

STAVOVI VOZAČA O UPOTREBI SIGURNOSNOG POJASA NA PODRUČJU REPUBLIKE SRPSKE-PRE I POSLE KAMPANJE

Milan Tešić

Panevropski Univerzitet Apeiron, Saobraćajni fakultet, 78000 Banja Luka, BiH,
milan.te.sicm@gmail.com

Sažetak: Step en upotrebe sigurnosnih pojaseva tokom vožnje je obrnuto proporcionalan sa rizikom od saobraćajnih nezgoda sa poginulim i teško povređenim licima. Step en upotrebe sigurnosnih pojaseva u Republici Srpskoj je na niskom nivou, upoređujući sa zemljama sveta koje su na vreme uočili njihov značaj. Zemlje širom sveta koje su na vreme shvatile problem bezbednosti saobraćaja, kontinualno provode kampanje kako bi se unapredilo ponašanja učesnika u saobraćaja. Slično tome, u Republici Srpskoj je sprovedena jednomesečna kampanja o važnosti upotrebe sigurnosnog pojasa. U radu su prikazani rezultati i efekti sprovedene kampanje.

Ključne reči: Sigurnosni pojas, kampanja, efekti.

DRIVER ATTITUDES OF SEAT-BELT USAGE IN REPUBLIC OF SRPSKA- BEFORE AND AFTER CAMPAIGN

Abstract: The degree of seat belts use while driving is inversely proportional to the risk of traffic accidents with fatalities and severely injured persons. The degree of use of seat belts in the Republic of Srpska is at a low level, compared with the countries of the world that are observed during their significance. Countries around the world that are at the time realized the problem of traffic safety campaigns carried out continuously in order to improve the behavior of participants in traffic. Similarly, in the Republic of Srpska was conducted one month campaign on the importance of wearing a seat belt. This paper presents the results and effects of conducted campaigns.

Key words: Seat belt, campaign, effects.

1. UVOD

Ponašanje učesnika u saobraćaju bitno utiče na bezbednost saobraćaja i ogleda se kroz poštovanje saobraćajnih propisa. To je mjera politike bezbednosti saobraćaja u skoro svim državama sveta (Lipovac at all., 2012). Istraživanja (Elvik and Vea, 2004), su pokazala da je efekat upotrebe sigurnosnog pojasa na prednjim sedištim a oko 40% (za oko 40% smanjuje broj poginulih prilikom sudara vozila). Prosečna efikasnost sigurnosnog pojasa na zadnjim sedištim a procenjuje se kao $18 \pm 9 \%$. Ove procene ukazuju da postoji mogućnost da sigurnosni pojasevi na zadnjim sedištim a smanjuju verovatnoću smrtnosti za 97.5% (Evans, 1988). Iz prethodno navedenih razloga, neophodno je uložiti velike napore, kako bi step en upotrebe ovog indikatora performansi bezbednosti saobraćaja (u daljem tekstu: BS), kod nas bio u rang u sa stepenom upotrebe sigurnosnog pojasa u zemljama kao što su: Švedska, Danska, Velika Britanija i druge. Posebno je važno raditi na stepenu upotrebe sigurnosnog

pojasa na zadnjim sedištim. Isti je u Republici Srpskoj skoro zanemrljiv i pored činjenice, da nevezani putnici na zadnjem sedištu predstavljaju opasnost za vezane putnike na prednjem sedištu prilikom saobraćajne nezgode. (Lipovac, 2008).

2. CILJ ISTRAŽIVANJA

Cilj israživanja je da se utvrdi stepen upotrebe sigurnosnog pojasa kod vozača i putnika u vozilu na području Republike Srpske, pre i posle sprovedene jednomesečne kampanje o upotrebi sigurnosnog pojasa. Osnovna hipoteza kreće od toga da je stepen upotrebe sigurnosnog pojasa kod putnika u vozilu manji u naselju nego na vangradskim putevima. U ovom slučaju je izvršena disperzija na nekoliko pratećih faktora koji utiču na ishod dokaza postavljene hipoteze, a to su: pol, životna dob, vozački staž, pređena kilometraža, nivo obrazovanja, starost i klasa vozila.

3. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

3.1. Vreme i mesto istraživanja

Istraživanje je sprovedeno u dva dela. Prvi dio je završen u mesecu martu 2012. godine na području svih pet Centara javne bezbednosti Republike Srpske (CJB Banja Luka, Doboj, Bijeljina, Istočno Sarajevo i Trebinje). Nakon prvog dela istraživanja, sprovedena je jednomesečna kampanja o upotrebi sigurnosnog pojasa, te se drugom delu istraživanja pristupilo u mesecu maju 2012. godine. Drugi dio istraživanja je završen u junu 2012. godine.

Istraživanje je vršeno na području svakog CJB i to na pet lokacija (dve u naselju i tri van naselja). Za lokacije su odabrani prilazi tržnim centrima, benzinskim stanicama, parkinzima i sl. Istraživanje je vršeno u dve faze. Prva faza obuhvata opažanje i evidentiranje ponašanja vozača, dok je u drugoj fazi vršena anketa vozača koji su pristali da budu anketirani. Na svakoj lokaciji istraživanje je trajalo od 2 do 5 h dnevno, da bi se prikupio ukupan uzorak od najmanje 120 anketiranih vozača na svakoj lokaciji unutar jednog centra javne bezbednosti.

3.2. Metod istraživanja

Metod istraživanja koji je korišćen jeste neposredno opažanje i metoda ankete. Prvo se pristupilo metodi ankete u kombinaciji sa neposrednim opažanjem. Za anketiranje je korišćen posebno pripremljen upitnik u svrhu istraživanja stepena upotrebe sigurnosnog pojasa u saobraćaju. Samo neposredno opažanje i anketiranje je obavljeno na sledeći način. Na svakoj lokaciji (ukupno $5 \times 5 = 25$ lokacija u RS), je obrađeno po 120 učesnika. Nakon neposrednog opažanja korišćenja sigurnosnog pojasa od strane svih lica u vozilu, pristupilo se anketiranju vozača istog vozila, tako što su anketari prilazili parkiranom vozilu i uz dozvolu vozača, vršili anketiranje. Anketa se bazirala na tome što su vozaču postavljana pitanja na koja je on davao usmene odgovore, a anketar ih je beležio u anketnom listu. Prikupljeni podaci (opažanjem i putem ankete), uneseni su u posebnu excel tabelu i analizirani su.

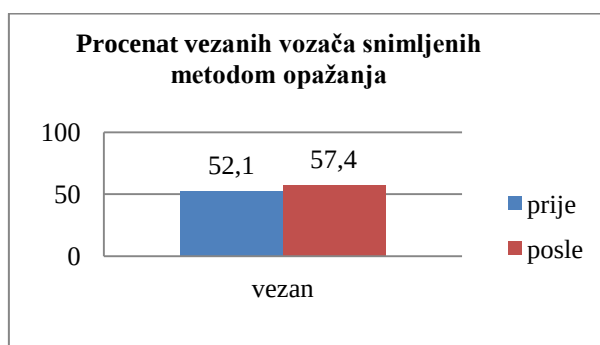
U narednom poglavlju ovog rada analizirani su podaci o upotrebi sigurnosnog pojasa, dobijeni neposrednim opažanjem, pre i posle sprovedene kampanje o upotrebi sigurnosnog pojasa.

4. REZULTATI

U prvom delu istraživanja opaženo je 1707 vozila u naselju i 2389 vozila na putevima van naselja. Nasuprot tome, u drugom delu istraživanja opaženo je 1791 vozilo u naselju i 2572 vozila na putevima van naselja. Pored vozača, ukupno je opaženo 1977 suvozača i 1107 putnika na zadnjem sedištu pre sprovedene kampanje. Nakon kampanje, opaženo je 2261 suvozača i 1320 putnika na zadnjem sedištu. Posmatrajući celokupan uzorak, uočava se da je u drugom delu istraživanja opaženo za 10.78% više korisnika vozila.

4.1. Opaženi vozači

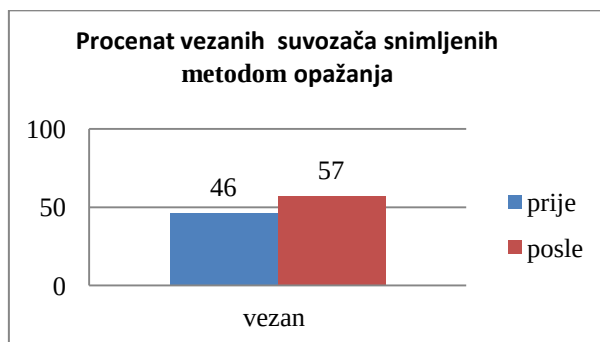
Analizirajući podatke dobijene neposrednim opažanjem vozača na terenu (grafik 1.), uzimajući pri tome u obzir da se radi o ukupnom uzorku ($N_{\text{prije}}=4096$, $N_{\text{posle}}=4373$) za naselje i otvoreni put, zabilježen je porast procenta vozača koji su koristili sigurnosni pojas (+5.3%), posmatrajući rezultate pre i posle sprovedene kampanje.



Grafik 1. Procentualna raspodela vezanih i nevezanih vozača ($N_{\text{pre}}=4096$, $N_{\text{posle}}=4363$)

4.2. Opaženi suvozači

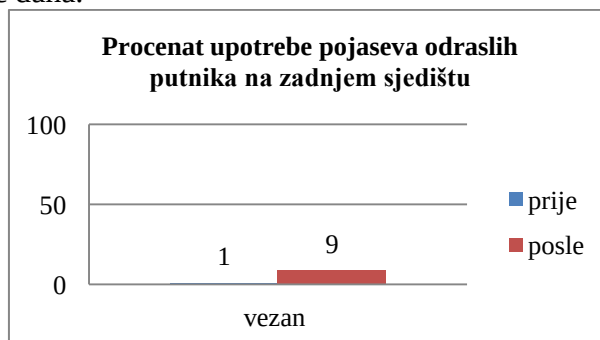
Sprovedena kampanje je vrlo dobro uticala na suvozače kao jednu od kategorija putnika koji koriste vozilo. Naime, nađeno je da za +11% više suvozača koristi sigurnosni pojas posle sprovedene kampanje u odnosu na postojeće stanje (grafik 2.).



Grafik 2. Procentualna raspodela vezanih i nevezanih suvozača ($N_{\text{pre}}=1977$, $N_{\text{posle}}=2261$)

4.3. Opaženi putnici na zadnjem sjedištu

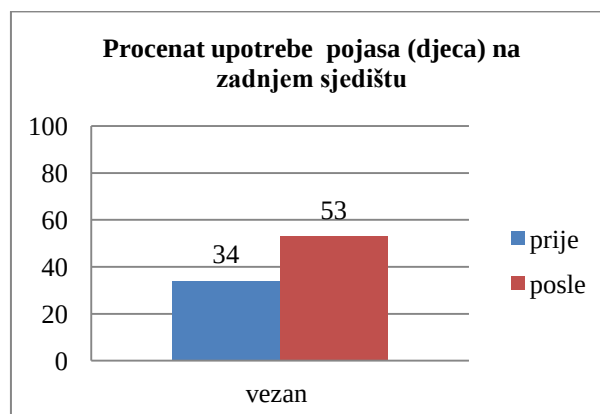
Stepen upotrebe sigurnosnog pojasa kod putnika na zadnjem sedištu ne uključujući decu (grafik 3.) je skoro zanemrljiv. Naime, samo 1% putnika je koristilo sigurnosni pojas na zadnjem sedištu prije kampanje, dok se nakon kampanje, beleži pozitivan trend upotrebe sigurnosnog pojasa (+8%), što dovoljno govori koliki su efekti sprovedene kampanje, u periodu od samo mesec dana.



Grafik 3. Procentualna raspodela vezanih i nevezanih putnika na zadnjem sjedištu ($N_{pre}=528$, $N_{posle}=746$)

4.4. Opažena djeca

Procenat upotrebe sigurnosnog pojasa kod dece na zadnjim sedištim/ u autosedalicama (grafik 4.) je veoma nizak, u poređenju sa zemljama koje su na vreme počele upravljati bezbednošću saobraćaja. Naime, svega **66%** djece koristi sigurnosni pojas ili koristi autosedalicu u Republici Srpskoj. Poret toga, sprovedena kampanja je ostvarila pozitivne rezultate i među ovom kategorijom korisnika vozila. Beleži se rast procenta upotrebe autosedalice ili sigurnosnog pojasa među djecom za **+19%**.



Grafik 4. Procentualna raspodela vezane i nevezane djece ($N_{prije}=579$, $N_{posle}=574$)

5. SINTEZA REZULTATA

Uporednom analizom rezultata pre i posle sprovedene kampanje o upotrebi sigurnosnog pojasa tokom vožnje na putevima u Republici Srpskoj, te njihovom statističkom obradom, nađeno je sledeće:

- da više vozača koristi sigurnosni pojas **(+5.3%)**,

- da više suvozača koristi sigurnosni pojas **(+11.0%)**,
- da više putnika na zadnjem sedištu koristi sigurnosni pojas **(+8.0%)**,
- da više djece na zadnjem sedištu koristi sigurnosni pojas ili autosedalicu **(+19.0%)**.

Rezultati neposrednog opažanja prilikom istraživanja upotrebe sigurnosnog pojasa, pokazuju da je navedena kampanja o upotrebi sigurnosnog pojasa rezultovala najveći porast procenta upotrebe sigurnosnog pojasa kod dece i suvozača, zatim kod vozača, a kod putnika na zadnjim sedištim, evidentiran je zanemarljiv porast.

6. DISKUSIJA

Konačno, na osnovu dobijenih rezultata istraživanja u svih 5 Centara javne bezbjednosti RS, generalno se može zaključiti da je stepen upotrebe sigurnosnog pojasa veoma nizak u odnosu na prosek u razvijenim zemljama zapadne Evrope. Primetno je da je stepen upotrebe sigurnosnog pojasa najveći kod vozača. Za razliku od njih putnici-suvozači na prednjem sedištu su mnogo manje skloni postupanju prema saobraćajnim propisima ZOOBS-u, dok putnici pozadi u vozilu uopšte ne koriste sigurnosni pojas. Pored toga, evidentno je da se stepen upotrebe sigurnosnog pojasa povećava u zavisnosti od kategorije puta, odnosno najveći je na vangradskim putevima, a najmanji na putevima u naselju. Isti rezultati su dobijeni kod vezivanja sigurnosnim pojasem dece do dvanaest godina. Ove činjenice ukazuju da je brzina dominantan faktor koji utiče na stepen upotrebe sigurnosnog pojasa među učesnicima u istraživanju.

S obzirom na to da je procenat upotrebe sigurnosnog pojasa daleko ispod zadovoljavajućeg nivoa, zaključci sprovedenog istraživanja mogu se posmatrati kroz prizmu dobijenih rezultata. Kao prvo, istraživanje je pokazalo da se u Republici Srpskoj nepoštuju propisi iz oblasti BS, koji propisuju upotrebu sigurnosnih pojaseva u vozilu (vozač, suvozač, putnik na zadnjem sedištu). Sa drugog aspekta, rezultati istraživanja kao vrednost indikatora bezbednosti saobraćaja (indikator upotrebe sigurnosnog pojasa tokom vožnje), govori da postoji „otkaz sistema“ BS, u pogledu korišćenja sigurnosnog pojasa. Naime, mnogi subjekti utiču na povećanje procenta upotrebe istog, kao npr.: policija (kroz učestalu kontrolu), zakonski propisi (nadležno ministarstvo), opremljenost vozila sigurnosnim pojasom i sl. U tom smislu, pored kampanja u oblasti BS, koje su veoma efikasne, potrebno je obezbediti efikasno sprovođenje zakonskih propisa (adekvatno kazniti prekršioci), te brzo rešavanje prekršajnih postupaka koje se vode protiv prekršioca.

S obzirom na sve prethodno predstavljeno, neophodno je dalje aktivnosti u oblasti upotrebe sigurnosnog pojasa u Republici Srpskoj, usmeriti na kontinuirano praćenje ovog indikatora (4 puta godišnje) i sprovođenje ovakvih i sličnih kampanja. Naročito je važno podsticati istraživanje stavova korisnika vozila, kako bi se što bolje razumele okolnosti i faktori koji dovode do povećane upotrebe sigurnosnog pojasa.

LITERATURA

- [1] Lipovac, K., Maric, B. i Djerić, M. (2012) Upotreba sigurnosnog pojasa- prediktori modela ponašanja vozača. Transportna infrastruktura i transport.
- [2] Lipovac, K. (2008) Bezbednost saobraćaja. JP Službeni list SRJ.
- [3] Elvik, R., Vaa, T. (2004). The Handbook of Road Safety Measures. Elsevier.
- [4] Evans, L. (1997). Highway design and traffic safety, Engineering handbook, Sidney.
- [5] Evans, L. (1988). Rear seat restraint system effectiveness in preventing fatalities. Accident Analysis and Prevention. 20 (2) 129-136.
- [6] Evans, L., Frick, M.C. (1986). Safety belt effectiveness in preventing driver fatalities versus a number of vehicular, accident, roadway, and environmental factors. *J. Safety Res.* 17 (4), 143–154.
- [7] IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, (1995). The Availability of Seat Belt Wearing Data in OECD Member Countries. 2004.
- [8] <http://www.nhtsa.gov/>
- [9] <http://www.erso.eu>
- [10] <http://www.oecd.org>