

UTJECAJ KORIŠTENJA MOBITELA U VOŽNJI NA SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI

Martina Ljubić Hinić

Veleučilište u Šibeniku, Trg Andrije Hebranga 11, 22 000 Šibenik, Hrvatska

Nikica Božić

MUP-PU- Šibensko-kninska, Velimira Škorpika 5, 22 000 Šibenik, Hrvatska

Ana-Mari Janković

Veleučilište u Šibeniku, Trg Andrije Hebranga 11, 22 000 Šibenik, Hrvatska

Sažetak

Jedna od ključnih odrednica cestovnog prometa svake države je i sigurnost u prometu, a da bi se to postiglo, poduzimaju se preventivne mjere, akcije i aktivnosti. Republika Hrvatska se zajedno s ostalim zemljama svijeta uključila u rješavanje tog kompleksnog problema usklađivanjem Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa s 4. Akcijskim programom za sigurnost cestovnog prometa zemalja članica EU i „Desetljećem akcije za sigurnost cestovnog prometa“ Ujedinjenih naroda. Uporaba mobitela tijekom vožnje jedan je od uzroka prometnih nesreća jer ometa vozača da u potpunosti bude usredotočen na vožnju čime postaje opasan za sebe i za druge sudionike prometa. Naime, relativni rizik za sudjelovanje u prometnoj nesreći dok se koristiti mobitel sličan je opasnostima koje su povezane s vožnjom pod utjecajem alkohola. Spol vozača također utječe na učestalost uporabe mobitela tijekom vožnje. Korištenje mobitela za vrijeme vožnje utječe na sigurnost cestovnog prometa, kako u svijetu - tako i u RH. Istraživanjem se htjelo utvrditi koliki udio vozača Šibensko-kninske županije koristi mobitel tijekom vožnje u odnosu na vozače RH te da li promicanje prometne kulture, obrazovanje i mjere utječu na smanjenje uporabe mobitela u vožnji.

Ključne riječi: sigurnost cestovnog prometa, mobitel, spol vozača, obrazovanje i mjere

HOW THE USAGE OF MOBILE PHONES WHILE DRIVING AFFECTS ROAD SAFETY IN ŠIBENIK-KNIN COUNTY

Abstract

Traffic safety, among other things, is what most defines road transport in every country. Preventive measures, actions and activities are undertaken with this final goal in mind. Alongside other world countries, the Republic of Croatia is also involved in tackling this complex issue by harmonising the National Road Safety Programme with the 4th Road Safety Action Programme of EU Member States and the “Decade of Action for Road Safety” of the United Nations. The usage of mobile phones while driving is a frequent cause of traffic accidents as it prevents the driver from being completely focused on driving, thus making them dangerous for both themselves and other road users. The relative risk of becoming involved in a traffic accident while using a mobile phone is namely similar to the dangers linked with driving under the influence of alcohol. The gender of a driver also affects the frequency of mobile phone use while driving. The use of mobile phones while driving affects the road safety both on the global level and in the Republic of Croatia. The aim of the research was to determine the share of drivers in the Šibenik-Knin County who use mobile phones while driving as compared to drivers in the Republic of Croatia, as well as whether the promotion of traffic culture, the education carried out and the measures introduced effect a decrease in mobile phone use while driving.

Key words: road safety, mobile phone, driver gender, education and measures

1. UVOD

Republika Hrvatska, kao i sve zemlje svijeta, suočava se s prevelikim brojem prometnih nesreća u cestovnom prometu. Jedna od ključnih odrednica cestovnog prometa svake države je i sigurnost u prometu. U većini ljudskih aktivnosti prisutan je rizik, no daleko najveći je upravo u cestovnom prometu u kojem sudjeluje gotovo svaki čovjek kao pješak, biciklist, motorist, putnik ili vozač cestovnog prijevoznog sredstva.

Sigurnost u prometu ugrožavaju pojave prometne delikvencije, predispozicije za nesreće i ergonomske faktori. Analize uzroka prometnih nesreća u cestovnom prometu ukazuju na to da je, zahvaljujući poboljšanju tehnologije prometa, znatno smanjeno ugrožavanje sigurnosti zbog tehničkih nedostataka kao što su otkazivanje uređaja u vozilu, loša kvaliteta prometnica i neprikladna signalizacija. Niti čimbenici okoliša, uz potrebno pridržavanje propisa, ne mogu toliko ugroziti sigurnost prometa kao što to može čovjek. Iako u sustavu sigurnosti prometa ima mnogo čimbenika, preventivne i represivne mjere uglavnom se usmjeravaju na vozača, jer je na temelju dosadašnjih analiza i ocjena stanja utvrđeno da je upravo čovjek ključan čimbenik u izbjegavanju nezgode. U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama Republike Hrvatske nedovoljno je zastupljena problematika korištenja mobitela za vrijeme vožnje, kao i pogubne posljedice te navike.

U svim zemljama svijeta poduzimaju se preventivne mjere, akcije i aktivnosti radi što veće sigurnosti prometa. Republika Hrvatska se zajedno s ostalim zemljama svijeta uključila u rješavanje tog kompleksnog problema usklađivanjem Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa s 4. Akcijskim programom za sigurnost cestovnog prometa zemalja članica EU i „Desetljećem akcije za sigurnost cestovnog prometa“ Ujedinjenih naroda.

2. SIGURNOST PROMETA NA CESTAMA REPUBLIKE HRVATSKE

Hrvatski sabor donio je 2004. godine „Zakon o sigurnosti prometa na cestama“ koji je imao pozitivne učinke na ponašanje sudionika u prometu, ali samo u prvim godinu dana od stupanja na snagu. Broj poginulih sudionika u prometu je do 2008. godine porastao za 11,2% u odnosu na 2005. godinu. Novi „Zakon o sigurnosti prometa na cestama“ stupio je na snagu 2008. godine koji je kao posljedicu imao najmanji broj poginulih u 2010. godini u razdoblju za posljednjih deset godina.[1]

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama iz 2011. godine utvrđena su temeljna načela međusobnih

odnosa, ponašanja sudionika i drugih subjekata u prometu na cesti, kao i osnovni uvjeti kojima moraju udovoljavati ceste glede sigurnosti prometa.[2]

Uz zakon o sigurnosti prometa na cestama u RH u primjeni je i Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske koji je prvi put donesen odlukom Vlade Republike Hrvatske na sjednici održanoj 16. lipnja 1994. godine za razdoblje od dvije godine. Nakon postizanja pozitivnih rezultata i dostizanja određenih ciljeva potvrdila se njegova opravdanost pa su naredni razdobljima donesena još tri Programa i to drugi za razdoblje od 1996. do 2000. godine, treći od 2001. do 2005., a četvrti od 2006. do 2010. godine. Tijekom provedbe Nacionalnog programa 2006.-2010. ostvarena je svrha programa, a to je smanjenje broja poginulih u prometnim nesrećama na razinu od 10 poginulih na 100 000 stanovnika godišnje. Tijekom 2010. godine je u prometnim nesrećama na hrvatskim cestama bilo 9.6 poginulih na 100 000 stanovnika u odnosu na 2008. godinu kada je bilo zabilježeno 15 poginulih na 100 000 stanovnika, a broj poginulih osoba i prometnih nesreća se i dalje smanjuje.

Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH donosi se za isto razdoblje za koje je Europska unija donijela 4. Akcijski program cestovne sigurnosti u kojem predlaže da se za razdoblje 2011. – 2020. planira smanjenje broja stradalih u prometnim nesrećama za 50%. Ukoliko bi se takav cilj smanjenja broja poginulih u prometnim nesrećama za 50% do 2020. godine ostvario, Republika Hrvatska bi se znatno približila zemljama koje već niz godina imaju odlične rezultate u području sigurnosti prometa. Statistika po članicama EU pokazuje da su zemlje s najmanjim brojem poginulih Velika Britanija, Švedska, Nizozemska i Danska, sa oko 30 poginulih na milijun stanovnika.[4]

Osnovni cilj Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa je smanjiti broj poginulih na prometnica. Da bi se postigao ovaj cilj mjere Nacionalnog programa podijeljene su na pet područja djelovanja: promjena ponašanja sudionika u prometu, bolja cestovna infrastruktura, sigurnija vozila, učinkovita medicinska skrb nakon prometnih nesreća i ostala područja djelovanja.[5]

3. UPORABA MOBITELA TIJEKOM VOŽNJE

Vozači koji koriste mobitele tijekom vožnje predstavljaju opasnost za sebe i druge sudionike u prometu. Uporaba mobitela tijekom vožnje jedan je od značajnih uzroka prometnih nesreća jer ometa vozača da u potpunosti bude usredotočen na vožnju.[6]

Provedenim istraživanjem na Sveučilištu u Utahu, Salt Lake City, utvrđen je znatan utjecaj mobitela

na reagiranje vozača od trenutka uočavanja opasnosti pa sve do zaustavljanja vozila.[7] Istraživanjem, u kontroliranim laboratorijskim uvjetima, se htjela usporediti vožnja između vozača koji koriste mobitel tijekom vožnje i vozača pod utjecajem alkohola (0,08% alkohola u krvi). U istraživanju se koristio simulator vožnje visoke kakvoće na kojem su se usporedile performanse vozača s mobitelom s performansama vozača koji su bili pod utjecajem alkohola. Rezultati istraživanja su pokazali da je reakcija kočenja vozača koji koriste mobitela sporija za 9% od onih koji nisu koristili mobitel tijekom vožnje. Nasuprot tome vozači pod utjecajem alkohola su pokazali agresivniji stil vožnje prilikom približavanja vozila ispred njih i primjenjivali za 23% veću silu kočenja. Spol je važan čimbenik kada su u pitanju agresivna vožnja i sklonost prometnim nesrećama. Naime, neki statistički podaci pokazuju kako muškarci sudjeluju u dvostruko više prometnih nesreća za razliku od žena, tako je vjerojatnost da će žena stradati u prometnoj nesreći 25% niža u odnosu na muškarca.[8] Vjerojatnije će muškarci biti uključeni u nesreće uzrokovane prebrzom vožnjom, alkoholiziranošću, većim riskiranjem ili uporabom mobitela tijekom vožnje nego žene dok će kod žena uzrok biti loša procjena[9].

O stanju sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske skrbi Ministarstvo unutarnjih poslova, koje prati stanje i promjene sigurnosti u cestovnom prometu, a rezultati tog praćenja prikazuju se statistički u „Biltenu o sigurnosti cestovnog prometa“. Brojem evidentiranih prekršaja uporabe mobitela tijekom vožnje u odnosu na ukupan broj registriranih vozača motornih vozila RH može se dobiti uvid o navikama uporabe mobitela tijekom vožnje kod vozača motornih vozila (tablica 2.).

Tablica 1. Prikaz evidentiranih prekršaja uporabe mobitela za vrijeme vožnje u RH

GODINA	UKUPAN BROJ VOZAČA	EVIDENTIRANI PREKRŠAJI UPORABE MOBITELA TIJEKOM VOŽNJE	
		Broj prekršaja	%
2008.	2 179 514	20 484	9,39
2009.	2 208 621	21 705	9,83
2010.	2 233 963	19 818	8,87
2011.	2 250 877	22 137	9,83
2012.		24 504	

Izvor: Obrada autora

Analizom podataka dobivenih iz evidencije prometnih prekršaja bez prometnih nesreća dolazi se do saznanja da se udio evidentiranih prekršaja uporabe mobitela tijekom vožnje od 2008. do 2011. kreće između 9 i 10% (tablica 1.). Iznimka je 2010. kada je usprkos povećanom broju vozača u RH došlo do smanjenja evidentiranih prekršaja za

3,25% odnosu na 2008. i 8,69% u odnosu na 2009. Usporedbom broja vozača u RH čiji je broj porastao za 3,27% i porasta broja prekršaja za 8,07% u razdoblju od 2008. do 2011. vidi se povećanje korištenja mobitela u tom periodu od 4,80%.

Tablica 2. Prikaz evidentiranih prekršaja uporabe mobitela za vrijeme vožnje u Šibensko-kninskoj županiji

GODINA	REPUBLIKA HRVATSKA	ŠIBENSKO-KNINSKA ŽUPANIJA	
		Broj prekršaja	%
2008.	20 484	2 413	11,8
2009.	21 705	2 377	10,9
2010.	19 818	1 992	9,7
2011.	22 137	1 945	8,8
2012.	24 504	1 564	6,4

Izvor: Obrada autora

U posljednjih 5 godina broj prekršaja u RH porastao je za 19,63% dok je u Šibensko-kninskoj županiji prisutan trend smanjenja broja prekršaja (tablica 2.). U promatranom vremenskom periodu broj prekršaja u Šibensko-kninskoj županiji smanjio se za 35,2% tj. tijekom 2012. godine evidentirano je 849 prekršaja manje u odnosu na 2008. godinu. Najveći broj evidentiranih prekršaja uporabe mobitela za vrijeme vožnje bio je 2008. godine kada je iznosio 2 413.

4. ANALIZA UPORABE MOBITELA ZA VRIJEME VOŽNJE U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI

U Šibensko-kninskoj županiji provedeno je istraživanje putem anonimne ankete kako bi se dobili podatci o uporabi mobitela tijekom vožnje i stavovi vozača vezani uz mogućnosti njihovog smanjenja uporabe mobitela. Odgovori i mišljenja dobiveni su na temelju odabranih jednostavnih, jasnih, nedvosmislenih i nesugestivnih pitanja. Pitanja su bila postavljena izabranom uzorku ispitanika koji je reprezentativan za problematiku koja se proučava. Registrirani odgovori ispitanika na kraju su obrađeni postupcima statističke analize.

Tablica 3. Prikaz ispitanika prema dobi i spolu

STAROSNA DOB	SPOL	
	MUŠKI	ŽENSKI
18 - 24	44	47
26 - 35	26	25

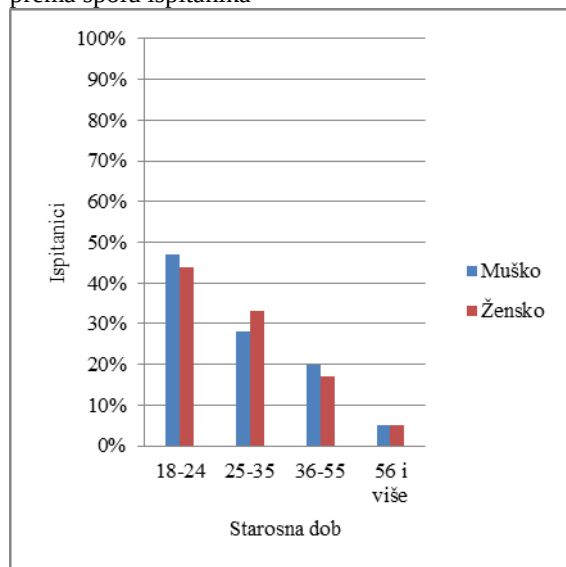
36 – 55	23	15
56 i više	6	3

Izvor : Obrada autora

Anketiranje je obavljeno na 210 ispitanika i to 105 žena i 105 muškaraca od kojih se 14 ženskih i 6 muških ispitanika izjasnilo da ne voze ili ne posjeduju vozačku dozvolu. Od ispitanika koji posjeduju vozačku dozvolu 28 ženskih i 11 muških ispitanika svih dobnih skupina izjasnilo se da tijekom vožnje nikada ne koriste mobilni telefon. Za potrebe istraživanja obrađivali su se podaci ispitanika koji posjeduju vozačku dozvolu i tijekom vožnje koriste mobilni telefon, a razvrstani su prema spolu i dobnim skupinama (tablica 3.).

Iz grafikona 1. vidljivo je da populacija starosti od 18 do 24 godine prednjači u uporabi mobitela tijekom vožnje. Uporaba mobitela se smanjuje povećanjem starosne dobi ispitanika. Ukoliko se pogleda spol ispitanika vidljivo je da je uporaba mobitela zastupljenija kod muških ispitanika u odnosu na ženske kod populacije starosti od 18 do 24 godine i od 36 do 55 godine. U starosnoj dobi od 25 do 35 godine ženski ispitanici za 15% više koriste mobilni telefon tijekom vožnje u odnosu na muške ispitanike.

Grafikon 1. Uporaba mobitela tijekom vožnje prema spolu ispitanika



Izvor: Obrada autora

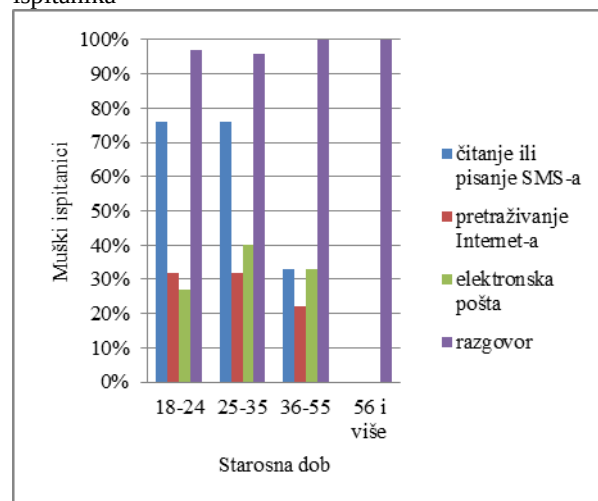
Prilikom posezanja za mobitelom, kako bi primio ili uputio poziv, vozač ne gleda na cestu i nema potpunu percepciju prometne situacije. Razina intenziteta razgovora proporcionalna je s razinom odvlačenja pažnje. Telefonski poziv koji uključuje visoku razinu emocija uzrokuje veće usredotočenje vozača na poziv, a manje na uvjete prometa oko

sebe. Studije su pokazale da razgovor telefonom više odvraća pozornost nego razgovor sa suvozačem, te da čak i dvije minute nakon što je razgovor završio vozač nema potpunu percepciju prometa oko sebe [10].

Pisanje tekstualne poruke, slanje elektronske pošte ili pretraživanje Interneta na mobitelu podiže razinu rizika eksponencijalno pošto vozač gleda uređaj prilikom navedenih radnji i koncentrira na sastavljanje i čitanje teksta.

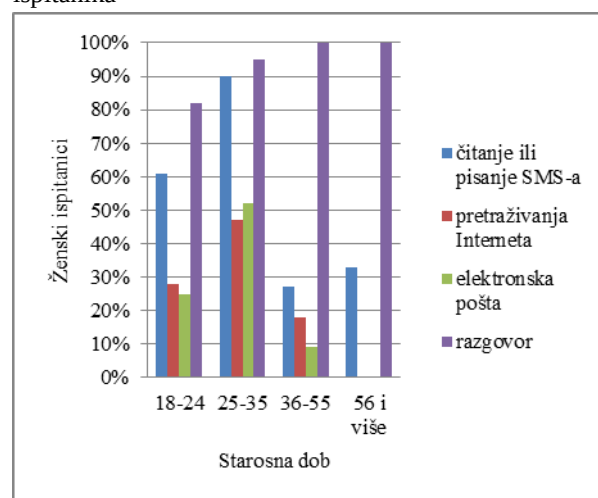
Ispitanicima su postavljena pitanja vezana uz radnje koje najčešće obavljaju tijekom vožnje. Ponudeni odgovori su bili razgovor, čitanje ili pisanje tekstualnih poruka, pretraživanje Interneta ili pregledavanje i pisanje elektronske pošte. Rezultati najčešće obavljenih radnji na mobitelu tijekom vožnje po spolu i starosnoj dobi ispitanika prikazani grafikonima 2. i 3.

Grafikon 2. Prikaz radnji na mobitelu muških ispitanika



Izvor: Obrada autora

Grafikon 3. Prikaz radnji na mobitelu ženskih ispitanika

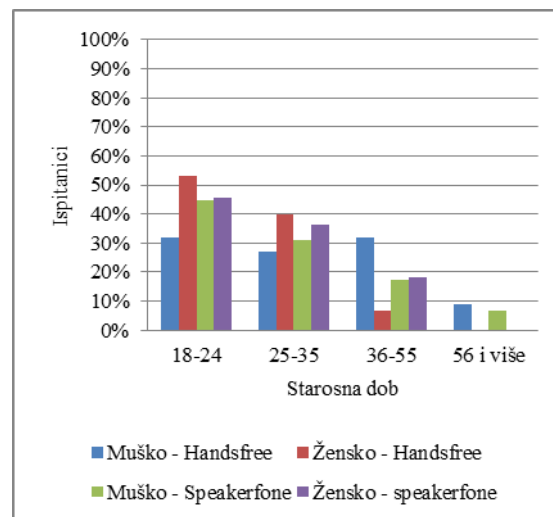


Izvor: Obrada autora

Razgovor na mobitel tijekom vožnje najzastupljeniji je kod ženske i muške populacije starosne dobi od 36 do 55 godine te 55 i više godina. Muški ispitanici starosne dobi od 18 do 24 godine razgovaraju na mobitel 27% te pišu ili čitaju tekstualne poruke 29,2% više u odnosu na ženske ispitanike iste starosne dobi. Pretraživanje Interneta najzastupljenije je kod ženskih ispitanika starosne dobi od 25 do 35 godine u odnosu na ukupno promatrane ispitanike. Ispitanice starosti od 25 do 35 godinae pretražuju Internet za 11,1% više i upotrebljavaju elektronsku poštu za 4,8% više od muškaraca iste dobi tijekom vožnje. Ženski ispitanici starosti od 36 do 55 godine pregledavaju elektronsku poštu 71,4% više u odnosu na muške ispitanike iste dobne skupine, dok muški ispitanici prednjače za 33,4% u pisanju ili čitanju tekstualnih poruka. Ženski ispitanici starosne dobi od 56 i više godina koriste usluge čitanja ili pisanja tekstualnih poruka za razliku od muških ispitanika koji isključivo samo razgovaraju na mobitel tijekom vožnje. I muški i ženski ispitanici starosti od 56 i više godina ne koriste usluge pretraživanja Interneta niti pregledavanja elektronske pošte što bi se moglo povezati s posjedovanjem mobilnih uređaja koji ne nude te opcije.

„Handsfree“ uređaji i opcija „speakerfone“ na mobilnim uređajima omogućavaju telefoniranje tokom vožnje bez držanja mobilnog uređaja u ruci. Iako se uređaj ne drži u ruci i obje ruke su slobodne za upravljanje vozilom, navedene opcije također ometaju vozača. Razlog tome je smanjenje koncentracije zbog usredotočenosti na razgovor. „Speakerfone“ opciju i „Handsfree“ uređaje najviše koriste muški ispitanici starosti od 56 i više godina u odnosu na ukupne ispitanike. Uporaba „Handsfree“ uređaja i „speakerfone“ opcije raste s obzirom na godine starosti kod muških ispitanika za razliku od ženskih ispitanika kod kojih se smanjuje tj. skupina od 56 godina i više uopće ih ne upotrebljava (grafikon 4.).

Grafikon 4. Uporaba „Handsfree“ uređaja i opcije „speakerfone“ kod svih ispitanika



Izvor: Obrada autora

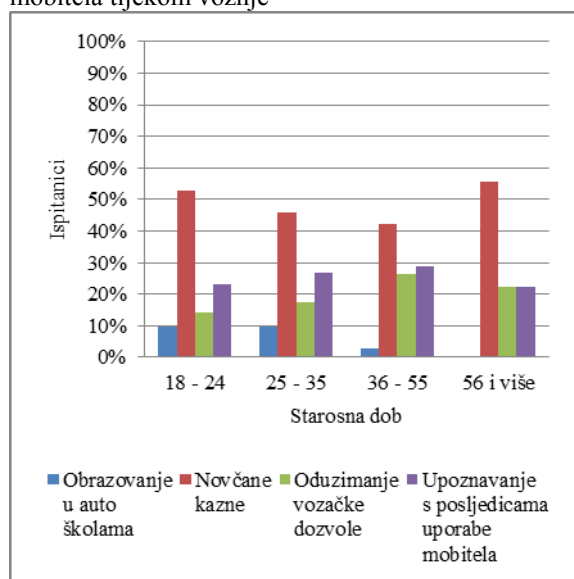
Veliki broj vozača ispitanika nije upoznat s podatkom da vozači koji koriste mobitel u vožnji imaju vrlo sličan način vožnje kao i vozači pod utjecajem alkohola (tablica 4.). Povećanjem starosne dobi ispitanika informiranost o utjecaju uporabe mobitela tijekom vožnje na sigurnost cestovnog prometa se drastično smanjuje, kao i upoznatost vozača s obrascem korištenja mobitela tijekom vožnje. Ispitanici dobne skupine od 56 i više godina 100% nisu upoznati s problematikom korištenja mobitela tijekom vožnje što se može povezati s činjenicom da su mobiteli kao sredstvo komunikacije prisutni zadnjih 20-tak godina. Tablica 4. Informiranost i poznavanje pravila korištenja mobitela tijekom vožnje

STAROSNA DOB	Informiranost o utjecaju uporabe mobitela tijekom vožnje na sigurnost cestovnog prometa		Upoznatost s obrascem ponašanja vozača prilikom uporabe vozila tijekom vožnje	
	DA	NE	DA	NE
18 - 24	73,6	26,4	60,4	39,6
26 – 35	51,9	48,1	50	50
36 – 55	13,	86,9	44,7	55,3
56 i više		100		100

Izvor: Obrada autora

Mjere za smanjenje uporabe mobitela u vožnji nije lako predložiti pošto nisu svi vozači jednaki i nemaju iste predispozicije. Mjere kojima se može djelovati na uporabu mobitela tijekom vožnje jesu edukativne i represivne.

Grafikon 5. Moguće mjere za smanjenje uporabe mobitela tijekom vožnje



Izvor: Obrada autora

Ispitanicima su postavljena pitanja vezana uz moguće mjere za smanjenje uporabe mobitela tijekom vožnje, a rezultati su prikazani u grafikonu 5. Kao najznačajniju mjeru za mogućnost smanjenja uporabe mobitela tijekom vožnje ispitanici su naveli novčanu kaznu. Program upoznavanja o posljedicama uporabe mobitela tijekom vožnje zauzeo je 2. mjesto od navedenih mogućih mjera za smanjenje uporabe mobitela tijekom vožnje. Mjere oduzimanja vozačke dozvole i obrazovanje u auto školama ocjenjene su kao najslabije mjere.

5. MOGUĆNOST SMANJENJA UPORABE MOBITELA TIJEKOM VOŽNJE

Povezanost uporabe mobitela s prometnim nesrećama postoji, policijska izvješća govore o povećanju prometnih nesreća izazvanih korištenjem mobitela u vožnji.

Jedan od mogućih načina kako spriječiti ovu situaciju jest ugradnja „uređaja za nadzor vožnje po cesti“ tipa „radarska kontrola udaljenosti između vozila“ koji će pratiti način ponašanja vozača te ga zvučnim signalima upozoriti kada prelazi središnju crtu ili kada vrluda, naglo koči ili na neki drugi način ugrožava sigurnost drugih sudionika u prometu.

Znanstvenici indijskog Sveučilišta Anna University of Technology u Tamilnadu, ovom problemu žele doskočiti sustavom koji su već počeli testirati na tamošnjim prometnicama, a koji je u stanju detektirati telefonske razgovore tijekom kretanja vozila. Policija bi u uređaje za kontrolu brzine ugradila i uređaje za kontrolu korištenja mobitela

tijekom vožnje. Sustav je u stanju i blokirati signal mobitela tijekom vožnje, no omogućio bi normalno dalje korištenje uređaja kada se vozilo zaustavi. Nedostatak tog sustava je što sustav koristi RFID čipove koji omogućuju identifikaciju radio frekvencija koji bi trebali biti ugrađeni u vozila, na što će se proizvođači automobila jako teško odlučivati, pa će biti potrebno donijeti zakonsku regulativu obveze instaliranja takve opreme, kao što danas automobili moraju posjedovati pojaseve. Sličan sustav razvijaju i američki znanstvenici, no oni ga žele ponuditi na tržište ljudima koji će ga ugrađivati besplatno u svoje automobile, recimo roditeljima koju svoje automobile posuđuju djeci [11].

Većina vozača svjesno upotrebljava mobitel tijekom vožnje iako znaju da čine prekršaj i ugrožavaju sigurnost prometa. Smatraju kako se s time mogu nositi i da to što čine ne predstavlja opasnost za njih i okolinu jer se većinom smatraju dobrim vozačima. Veća pažnja u preventivno-edukativnim akcijama i posvećivanje konkretnim oblicima ponašanja, kao i represivno postupanje mogli bi pozitivno utjecati na smanjenje uporabe mobitela tijekom vožnje.

6. ZAKLJUČAK

U Republici Hrvatskoj prometne nesreće i njihove posljedice veće su nego u najrazvijenijim zemljama Europske unije zbog razlike u cestovnoj infrastrukturi i prometnoj kulturi. Iako je broj poginulih i teško ozljeđenih u prometnim nesrećama u posljednjih deset godina manji stanje sigurnosti u prometu još uvijek ne zadovoljava [12]. U današnje vrijeme sveprisutnost mobitela u svakodnevnom životu pa tako i za vrijeme vožnje utječe na sigurnost cestovnog prometa. Mnogi vozači ne obaziru se na prijetnje kaznama, te uporno voze držeći telefon jednom rukom na uhu što uz pisanje SMS poruka, pretraživanje Internet-a ili pregledavanje i pisanje elektronske pošte zbog smanjene pažnje dovodi do određenog broja prometnih nesreća.

Policija je uspjela kroz svoje redovne i izvanredne zadaće, temeljene na Planu preventivnog i represivnog djelovanja koji je usklađen s odrednicama Nacionalnog programa, pridonijeti boljem sigurnosnom stanju na prometnicama odnosno smanjenju smrtnosti na cestama. Neke od mjera i aktivnosti su: osiguranje stalne i vidljive nazočnosti prometne policije na cestama posebice na najugroženijim mjestima i u kritičnim vremenima, dosljednije sankcioniranje prometnih prekršaja koji dovode do najtežih prometnih nesreća, a tu spadaju i kažnjavanje vozača koji koriste mobitel kao počinitelja prekršaja, dosljedna primjena policijskih ovlasti iz Prekršajnog zakona i Kaznenog zakona prema vozačima koji čine najteže

prometne prekršaje zatim vozače kojima je ustaljena praksa korištenje mobitela u svim prilikama pa tako i za vrijeme vožnje posebice prema recidivistima, posebnu pozornost usmjerenu na mlade vozače-recidiviste.

Prometna kultura dio je kulture uopće, a čine je međusobni odnosi svih sudionika u prometu, komunikacije u prometu te prilagodba prometa čovjeku i čovjeka prometu. Jedan od temeljnih uvjeta sigurnosti prometa na cestama je komuniciranje između vozača, odnosno pravovremeno i jasno pokazivanje namjera drugim vozačima davanjem odgovarajućih znakova i postupanje u skladu s prometnim pravilima. Iako su osnove ponašanja u prometu regulirane propisima, dodatno sporazumijevanje nužno je za sigurnost vožnje. Promicanje kulture smanjenja, a time i kulture korištenja mobitela u svim situacijama, a osobito tijekom vožnje, jedan je od mogućih načina smanjenja rješavanja ove zahtjevne problematike.

Annual Meeting, vol. 48, no. 19, 2210-2212, September 2004.

[11] www.vidi.hr/Pop-Tech

[12] Ministarstvo unutarnjih poslova: Bilten o sigurnosi cestovnog prometa 2011., Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb, 2012.

LITERATURA

- [1] Ministarstvo unutarnjih poslova: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2010., Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb, 2011.
 - [2] Zakon o sigurnosti prometa na cestama 2011., N.N. 67-2224/2008, 48-1197/2010, 74-1575/2011
 - [3] Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada za period 2007.-2012. godine, Ministarstvo unutarnjih poslova, Služba za strateško planiranje, analitiku i razvoj
 - [4] <http://www.euractiv.rs/eu-prioriteti/5589-najmanji-broj-poginulih-na-putevima-eu-u-posljednjih-50-godina>
 - [5] <http://www.mup.hr/main.aspx?id=92967>
 - [6] <http://www.zet.hr/media/65736/telefoniranje%20tijekom%20vo%C5%BEenje.pdf>
 - [7] F.A. Drews, H. Yazdani, C.N. Godfrey, J.M. Cooper, D.L. Strayer: Text Messaging During Simulated Driving, Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society, vol. 51, no. 5, 762-770, October 2009.
 - [8] <http://www.istrazime.com/prometna-psihologija/razlike-izmeu-muskaraca-i-zena-s-obzirom-na-uzroke-i-broj-prometnih-nesreca/>
 - [9] D. Yagil: Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations, Transportation Research Part F 1, 123-135, 1998.
 - [10] F.A. Drews, M. Pasupathi, D.L. Strayer: Passenger and Cell Phone Conversations in Simulated Driving, Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society
- IV Savjetovanje sa međunarodnim učešćem: Mobilnost i sigurnost cestovnog prometa*