људи немају изграђен став о ризику некориштења појаса на задњем сједишту у односу на предње сједиште. Поред става овакви резултати могу бити посљедица што у полицијској пракси до уназад последњих година није обраћана пажња на кориштење сигурносног појаса на задњем сједишту.

Позитивни ставови испитаника у одговорима на питање да ли треба користити сигурносни појас ако у аутомобилу постоје ваздушни јастуци и да ли треба користити сигурносни појас ако се крећете брзином до 50 км/х указују на то да постоје изграђени ставови о безбједности. Став о томе како се људи понашају када иду у друге државе можемо анализирати према одговору на питање из анкете односно питање да ли користе сигурносни појас када возите у другој држави. Одговор на то питање је да 76% људи користи сигурносни појас, а само 5% не користе сигурносни појас. Да ли овакве резултате можемо повезати са тим што се људи крећу по непознатом или друге државе имају јаче казнене мјере.

5. ЗАКЉУЧАК

Узимајући у обзир добијене резултате може се закључити да и поред постојања законске регулативе која утврђује обавезно кориштење сигурносног појаса у возилу, постоји одређен проценат људи који не користе сигурносни појас. Оно што је посебно интересно је да људи и поред свјесности да некориштење сигурносног појаса у случају саобраћајне незгоде може имати за посљедицу смрт, тешке тјелесне повреде, и даље не користе сигурносни појас. Ако узмемо у обзир систем кажњавања људи који не користе сигурносни појас у нашој држави можемо слободно рећи да је благ. Казна за некориштење сигурносног појаса је мала, ако томе додамо да се казна плати у року 7 дана, плаћа се 50% казне тако да на тај начин добијемо половину мале казне. Казна јесте једна од главних мјера помоћу које се покушава повећати степен кориштења сигурносних појасева, али није једини.

Међутим, много је важније да се промјени став људи у погледу кориштења сигурносног појаса. Парадокс нашег система је што се на полицију или органе власти гледа као на некога ко жели само да наплати казну, и критички се осврћемо на њих умјесто да се критички осврћемо на себе јер смо начинили прекршај. Ставове људи је тешко промјенити, јер одређени ставови се најлакше поставе још у дјетињству. Нажалост, већина људи некориштећи сигурносни појас већ у старту дају дјеци лош примјер понашања, критиковањем полиције и органа власти приказују их као неког од кога треба да се осјећа нелагода и несигурност, умјесто да их прикажу као неког коме се може вјеровати и тражити сигурност. Број и посљедице саобраћајних незгода могу да укажу, у великој мјери, на проблеме са којима се неко подручје или држава суочава у безбједности саобраћаја, међутим то представља традиционалан приступ проблему праћења стања у безбједности

саобраћаја. Проблем оваквог праћења стања је што се чека да се саобраћајна незгода догоди, а тек након тога се планирају мјере и унапређује стање безбједности саобраћаја. Због тога је потребно спроводити едукацију дјецe, младих и старих лица како би им обезбједили што више информација о томе зашто је добро користити сигурносни појас, као и које су могуће посљедице некориштења појаса.

6. ЛИТЕРАТУРА

1. World Health Organization (WHO), (2009). Seat-belts and child restraints: A roadsafety manual for decision makers and practitioners. FIA Foundation for the Automobile Society. London, 5-40.
2. European Transport Safety Council (ETSC). (2001). Transport safety performance indicators, ETSC, Brussels.
3. Липовац, К., (2008). Безбедност саобраћаја, ЈП Службени Лист СРЈ, Београд
4. Ауто-мото савез Републике Српске, (2013). Резултати истраживања употребе безбједносних појасева у републици Српској и ставова о прихватању и употреби безбједносних појасева у аутомобилима на подручју Републике Српске у 2013. години, Бања Лука.
5. Станић И., Петровић Ђ., (2015). Анализа употребе сигурносног појаса и коришћења мобилног телефона на подручју општине Соколац са посебним освртом на пол испитаника
6. Закону о основима безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (2005). Службени гласник Босне и Херцеговине (бр. 06/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13).