

ANALIZA STAVOVA O UPOTREBI SIGURNOSNOG POJASA NA PODRUČIJU CJB BANJA LUKA

Milan Tešić
Šamac, Republika Srpska, BiH

Sažetak

Povećanje stope upotrebe sigurnosnih pojaseva je jedna od najznačajnijih mera za smanjenje rizika od teških ili smrtnih povreda učesnika u saobraćajnim nezgodama. Problem upotrebe sigurnosnog pojasa u srednje i nisko razvijenim zemljama je veoma izražen, što za rezultat ima veću stopu teško i smrtno stradalih lica na putevima. U tom smislu, u Republici Srpskoj je izvršeno prvo, sistematsko i terensko istraživanje upotrebe sigurnosnih pojaseva na putevima tokom 2012 godine. Metodologija istraživanja se sastoji iz dva korelativna dela. Naime, prvo je vršeno opažanje svih putnika u vozilu, sa aspekta upotrebe sigurnosnog pojasa. Zatim je korištena metoda anketnog upitnika kod vozača koji su bili prethodno opaženi. Specifičnost navedene metodologije se krije u vezi opaženih i anketiranih vozača, što omogućava preciznu analizu stavova i njihovog stvarnog ponašanja na putevima tokom vožnje. U ovom radu su prikazani rezultati analize stavova o upotrebi sigurnosnog pojasa na području koje pokriva centar javne bezbjednosti Banja Luka.

Ključne reči: analiza, stavovi, upotreba sigurnosnih pojaseva

ANALYSIS OF ATTITUDES OF THE USE SEAT BELTS ON PUBLIC SAFETY CENTER IN BANJA LUKA

Abstract

An increase in the use of seat belts is one of the most important measures to reduce the risk of serious injury or death of participants in road traffic accidents. Problem of the use of seat belts in the middle and low income countries is very strong, resulting in a higher rate of difficult people and killed on the roads. In this regard, the Republic of Srpska was performed first, systematic field research and use of seat belts on the roads in 2012. The research methodology consists of two correlative parts. The first observation was performed of all passengers in the vehicle, in terms of use seat belt. Then used the questionnaire method for drivers who have previously been observed. The specificity of this methodology lies in relation to observed and interviewed the driver, allowing precise analysis of attitudes and their actual behavior on the roads while driving. This paper presents the results of an analysis of attitudes on the use of seat belts in the territory covered by the Public Safety Center Banja Luka.

Keywords: analysis, attitudes, seat belts use

1. UVOD

Najefikasnija mjera zaštite vozača i ostalih korisnika vozila tokom vožnje je pravilna upotreba sigurnosnog pojasa. Obavezna upotreba sigurnosnog pojasa je mjera politike bezbjednosti saobraćaja u skoro svim zemljama svijeta. Efekti upotrebe sigurnosnih pojaseva iznose oko 40% na

prednjim sjedištima (za oko 40% smanjuju broj poginulih prilikom sudara vozila). Na zadnjim sjedištima ovi efekti su nedovoljno istraženi, ali su nešto manji (Elvik and Vaa, 2004). (Salzberg et al. 2002) su pokazali da upotreba sigurnosnih pojaseva tokom vožnje smanjuje povrede za 67%. (Bendak S. 2005; Steptoe et al. 2002; and Koushki et al. 2003) su ukazali na obrnuto proporcionalnu

zavisnost povreda u saobraćajnim nezgodama i stope upotrebe sigurnosnih pojaseva.

U razvijenim zemljama koje su počele na vreme upravljati bezbjednošću saobraćaja (Njemačka, Velika Britanija, Finska, Švedska, Australija, Kanada itd.), procenat upotrebe sigurnosnih pojaseva na prednjim sjedištima premašuje 90%. Danas ove zemlje čine velike napore da povećaju upotrebu sigurnosnih pojaseva i na zadnjim sjedištima. Ipak, u Švedskoj, među poginulim vozačima i putnicima sa prednjih sedišta, čak 50% je onih koji nisu koristili pojas (Lipovac, 2008).

Čovjek je najvažniji faktor bezbjednosti saobraćaja koji prouzrokuje ili doprinosi čak 95% saobraćajnih nezgoda (Austroads, 1994). Mada je za bezbjednost saobraćaja značajno ponašanje u saobraćaju, smatra se da osnovu svakog ponašanja čine znanje, vještine i stavovi. Stoga su ovom radu prikazani: najvažniji rezultati samoprijavljenog ponašanja vozača, pregled rezultata anketnog istraživanja o najvažnijim stavovima iz oblasti bezbjednosti saobraćaja, kao i mogući model ponašanja vozača u zavisnosti od njihovih stavova.

2. VREME, MESTO I METOD ISTRAŽIVANJA

Švedska kompanija SWEROAD je, od oktobra 2011. do juna 2012. godine, realizovala projekat "Unapređenje stanja i zaštitnog sistema bezbjednosti saobraćaja u Republici Srpskoj". U okviru ovog projekta realizovan je i podprojekat: "Ponašanje i stavovi vozača o prihvatanju i upotrebi sigurnosnih pojaseva u automobilu na području Republike Srpske" čiji je konačni cilj bio sagledavanje postojećeg stanja stavova i ponašanja korisnika vozila u pogledu upotrebe sigurnosnih pojaseva, odnosno istraživanje efekata kampanje koja je realizovana u okviru projekta.

Istraživanje je obuhvatilo svih pet Centara javne bezbjednosti (Banjaluka, Doboj, Bijeljina, Istočno Sarajevo i Trebinje) u Republici Srpskoj. Na unapred definisanim mjestima, na putevima i ulicama Republike Srpske, prema unaprijed definisanim postupcima, obučeni brojači su snimali slučajni uzorak vozila i evidentirali da li putnici u vozilu koriste sigurnosni pojas. Vozači, čije je ponašanje u saobraćaju snimljeno i evidentirano, su anketirani na pogodnim mjestima. Ovakvo istraživanje je vršeno u dva navrata: prije (februar 2012.) i nakon (maj 2012.) kampanje čiji cilj je bio povećanje upotrebe sigurnosnih pojaseva. Na području svakog Centra javne bezbjednosti pojedinačno, istraživanje je vršeno na pet različitih lokacija: dvije lokacije su se nalazile u naselju, a tri, van naselja. Za lokacije su odabrana mjesta na kojima su vozači zaustavljali svoja vozila i

napuštali ih, kao što su parkinzi, benzinske pumpe, tržni centri i sl. Na svim odabranim lokacijama metodom slučajnog uzorka, snimljeno je ponašanje u najmanje 600 vozila i anketirano najmanje 120 vozača putničkih automobila (minimalno 600 anketiranih vozača po jednom CJB). U ukupnom uzorku anketiranih vozača (6.030), bilo je 4.432 (73,5%) vozača muškog i 1.598 (26,5%) vozača ženskog pola.

Neposrednim opažanjem prikupljeni su podaci o upotrebi sigurnosnog pojasa za vozače i ostale putnike u vozilu za:

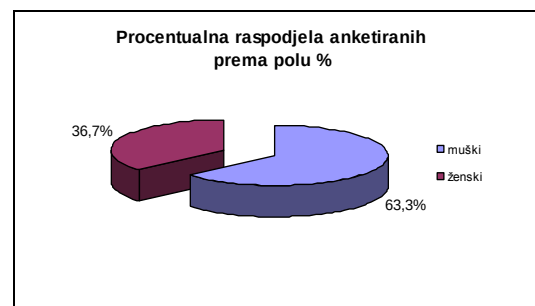
- 400 vozila u naselju
- 510 vozila van naselja
- Anketirano je 622 vozača motornih vozila, različitih klasa. Vozači su birani metodom slučajnog uzorka prilikom neposrednog opažanja.

Odziv vozača na anketiranje je bio relativno dobar (oko 68,3%), što se donekle može pripisati lokacijama na kojima je anketiranje vršeno, ali i vještinama anketara, bez obzira na loše vremenske uslove (promjenljivo oblačno sa kišom). Od ukupnog broja opaženih vozila, anketirana su 622 vozača.

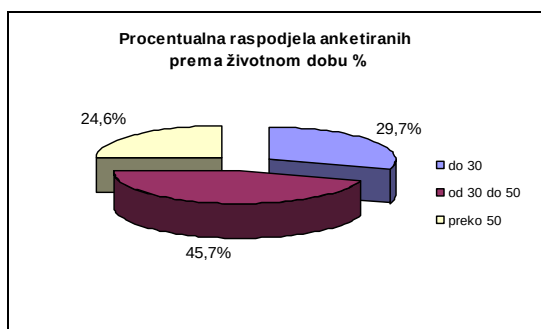
3. REZULTATI

3.1. Struktura uzorka

U nastavku rada prikazani su samo najvažniji rezultati anketnog istraživanja samoprijavljenog ponašanja vozača i njihovih stavova o efikasnosti sigurnosnog pojasa. Od ukupno 910 opaženih automobila na pet lokacija, na anketiranje je pristalo ukupno 622 vozača/vozačica. Od toga broja, 62.5% je vozača, dok je 37.5% vozačica (Grafik 1.). Kada je u pitanju starosno doba anketiranih vozača, gotovo polovina ispitanika (45.7%) imala je od 30 do 50 godina. Osim toga, od ukupnog broja anketiranih, 29.7% su ispitanici mlađeg starosnog doba (do 30 godina), dok je 24.6% ispitanika starije od 50 godina (Grafik 2.).

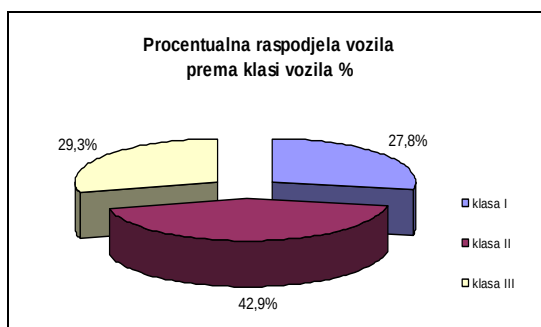


Grafik 1. Procentualna raspodjela anketiranih prema polu

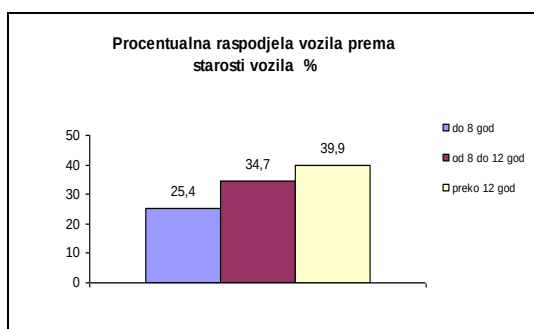


Grafik 2. Procentualna raspodjela anketiranih prema životnom dobu

U ukupnom broju automobila koje su vozili anketirani vozači, moguće je uočiti da je najviše automobila u klasi 2 42,9%, a približno jednaka zastupljenost klase 1 (27,8%) i klase 3 (29,3%), (Grafik 3.). Važno je napomenuti da su procjene klase automobila zasnovane na priloženim listama, ali u znatnom broju slučajeva i na procjeni brojača, jer svi tipovi automobila naravno nisu mogli biti unaprijed predviđeni i naznačeni. Najmanje je vozila mlađih od 8 godina (25,4%), a najviše u trećoj kategoriji (39,9%), (Grafik 4.).



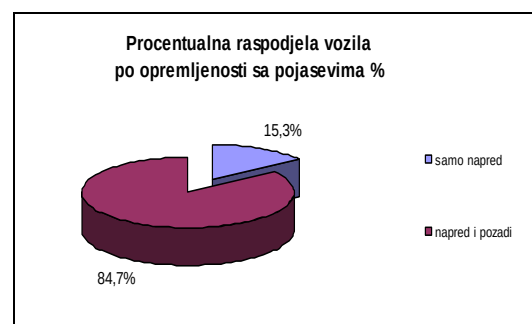
Grafik 3. Procentualna raspodjela anketiranih prema polu



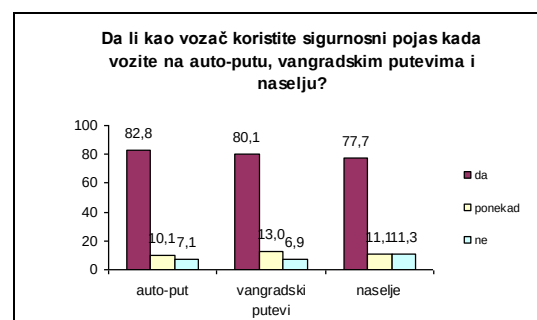
Grafik 4. Procentualna raspodjela anketiranih prema životnom dobu

3.2. Analiza odgovora

Od ukupno 622 anketirana vozača, 15,3% ispitanika je izjavilo da je automobil koji pretežno vozi opremljen sigurnosnim pojasevima samo naprijed, a 84,7% ispitanika je izjavilo da je automobil koji pretežno vozi opremljen sigurnosnim pojasevima naprijed i pozadi, (Grafik 5.). Na pitanje br. 2. Koje se odnosi na korištenje sigurnosnog pojasa tokom vožnje autoputem (Grafik 6.), 82,8% vozača je odgovorilo potvrdno, taj procenat je malo niži za vožnju na vangradskim putevima (80,1%) i putevima u naselju (77,7%).

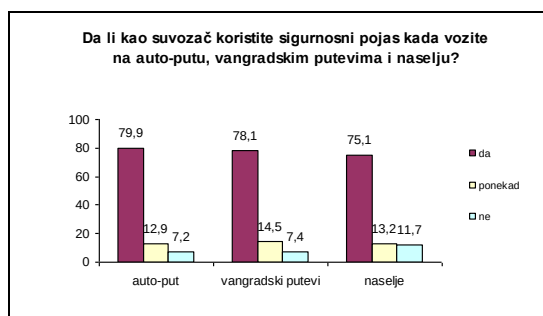


Grafik 5. Procentualna raspodjela vozila po opremljenosti sa pojasevima

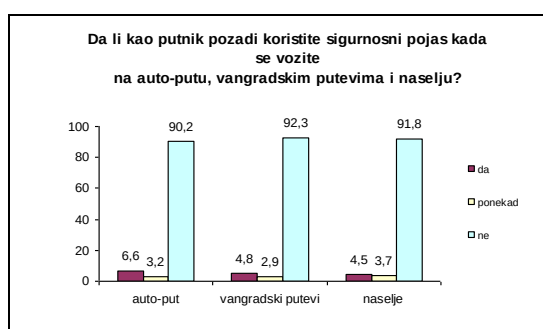


Grafik 6. Procentualna raspodjela odgovora anketiranih na pitanje br.2.

Korištenje sigurnosnih pojaseva na mjestu suvozača pri vožnji na autoputu, vangradskim putevima i u naselju je prikazano na grafiku 7. Približno 80% anketiranih vozača izjavilo je da koristi sigurnosni pojas na mjestu suvozača pri vožnji na autoputu, dok je taj procenat neznatno manji pri vožnji na vangradskim putevima (78%), kao i u naselju (75%). Međutim, kada je u pitanju korištenje sigurnosnog pojasa na zadnjem sjedištu tokom vožnje, raspodjele su skoro identične. Približno jednak broj anketiranih vozača odgovorio da ne koristi pojas u ovom slučaju (naselje/van naselja/autoput), (grafik 8.).



Grafik 7. Procentualna raspodjela odgovora anketiranih na pitanje br.3.



Grafik 8. Procentualna raspodjela odgovora anketiranih na pitanje br.4.

4. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

U nastavku su dati ključni komentari i zapažanja koja proizilaze iz sprovedenog istraživanja na području CJB Banjaluka.

Što se tiče samog uzorka ispitanika/vozila, može se reći da on u odražava strukturu populacije vozača/vozila na putevima na području CJB Banjaluka.

Kad je u pitanju samoprijavljeno korištenje sigurnosnog pojasa, vozači su uglavnom izjavljivali da sigurnosni pojas koriste u svim situacijama (na autoputu, vangradskim putevima i u naselju). Stepenn upotrebe sigurnosnog pojasa rastao je sa kategorijom puta u oba dijela istraživanja (samoprijavljeno ponašanje i opažanje). Primjetne su znatne razlike u stepenu upotrebe sigurnosnog pojasa, tj. u odgovorima dobijenim anketnim putem i stvarnog ponašanja vozača na terenu. Iskrenost vozača nije na zavidnom nivou kada je u pitanju ispitivanje njihovog ponašanja u saobraćaju (upotreba sigurnosnog pojasa). Čini se da određene zablude među vozačima, kao što su mogućnost

zarobljavanja sigurnosnim pojasem u slučaju nezgode ili nepostojanje opasnosti od nevezanog putnika po vozača i druge putnike u vozilu i dalje vladaju.

Ukupan procenat upotrebe sigurnosnog pojasa na mjestu vozača na području CJB Banjaluka iznosi 71%. Muški vozači se rijede vezuju tokom vožnje (69%), u odnosu na žene vozače (75%) na području CJB Banjaluka. Kada je u pitanju stepenn upotrebe pojasa na lokacijama u naselju i van naselja, zaključak je da se vozači češće vežu van naselja (72% prema 70%). Ukupan stepenn upotrebe sigurnosnog pojasa za suvozače je nešto viši nego za vozače i iznosi približno 73%. Za razliku od vozača i suvozača, gdje je procenat upotrebe sigurnosnog pojasa relativno visok, kod putnika pozadi stepenn upotrebe sigurnosnog pojasa je zanemarljiv (oko 6%). Što se tiče vezane djece tokom vožnje, stepenn upotrebe sigurnosnog pojasa za njih iznosi oko 78% na području CJB Banjaluka.

Razlog ovako relativno visokom stepenu upotrebe sigurnosnog pojasa najestu vozača, suvozača i kod djece mogla bi da bude pojačana kontrola od strane policije. U prilog tome govori i rezultat od svega 12% anketiranih vozača koji su izjavili da u posljednjih godinu dana nisu bili kontrolisani.

LITERATURA

- [1] Austroads, (1994). Road Safety Audit, Sydney.
- [2] Bendak, S. (2005). Seat belt utilization in Saudi Arabia and its impact on road accident injuries. Accident Analysis and Prevention, 37, 367–371.
- [3] Elvik, R. i Vaa, T. (2004). The Handbook of Road Safety Measures. Elsevier, London. Evans, L. (1997). Highway design and traffic safety, Engineering handbook, Sydney.
- [4] Koushki, P.A., Bustan, M.A., Kartam, N., 2002. Impact of safety belt use on road accident injury and injury type in Kuwait. Accident Analysis and Prevention 35 (2), 237–241
- [5] Salzberg, P., Yamada, A., Saibel, C. and Moffat, J. (2002). Predicting seat belt use in fatal motor vehicle crashes from observation surveys of belt use. Accident Analysis and Prevention 34, 139 – 148.
- [6] SweRoad (2012). Improvement of Road Safety Management and Conditions in the Republic of Srpska, World Bank Road.

[7] Infrastructure and Safety Project undertaken for Public Company Republic of Srpska Roads, Banja Luka.

[8] Lipovac, K. (2008). Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ, Beograd.

[9] Lipovac, K. et al. (2012). Upotreba sigurnosnih pojaseva, prediktori modela ponašanja vozača,

Transportna Infrastruktura i Transport. Sarajevo. (prihvaćen rad za časopis TIT)