



UPOREDNA ANALIZA O STAVOVIMA ANKETIRANIH VOZAČA O PREKORAČENJU DOZVOLJENE BRZINE

Doc. dr. Tihomir Đurić, email: mrđjtiho@teol.net

Vladan Đurić, email: vladandjuric@gmail.com

Saobraćajni fakultet u Doboju

Nermina Destanović, email: n.omerdic@hotmail.com

Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku

Sažetak: Veliki broj vozača ne poštuje signalizirano ograničenje brzine na putu, vozi većim brzinama od propisanih za određene kategorije puta, vrstu vozila ili pak vozi neprilagođenom brzinom prema stanju puta i uslovima pod kojima se saobraćaj na putu obavlja. Razlog zašto tako vozači postupaju istraživani su anketom vozača. Anketa je sprovedena putem anketnog upitnika koji je za tu svrhu formiran. Dio pitanja u anketnom upitniku preuzet je iz upitnika ankete vozača koja je obavljena u projektu Evropske Unije SARTRE 3 u EU i Beogradu. Tim projektom su ispitivani stavovi vozača o brzini kretanja vozila ali i po drugim pitanjima značajnim za bezbjednost saobraćaja. Da bi uzorak bio obuhvatniji i reprezentativniji i da bi se iz njega mogli izvesti zaključci karakteristični za ponašanje i stavove vozača o brzini kretanja vozila važeći za širi region, istraživanja sprovedena u Republici Srpskoj su uporedno prikazana i upoređivana sa rezultatima dobijenim u projektu EU SARTE i Beogradu.

Ključne riječi: Ograničenje brzine, anketa vozača, ponašanje i stavove vozača o brzini kretanja vozila

A COMPARATIVE ANALYSIS OF THE ATTITUDES INTERVIEWED DRIVER EXCEED THE SPEED LIMIT

Abstract: Many drivers do not respect the speed limit signaled on the road, driving faster than prescribed for certain road category, type of vehicle or driving speeding toward state road and the conditions under which the traffic on the road performing. The reason why so drivers in the survey were studied acting driver. The survey was conducted through a questionnaire, which was formed for this purpose. Some of the issues in the questionnaire was taken from a questionnaire survey which was conducted by the driver in the EU project SARTRE 3 in the EU and Belgrade. This project examined the attitudes of drivers on the speed of the vehicle but also on other issues of importance to traffic safety. To sample was inclusive and more representative and to the inferences it may characterize the behavior and attitudes of drivers on the speed of vehicles valid for the wider region, the research conducted in the Republic of Serbian presents an overview and compared with results obtained in the EU project SART and Belgrade.

Keywords: Speed limit, driver surveys, behavior and attitudes of drivers on the speed of the vehicle

1. UVOD

Najveći broj prekršaja koje otkriva policija u kontroli saobraćaja odnosi se na nepoštovanje ograničenja brzine ili vožnje vozila velikim i neprilagođenim brzinama. Po izvještajima policije oko 35 do 45% saobraćajnih nezgoda uzrokovano je zbog vožnje vozila nepropisnom i neprilagođenom brzinom. Prema podacima policije u Republici Srpskoj je tokom 2015. godine brzina bila najdominantnija okolnost pod kojom je nastalo 52% i poginulo 48% lica u saobraćajnim nezgodama sa nastradalim licima. U tim nezgodama poginulo je 150 lica i povređeno je 3.481 lica od ukupnog broja 3.631 nastradalih lica u saobraćajnim nezgodama.



Projekat SARTRE⁶²⁶3 sadrži istraživanja koje je obavljeno u 23 evropske zemlje koja su omogućila identifikovanje promjene u ponašanju i stavovima vozača u toku proteklog vremena. Izvještaj je formiran u 13 poglavlja sa prikazom objedinjenih rezultata dobijenih anketiranjem i iz 1991/1992. godine u 15 evropskih zemalja. Preporuke koje sadrži izvještaj treba uzeti u obzir pri utvrđivanju politika i strategija za povećanje bezbjednosti u saobraćaju. Na području opštine Vračar u Beogradu u periodu od 15. juna do 31. jula 2015 godine anketirano je 110 vozača, a u Republici Srpskoj u periodu 20 jula do 15 avgusta 2016. godine anketirano je 265 vozača sa pitanjima u upitniku čiji se odgovori mogu upoređivati sa odgovorima iz pitanja projekta SARTRE 3.

2. METOD ISTRAŽIVANJA

Predmet istraživanja: stavovi anketiranih vozača o bezbjednosti saobraćaja, a posebno o: brzini, ponašanju u vožnji, kažnjavanju, kontroli i novim tehnologijama.

Ciljevi istraživanja: Ispitivanje stavova i ponašanja vozača u cilju definisanja mjera za poboljšanje bezbjednosti u saobraćaju. Na području Republike Srpske i Federacije BiH ovakva istraživanja nisu vršena pa će rezultati dobijeni ovom anketom uz upoređivanje sa rezultatima ankete koja je sprovedena u Beogradu, na području opštine Vračar i u okviru programa SARTRE 3 u zemljama EU omogućiti obuhvatnije sagledavanje svih faktora koji utiču na bezbjednost u saobraćaju.

Prostor istraživanja: Istraživanje je sprovedeno u Republici Srpskoj, na magistralnim putnim pravicima, i to na: dionici magistralnog puta M-16 Banja Luka – Gradiška, zatim na dionici magistralnog puta M-16.1 Kladuša – Prnjavor, na dionici magistralnog puta M-16 Banja Luka – Jajce, i na području Grada Banja Luke.

Vreme istraživanja: Istraživanje je sprovedeno u Republici Srpskoj u periodu od 20 jula do 15 avgusta 2016. godine.

Metod rada: (pismeno anketiranje ispitanika). Ispitanici su anketirani nasumice u mjestu stanovanja, po principu slučajnog uzorka. Anketiranje je anonimno, testovi sa anketnim pitanjima su ostavljani kod ispitanika koji su pristali da u anketi učestvuju. Prilikom dostave upitnika vozač je upoznat sa svrhom i načinom popunjavanja upitnika i vremenom koje imaju na raspolaganju za popunjavanje anketnog upitnika.

Obim i ograničenje istraživanja: od 350 dostavljenih upitnika 320 je zadovoljavalo uslove za anketiranje i prihvatilo upitnik. Po isteku vremena za popunjavanje upitnika oni su preuzeti od anketiranih i tad je utvrđeno da su među njima samo 265 anketnih upitnika bila uredno popunjeno sa odgovorima na sva postavljena pitanja. Svi anketirani su imali vozački staž duži od 3 godine i svi su posjedovali automobil kojim redovno učestvuju u saobraćaju.

⁶²⁶SARTRE, skraćenica za „društveni odnosi prema opasnostima u drumskom saobraćaju u Evropi“, zasnovan na namenskom prikupljanju podataka, pomoću jedinstvenog reprezentativnog upitnika. Zaključci i preporuke izneti su pred Grupom na visokom nivou bezbjednosti na putevima u Evropskoj Uniji.

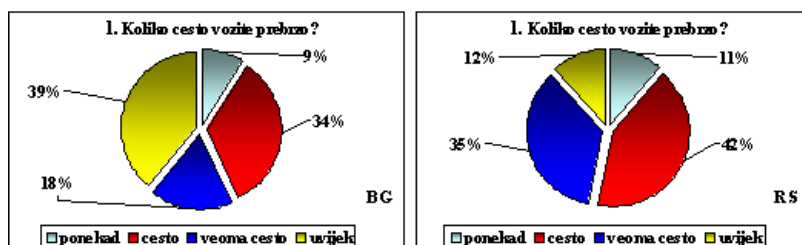


Zadaci istraživanja: Sačiniti bazu podataka i izvršiti njihovu uporednu analitičku i grafičku obradu u skladu sa postavljenim ciljevima istraživanja. Prikazati analizu rezultata sa zaključnim mišljenjem o njima. U grafičkom i tekstualnom prikazu koji se daje uz svaki grafikon navedeno je pitanje sa ponuđenim odgovorima koje su anketirani vozači odabrali. Distribucija odgovora na grafikonima je prikazana procentnom veličinom, a u prilogu u tabelarnom pregledu date su brojne vrijednosti ponuđenih alternativnih odgovora na sva pitanja iz anketnog upitnika. Rezultati ankete vozača u Republici Srpskoj (u daljem tekstu RS) su grafičkim prikazom upoređivani sa odgovorima anketiranih vozača u Beogradu (u daljem tekstu BG) i uz svaki grafikon data je kraća tekstualna analiza dobijenih rezultata koji su dovodeni u vezu sa stavovima vozača iz ankete sprovede u EU.

3. ODGOVORI NA PITANJA IZ ANKETNOG UPITNIKA

I. Stavovi anketiranih vozača o brzini i prekoračenju dozvoljene brzine

Komentar 1: Anketirani vozači u RS izjavljuju da često (42%) i veoma često (35%) voze prebrzo. Međutim, uvijek voze prebrzo 12%, a ponekad (11%) anketiranih vozača. Anketirani vozači Beograda izjavili su da: često (34%) i uvijek (39%) voze prebrzo, ponekad voze prebrzo (9%) i da veoma često voze prebrzo (18%). Okolnost što uvijek i često vozači voze prebrzo, objašnjava visoku ugroženost učesnika u saobraćaju. Ovo ukazuje na opravdanu potrebu češće kontrole brzine i veće kontrole da bi se ovako veliki postotak vozača koji voze prebrzo smanjio. Edukativnim mjerama treba uticati na ovu pojavu, jer visok postotak vozača ne shvata značaj i uticaj brzine na uzrokovanje i posljedice saobraćajne nezgode.

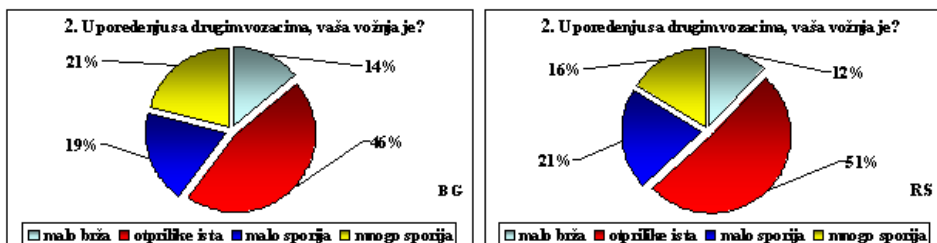


Komentar 2: Anketirani vozači u RS u poređenju sa drugim vozačima voze otprilike isto (51%) dok je manji broj ispitanika odgovorio da je u poređenju sa drugim vozačima njihova vožnja malo brža (12%), malo sporija (21%) i mnogo sporija (16%). Ovako velika disharmonija brzine u saobraćajnom toku doprinosi povećanju saobraćajnih nezgoda. Najveći broj anketiranih vozača u BG je odgovorio da je u poređenju sa drugim vozačima njihova vožnja otprilike ista (46%), dok je mali broj odgovorio da je u poređenju sa drugim vozačima njihova vožnja malo brža (14%), malo sporija (19%) i mnogo sporija (21%), a u EU brže voze (18%), otprilike isto (40%), mnogo brže (8%).

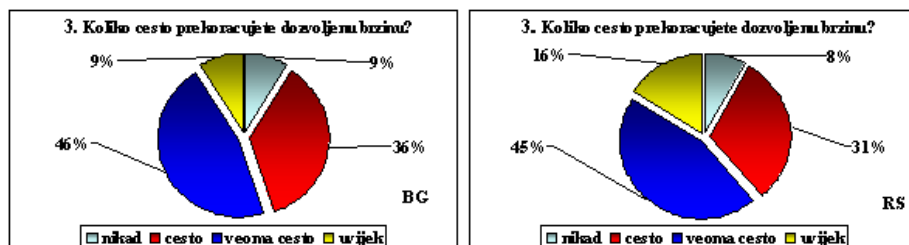


XIV MEĐUNARODNA KONFERENCIJA
KORPORATIVNA SIGURNOST U BIH I ZEMLJAMA ZAPADNOG BALKANA
SA EKONOMSKOG, PRAVNOG I KOMUNIKOLOŠKOG ASPEKTA
XIV INTERNATIONAL CONFERENCE
CORPORATE SECURITY IN B&H AND THE WESTERN BALKAN COUNTRIES
FROM ECONOMIC, LEGAL AND COMMUNICATION ASPECT

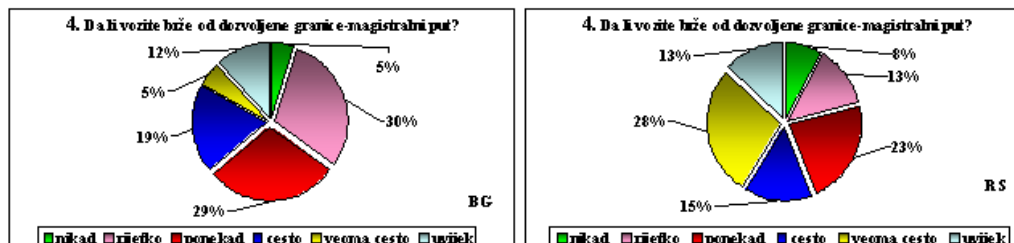
16.-17. Decembar/December 2016.



Komentar 3: Anketirani vozači u RS veoma često (45%) i često (31%) prekoračuju dozvoljenu brzinu. Manji broj anketiranih (16%) uvijek i 8% nikad ne prekoračuju dozvoljenu brzinu. Većina anketiranih vozača BG veoma često (46%) i često (36%) prekoračuju dozvoljenu brzinu, dok manjina uvijek (9%) prekoračuje dozvoljenu brzinu i (9%) nikad ne prekoračuje dozvoljenu brzinu. Anketirani vozači EU navode da veoma često (54%) drugi vozači prekoračuju dozvoljenu brzinu. Vozači najčešće prekoračuju dozvoljenu brzinu na mjestima na kojima je ograničenje veliko.



Komentar 4: Anketirani vozači u RS izjavljuju da: ponekad (23%), veoma često (18%) i često (24%) vozi većom brzinom od dozvoljene, a manji broj to čini: rijetko (13%) i nikad (8%). Čak (13%) izjavljuje da uvijek vozi većom brzinom od dozvoljene. Ovi podaci ukazuju na to da je pored mjera kontrole potrebna i veća edukacija naših vozača o uticaju brzine na izazivanje i posljedice nezgode. Većina anketiranih vozača u BG je odgovorila da veoma često (5%), često (19%), ponekad (29%) i uvijek (12%) vozi većom brzinom od dozvoljene, a manji broj je odgovorio da nikad (5%) i rijetko (30%) vozi većom brzinom od dozvoljene. U EU na magistralnim putevima vozači voze brže od dozvoljene brzine (13%). Ovakvo ponašanje vozača proističe iz njihovog mišljenja da je brzina na magistralnim putevima neopravdano nisko postavljena.

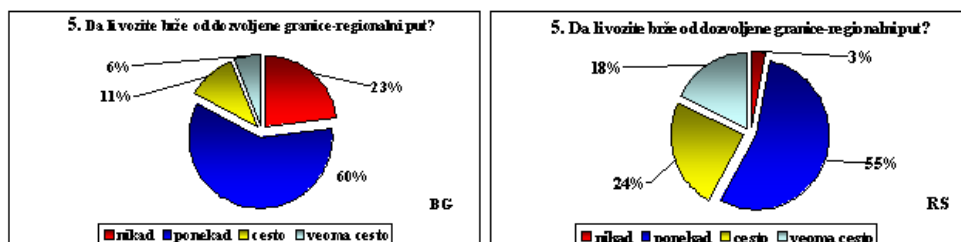


Komentar 5: Anketirani vozači u RS voze brže od dozvoljene brzine ponekad (23%), često (24%) i veoma često (18%). Nikad ne prekoračuje dozvoljenu brzinu samo (3%) vozača, što ukazuje na to da visoki procenat vozača ne poštuje ograničenje brzine i da postoji potreba da

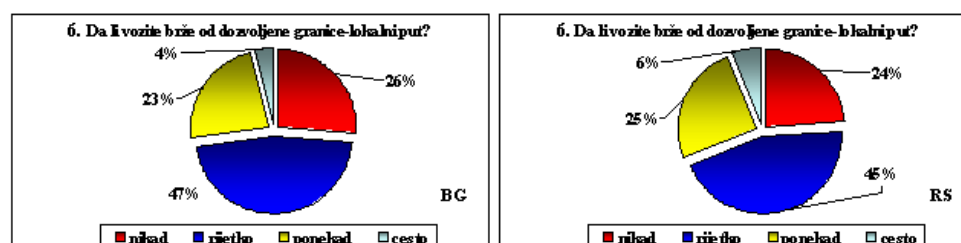


16.-17. Decembar/December 2016.

se mjerama kontrole na to privole. Većina anketiranih vozača u BG je odgovorila da nikad ne vozi brže od dozvoljene granice na regionalnim putevima (23%), ponekad (60%), a često (11%) i veoma često (6%). U EU vozači na auto putevima voze brže od dozvoljene granice (19%), na magistralnim (13%) i na lokalnim (28%). Češćom kontrolom, oštrijim kažnjavanjem u drugim zemljama ostvareno je veće poštovanje ograničene brzine, što se još objašnjava i postojanjem manjeg ograničenja brzine na autoputevima i moto putevima kod većine članica EU.



Komentar 6: Anketirani vozači u RS izjavili su da: rijetko (45%) i ponekad (25%) i često (6%) voze većom brzinom od dozvoljene, a nikad (24%) ne vozi većom brzinom od dozvoljene. Veći broj anketirani vozača u BG izjavili su da: rijetko (47%), često (4%) i ponekad (23%) voze većom brzinom od dozvoljene, a njih (26%) to nikad ne čini. U EU vozači voze većom brzinom od dozvoljene na lokalnim putevima. Veće poštovanje ograničenja brzine na lokalnim putevima ostvareno je pod dejstvom češće kontrole brzine na tim putevima u područjima naseljenih mjesta i većim intenzitetom saobraćaja na njima kad se zbog gustine i zagušenja ne mogu razvijati veće brzine na putu. Neki putevi ove kategorije se nekvalitetno održavaju i nemaju povoljne elemente za razvijanje većih brzina pa je zato prekoračenje dozvoljene brzine na njima manje.

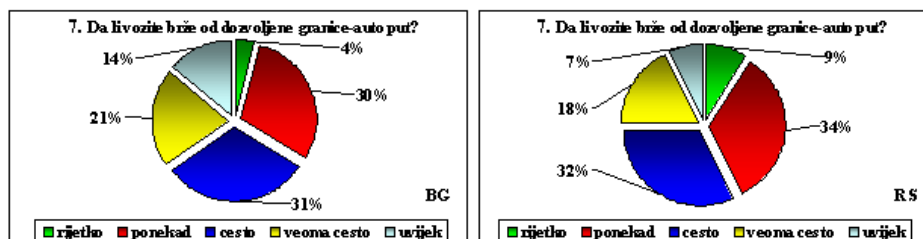


Komentar 7: U RS anketirani voze brže i to: ponekad (34%), često (32%), veoma često (18%), rijetko (9%) i uvijek (7%). Anketirani vozači BG izjavili su da ponekad (30%) i često (31%) voze brže od dozvoljene brzine, a veoma često to čini (21%), dok je njih (14%) uvijek i rijetko (5%) voze brže od dozvoljene brzine. U EU vozači voze brže od dozvoljene brzine (19%). Zbog ovako velikog broja vozača koji i na autoputu voze brže od dozvoljene brzine češće se uzrokuju teže nezgode, iako je gustina saobraćaja na našim autoputevima manja od one koja postoji na autoputevima u zemljama članicama EU. Manji nadzor nad kontrolom brzine na autoputevima uticao je na ovakvo ponašanje vozača.

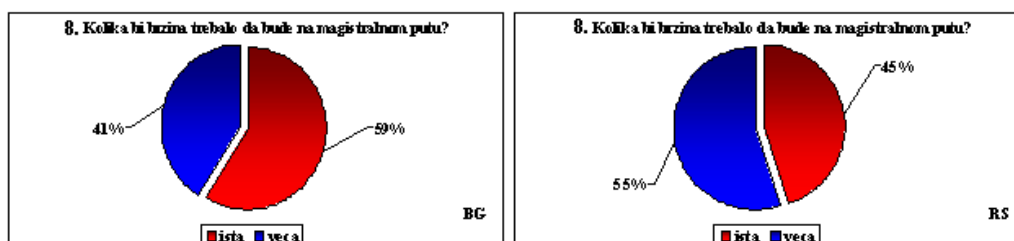


XIV MEĐUNARODNA KONFERENCIJA
KORPORATIVNA SIGURNOST U BIH I ZEMLJAMA ZAPADNOG BALKANA
SA EKONOMSKOG, PRAVNOG I KOMUNIKOLOŠKOG ASPEKTA
XIV INTERNATIONAL CONFERENCE
CORPORATE SECURITY IN B&H AND THE WESTERN BALKAN COUNTRIES
FROM ECONOMIC, LEGAL AND COMMUNICATION ASPECT

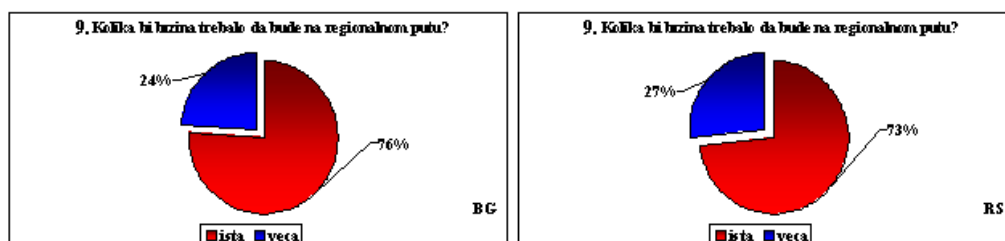
16.-17. Decembar/December 2016.



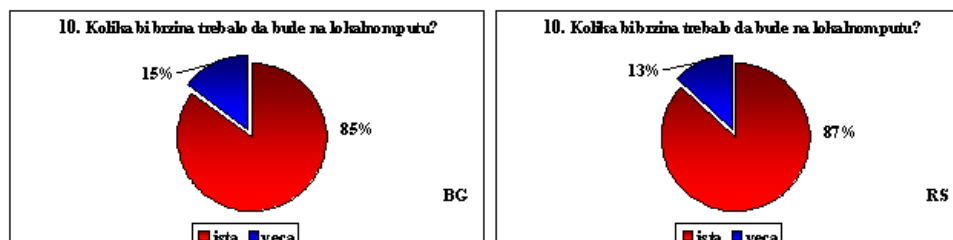
Komentar 8: Većina anketiranih vozača RS smatra da bi ona trebalo da bude veća (55%). Takođe, anketirani vozači u BG smatraju da bi brzina na magistralnim putevima trebalo da bude ista (59%), sa čim se slažu i vozači EU. Sama dozvoljena brzina mora da bude usklađena sa kvalitetom puta, naseljenošću, uslovima kolovoza, obimu i strukturi saobraćaja.



Komentar 9: Anketirani vozači u BG u većini (76%) smatraju da brzina na regionalnim putevima treba da ostane ista, a takvo mišljenje imaju i anketirani vozači RS (73%). Sa ovakvim stavom se slažu i vozači EU.



Komentar 10: Većina anketiranih vozača u RS (87%) smatra da bi brzina na lokalnim putevima trebalo da ostane ista, takvo mišljenje ima i većina vozača iz BG (85%), a sa tim se slažu i anketirani vozači EU.

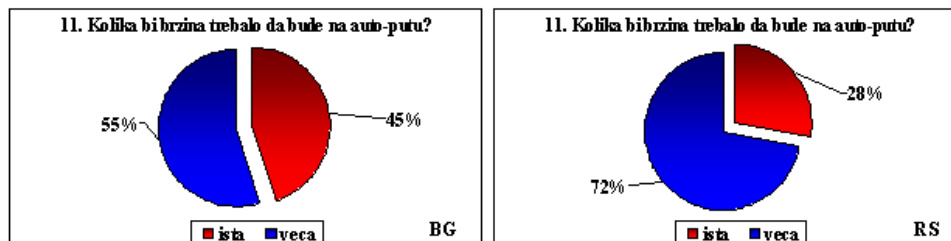


Komentar 11: Većina anketiranih vozača RS i Beograda smatra da bi brzina na auto-putu trebala da bude veća. Njihov stav se zasniva na saznanju da je na auto putevima u većini



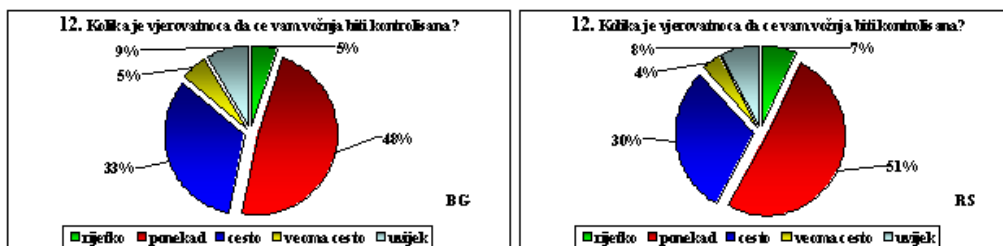
16.-17. Decembar/December 2016.

članica EU dozvoljena veća brzina. Tako visok postotak anketiranih koji smatraju da bi ograničenje brzine na auto-putu trebalo podići na veću vrijednost potiče i iz većine koja je inače sklona da vozi brzo i da ne poštuje ograničenje brzine.



II. Stavovi vozača o vožnji, kontroli i kažnjavanju za učinjene prekršaje

Komentar 12: Anketirani vozači u RS na pitanje kolika je vjerovatnoća da će im vožnja biti kontrolisana odgovorili su: ponekad (51%), često (30%), uvijek (8%), veoma često (4%), rijetko (7%). Anketirani vozači u BG na pitanje kolika je vjerovatnoća da će im vožnja biti kontrolisana odgovorili su: ponekad (48%), često (33%), uvijek (9%), veoma često (5%) i rijetko (5%). Vozači u EU smatraju da će prije biti kontrolisana njihova brzina (25%) nego alko-testiranje (13%). Kontrolisanje brzine je neophodna preventivna mjera, ali se vožnja kontroliše i zbog otkrivanja drugih prekršaja.



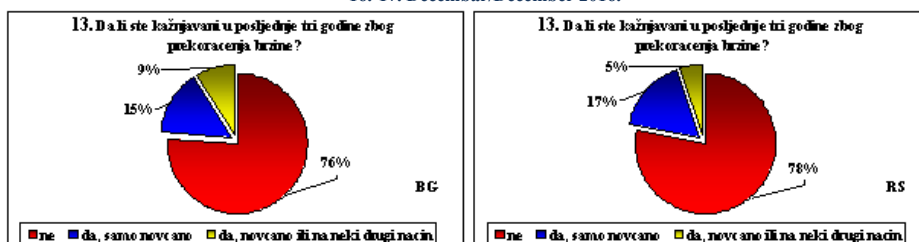
Komentar 13: Anketirani vozači u RS izjavljuju da ih (78%) nije kažnjavano, (17%) je kažnjavano samo novčano, a (5%) novčano i na drugi način. Većina anketiranih vozača u BG izjavljuje da u posljednje tri godine nisu kažnjavani za prekoračenje brzine (85%), novčano je zbog prekoračenja brzine kažnjeno (15%) anketiranih vozača, a (9%) je kažnjeno novčano ili na neki drugi način. U EU veći broj vozača je kažnjavan u posljednje tri godine zbog prekoračenja brzine (25%). Ovdje treba imati u vidu i to da su sankcije za prekoračenje brzine oštrije i da se uz novčano kažnjavanje izriču i kazneni poeni. Ovo ukazuje na to da se kod nas ne vrši sistematizovana kontrola brzine već se to čini u kampanjama čije sprovođenje objavljuju mediji. Treba istaći i to da su naši vozači skloniji da voze većom brzinom od dozvoljene i da su mjere kontrole blaže. Mišljenja sam da svaki ovakav prekršaj treba sankcionisati kako bi se kod vozača razvila svijest i uvjerenje da će prekršaj biti otkriven i adekvatno sankcionisan.



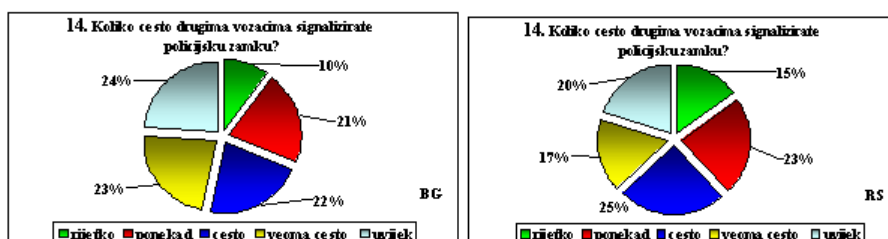
XIV MEĐUNARODNA KONFERENCIJA
KORPORATIVNA SIGURNOST U BiH I ZEMLJAMA ZAPADNOG BALKANA
SA EKONOMSKOG, PRAVNOG I KOMUNIKOLOŠKOG ASPEKTA
XIV INTERNATIONAL CONFERENCE
CORPORATE SECURITY IN B&H AND THE WESTERN BALKAN COUNTRIES
FROM ECONOMIC, LEGAL AND COMMUNICATION ASPECT



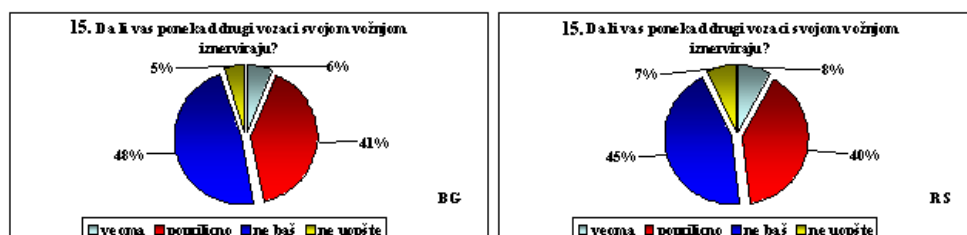
16.-17. Decembar/December 2016.



Komentar 14: U RS anketirani vozač signaliziraju policijsku zamku: često (25%), ponekad (23%), uvijek (20%) i veoma često (17%) dok rijetko to čini samo (15%) anketiranih vozača. Anketirani vozači u BG odgovorili su da će policijsku zamku kontrole brzine signalizirati drugim vozačima: često (22%), veoma često (23%), ponekad (21%) i uvijek (24%). Samo je (10%) anketiranih vozača izjavilo da to čine rijetko. Anketirani vozači smatraju da ovakvim postupanjem iskazuju međusobnu solidarnost u pomoći skrivanja prekršaja prekoracanja brzine. Ovakav odnos između vozača objašnjava i želju većine da svoje vozilo opreme dodatnim uređajem (radarom) za otkrivanje policijske kontrole. Takav odnos je formiran u uslovima kad je policija samo radarom stacioniranim na skrivenom prostoru pored puta mjerila brzinu na mjestima i u vreme koje su vozači lako otkrivali. Kad kontrola bude češća i sa upotrebom radara instaliranih u pokretnim vozilima i kad se stalno uvede upotreba stacioniranih kamera na većem broju opasnih dionica na putu odnos vozača prema mjerenju brzine će se promijeniti. Anketirani vozači u EU su izjavili da često signaliziraju policijsku zamku (55%).



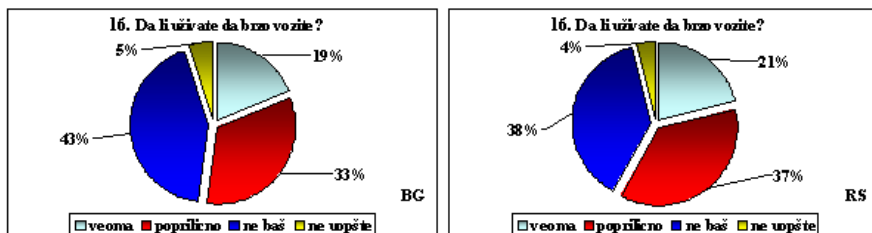
Komentar 15: Većina anketiranih vozača u RS navodi da ih drugi vozači iznerviraju: veoma (8%), poprilično (40%) i ne baš (45%). Samo (7%) ističe da ih drugi vozači svojom vožnjom uopšte ne nerviraju. Anketirani vozači u BG na pitanje da li ih ponekad drugi vozači mnogo iznerviraju odgovorili su sa: veoma (6%), poprilično (41%), ne baš (48%) i ne uopšte (5%). Ovo ukazuje na to da oko jedna polovina vozača svojim ponašanjem u vožnji nerviraju druge i da to može biti od uticaja na bezbjednost saobraćaja. U EU anketirani izjavljuju da ih ponekad drugi vozači mnogo iznerviraju (80%).





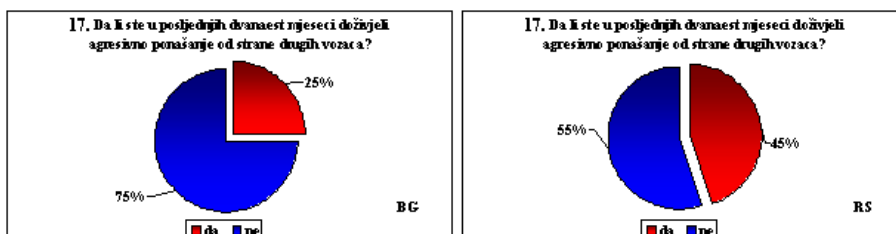
16.-17. Decembar/December 2016.

Komentar 16: Anketirani vozači u RS na pitanje da li uživaju u brzjoj vožnji izjavljuju: veoma (21%), poprilično (37%), ne baš (38%) i ne uopšte (4%). Sličan stav imaju i anketirani vozači u BG, koji izjavljuju da u brzjoj vožnji uživa: veoma (19%), poprilično (33%), ne baš (43%) i ne uopšte (5%). U EU se (11%) anketiranih vozača izjasnilo da uživa da brzo vozi. Ovo pokazuje da manji broj vozača u EU uživa u brzjoj vožnji, jer su bolje edukovani o uticaju brzine na uzrokovanje i posljedice saobraćajne nezgode, a uz to u većem stepenu postoje propisana saobraćajna pravila.

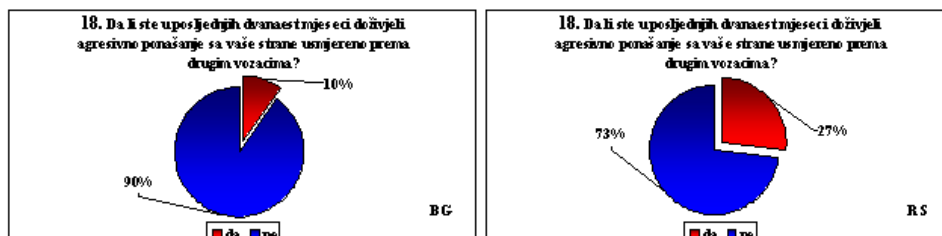


III. Lična pitanja

Komentar 17: Veliki broj anketiranih vozača u BG doživio je agresivno ponašanje od drugih vozača (75%), a u RS (45%). Vozači u Beogradu češće voze po gradu i u većoj gužvi gdje se stvaraju situacije u kojima češće doživljavaju agresivno ponašanje od drugih vozača, što se nepovoljno odražava na bezbjednost u saobraćaju. U EU (79%) anketiranih vozača doživjelo je agresivno ponašanje od strane drugih vozača. Istraživanje je vršeno u drugim zemljama gdje je pokazalo da je agresivno ponašanje tokom vožnje nezaobilazno.



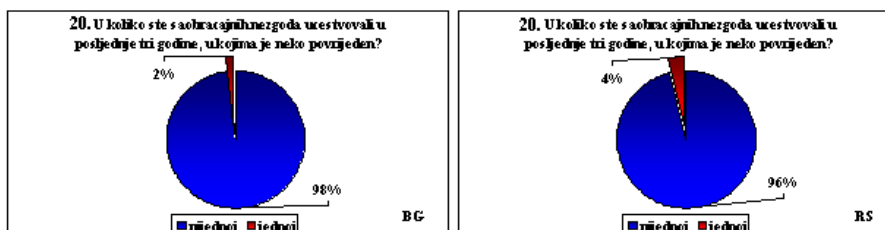
Komentar 18: Većina anketiranih vozača se izjasnilo da nisu doživjeli agresivno ponašanje usmjereno prema drugim vozačima. Međutim, trostruko je više onih, koji su anketirani u RS, koji su izjavili da su se agresivno ponašali prema drugim vozačima (27%) : (10%). U EU (15%) anketiranih vozača ispoljilo je agresivno ponašanje prema drugim vozačima.





16.-17. Decembar/December 2016.

Komentar 19: Većina ispitanika je odgovorilo da nije učestvovala u saobraćajnim nezgodama u kojima je neko povrijeđen. Anketirani vozači u BG imali su to učešće (2%) a u RS učestvovalo je dvostruko više anketiranih (4%). Anketirani vozači u EU su u posljednje tri godine (2–10%) učestvovali u saobraćajnoj nezgodi u kojoj je neko povrijeđen. Imajući u vidu broj kilometara koje u vožnji godišnje pređu vozači kod nas, njihov odgovor u vezi sa manjim učešćem u nezgodama ne znači da su oni i bezbjedniji u saobraćaju od vozača u zemljama EU.



4. ZAKLJUČAK

Čovjek – vozač je taj koji vrši izbor i mijenja brzinu automobila u skladu sa elementima puta, tehničkim karakteristikama vozila, uslovima saobraćaja na putu, svojim potrebama, a sve u skladu sa propisima koji regulišu saobraćaj vozila na putu. Dobro obučen i disciplinovan vozač ima mogućnost da u skladu sa uslovima na putu bezbjedno upravlja vozilom birajući pri tome brzinu koja mu to obezbjeđuje, vožnjom u skladu sa važećim saobraćajnim propisima. Zašto čovjek – vozač u vožnji često pogrešnim izborom brzine čini prekršaje i izaziva saobraćajne nezgode. U ovoj anketi traženo je izjašnjenje vozača povodom tog pitanja. Odgovori na ta pitanja definišu stavove anketiranih vozača, koji se mogu koristiti za planiranje mjera i aktivnosti u cilju povećanja bezbjednosti u saobraćaju.

Odgovori na veći broj pitanja iz anketnog upitnika, dati od strane anketiranih vozača u Republici Srpskoj, u velikom opsegu su saglasni ili približno saglasni sa odgovorima dobijenim anketom vozača u Beogradu i u zemljama EU. Iz ankete se može zaključiti da vozači nemaju isti stav i odnos prema brzini i potrebi da se ona ograničava. Određeni broj vozača nema razvijenu svijest o posljedicama koje mogu nastati pod dejstvom vožnje velikom i nedozvoljenom brzinom niti su svjesni odgovornosti koja tad pada na njih.

Veći broj anketiranih vozača je izjavio da je doživio agresiju drugih prema sebi, a manji broj vozača je priznalo sopstvenu agresiju prema drugim vozačima. U razvijenim zemljama EU uspostavljen je sistem stalnog praćenja i kontrole brzine kretanja vozila, a prekršaji koji se čine prekoračenjem dozvoljene ili vožnjom neprilagođenom brzinom se oštrije sankcionišu, posebno kod vozača koji ih češće čine. Sem novčanih kazni, dodjeljuju se i kazneni poeni, a sa njihovim sakupljanjem nedisciplinovanim vozačima izriču se dodatne mjere (upućivanje na doobuku, zdravstveni pregledi, privremeno oduzimanje vozačke dozvole i dr.). Sistem kontrole i zastrašivanja koji se primjenjuje u drugim zemljama sa većim nadzorom i kontrolom u saobraćaju uz primjenu novih tehnika obezbjeđuje povećanje bezbjednosti u saobraćaju, posebno sa dejstvom na poštovanje brzine smanjuje se broj nezgoda i nezgoda sa poginulim i teško povrijeđenim licima.



Većina anketiranih vozača ne smatra da je brzina koju oni biraju pri upravljanju svojim vozilom povezana sa rizikom i smatraju da u većini slučajeva pojavu rizika u vožnji proizvode ostali vozači koji prekoračuju dozvoljenu brzinu. Ovakvo protivrječno ponašanje anketiranih vozača je utvrđeno i kod odgovora na druga pitanja, a ne samo u njihovom stavu o sopstvenoj brzini i brzini ostalih vozača.

U poređenju sa posljednjim SARTRE istraživanjem, evropski vozači pokazuju bolje razumijevanje značaja prekoračenja brzine na uzrokovanje i posljedice saobraćajne nezgode i pokazuju znatno veću zainteresovanosti za sve vrste mjera koje se primjenjuju na smanjenju brzine. Iako evropski vozači pokazuju pozitivniji stav prema brzini od naših vozača, u aktivnostima koje se sprovode u zemljama EU i dalje se preduzimaju mjere za promjene njihovog shvatanja rizika od prekoračenja brzine i primjenjuju se mjere kojima se utiče na smanjenje broja onih koji ne poštuju ograničenje brzine. Zato iskustvo stečeno u postignutim uspjesima kod zemalja EU može koristiti i za formiranje programa za poboljšanje stava naših vozača u odnosu na poštovanje ograničenja brzine.

Rezultati sprovedene ankete vozača sadrže dobre podatke za planiranje i sprovođenje kampanje za bezbjednost na putevima u vezi sa poštovanjem ograničene brzine i izborom prilagođene brzine u vožnji automobila. Kampanje i akcije u vezi sa poštovanjem ograničene brzine trebalo bi prvenstveno sprovesti na putevima gdje se brzine u većem stepenu prekoračuju i gdje se češće događaju nezgode sa težim posljedicama. U ove kampanje treba ugraditi sadržaje koji će uticati na popravljavanje precijenjenosti vozačkih sposobnosti i potcijenjenosti opasnosti koje nastaju vožnjom većim brzinama.

Uvedene promjene u ZoOBS-u BiH biće efikasnije, jer iskustvo u nekim zemljama pokazuje da su kontrole, kazne i edukacija potrebni da bi se promijenila navika vozača koji uživaju u brzini vožnji, nesvjesni da neprilagođenom, nedozvoljenom i visokom brzinom ugrožavaju sebe i druge učesnike u saobraćaju. Uspostavljanjem sistema praćenja vozača sa primjenom odgovarajuće metodologije za kvalitetniju kontrolu brzine kretanja vozila na putevima može se uticati na promjenu ponašanja, ipak manjeg broja vozača, koji uživaju u brzini vožnji i njome ugrožavaju bezbjednost u saobraćaju.

5. LITERATURA

- [1] Lipovac, K. i D. Pešić, **UPRAVLJANJE BRZINAMA – ZONE 30**, Šesto savetovanje o tehnikama regulisanja saobraćaja, sa međunarodnim učešćem, TES 2004, Sombor, 2004a.
- [2] Lipovac, K., N. Arsov i P. Uzelac, **EVROPOSKI KONCEPTI UPRAVLJANJA BRZINAMA NA PUTEVIMA**, Šesto savetovanje o tehnikama regulisanja saobraćaja, sa međunarodnim učešćem, TES 2004, Sombor, 2004b.
- [3] Lipovac, K., Jovanović, D., *Uticaj stavova na ponašanje u saobraćaju, III međunarodni naučno-stručni skup Saobraćaj za novi milenij*, Zbornik radova, str.101-107, Banja Luka, 20.-21. novembar, 2007.



XIV MEĐUNARODNA KONFERENCIJA
KORPORATIVNA SIGURNOST U BiH I ZEMLJAMA ZAPADNOG BALKANA
SA EKONOMSKOG, PRAVNOG I KOMUNIKOLOŠKOG ASPEKTA
XIV INTERNATIONAL CONFERENCE
CORPORATE SECURITY IN B&H AND THE WESTERN BALKAN COUNTRIES
FROM ECONOMIC, LEGAL AND COMMUNICATION ASPECT



16.-17. Decembar/December 2016.

- [4] SARTRE 3 report: *European drivers and road risk*, **The French National Institute for Transport and Safety Research-INRETS**, Paris, 2004.
- [5] SPEED CAMERAS, *10 Criticisms and why they are flawed*, Parliamentary Advisory Council for Transport Safety and the Slower Speeds Initiative, Research Briefing, December 2003.
- [6] **Speeding**— web text of the European Road Safety Observatory, Speeding, retrieved, 2007, Project co-financed by the European Commission, Directorate-General Transport and Energy.

Internet adresa: (pretraga vršena od 01.06.2016. do 15.08.2016. godine)

- [1] www.nhtsa.com
- [2] www.dot.gov
- [3] www.injurycontrol.com/icrin
- [4] www.ncac.gwu.edu
- [5] www.accidentreconstruction.com
- [6] www.bts.gov/contents.html