



UTJECAJ ZAKONSKIH PROPISA NA SIGURNO PONAŠANJE SUDIONIKA U CESTOVNOM PROMETU

Amila Duraković, MA, email: amila.mujić@iu-travnik.com

Hata Mušinović, email: hatka95@hotmail.com

Prof. dr. sc. Sinan Alispahić, email: sinan.alispahic@iu-travnik.com

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

Irfan Zec, email: irfan.zec@outlook.com

Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Sažetak: Zakon o osnovama sigurnosti prometa na cestama u Bosni i Hercegovini, temeljni je akt kojim se uređuju načela međusobnih odnosa i ponašanja sudionika u prometu, pravila prometa, uvjeti za pojedine faktore, uvjeti za edukaciju te druga pitanja iz područja sigurnosti cestovnog prometa. Primjena Zakona od 2006. godine rezultirala je različitim učincima, koji se očituju u broju prometnih nezgoda, broju poginulih i ozlijeđenih osoba te u nastaloj šteti. Međutim, postignuti rezultati uvjetovali su donošenje novih izmjena zakonskih propisa s novim mjerama, a najznačajnije su strože kazne za prekršaje. Izmjene zakonskih propisa usvojene su 7. veljače 2017. godine. U kontekstu primjene dosadašnjih i novih zakonskih mjera, prikupljeni su podaci o prekršajima. Obavljena je analiza podataka i utvrđeni su najteži i najčešći prekršaji. Za usporedbu primjene novih mjera, provedeno je istraživanje vezanja sigurnosnog pojasa i korištenja mobitela tijekom vožnje na uzorku od 300 vozača osobnih automobila. Dobiveni rezultati upućuju na posljedice primjene strožih zakonskih kazni, koje se očituju u poboljšanju poštivanja strožih zakonskih propisa i sigurnijeg ponašanja vozača u cestovnom prometu.

Ključne riječi: zakon, kazne, prekršaj, sigurnosni pojas, sigurno ponašanje.

IMPACT OF REGULATIONS ON SAFE CONDUCT PARTICIPANTS IN ROAD TRAFFIC

Abstract: The Law on the Basis of Road Traffic Safety in Bosnia and Herzegovina, fundamental document that the governing principles of mutual relations and behavior of road users, traffic rules, conditions for individual factors, the conditions for education and other issues related to road safety. Application of the Law of 2006 has resulted in a variety of effects, which are manifested in the number of accidents, number of killed and injured people and the damage incurred. However, the results achieved have given rise to the adoption of new amendments to the legislation to the new measures, the most important are severe penalties for violations. Changes to regulations were adopted on 7 February 2017. In the context of the application of the current and new legislative measures, to collect information on violations. An analysis of data and identified the most severe and most common offenses. To compare new measures, a survey was conducted binding belt and using a cell phone while driving on a sample of 300 car drivers. The results indicate the consequences of the application of more severe legal penalties, which are reflected in the improvement of respect for stricter legislation and a safer driver behavior in road traffic.

Keywords: law, penalties, violation, seatbelt, safe behavior.

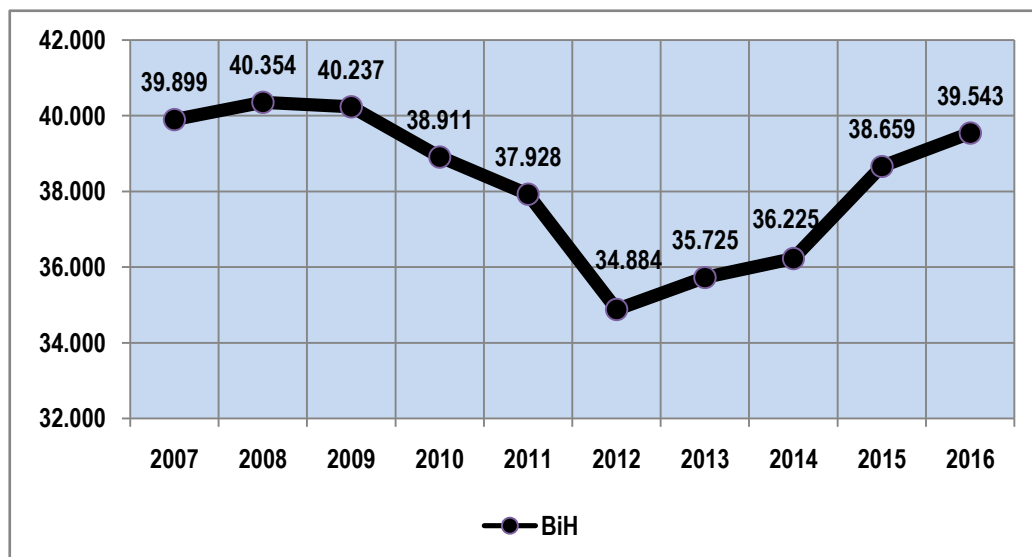
1. UVOD

Razvoj motoriziranog cestovnog prometa predstavlja jedan od ključnih uvjeta za razvoj društva. Sve njegove prednosti i blagodati, unatoč svim poduzetim mjerama i nadalje se plaćaju visokom cijenom stradanja sudionika prometa. U prosjeku gubitci iznose od 2 do 4%



bruto društvenog proizvoda. Prema procjeni Europske komisije, ukupni troškovi koje generira smrtno stradala osoba u prometnoj nezgodi iznose od 1,1 do 1,3 miliona eura. U posljednjih deset godina, od 2007. do 2016. godine, na bosansko-hercegovačkim cestama ukupno se dogodilo 382.248, a prosječno godišnje 38.225 prometnih nezgoda, slika 1.

U tim nezgodama u desetogodišnjem razdoblju ukupno je poginulo 3.544 osobe, a prosječno godišnje pogibalo je 356 osoba, najviše vozača. U posljednjih deset godina prosječan broj godišnje poginulih osoba na 100.000 stanovnika iznosio je 9,3 osobe. Pri tome valja napomenuti kako je od 2012. godine došlo do određenog poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa, ali nedovoljno za dostizanje razine broja poginulih u razvijenim državama članicama Europske unije (EU). U 2016. godini, na cestama EU pet osoba je poginulo na 100.000 stanovnika, dok je 2010. poginulo 6,1 osoba. Usporedba ovih pokazatelja jasno upućuje na zaključak kolika je razlika u broju poginulih i razini sigurnosti cestovnog prometa s aspekta broja poginulih na 100.000 stanovnika. Prema procjenama, Bosna i Hercegovina danas zbog prometnih nezgoda ima izravan gubitak u iznosu od 2 do 4% posto bruto-društvenog proizvoda, dok su posredni gubici višestruki.



Slika 1. Broj prometnih nezgoda u BiH od 2007. do 2016. godine
Izvor: izradili autori prema [1,2,3,4]

Iako se posljednjih deset godina broj poginulih i teško ozlijeđenih u prometnim nezgodama smanjuje, stanje sigurnosti u cestovnom prometu još uvijek ne zadovoljava. Kako bi se pridonijelo poboljšanju stanja i većoj sigurnosti prometa, Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine, održana 01.02.2017. godine donijela je Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti prometa na cestama u Bosni i Hercegovini, koji je stupio na snagu 08.02.2017. Novi zakon nije mogao odmah ostaviti trag u statistici prometnih nezgoda, ali su pojedine nove strože mjere mogle utjecati na ponašanje vozača motornih vozila. Stoga se u ovome radu tretira problem korištenja sigurnosnog pojasa, radi utvrđivanja mjera koje će utjecati na promjenu ponašanja vozača tijekom upravljanja vozilom.

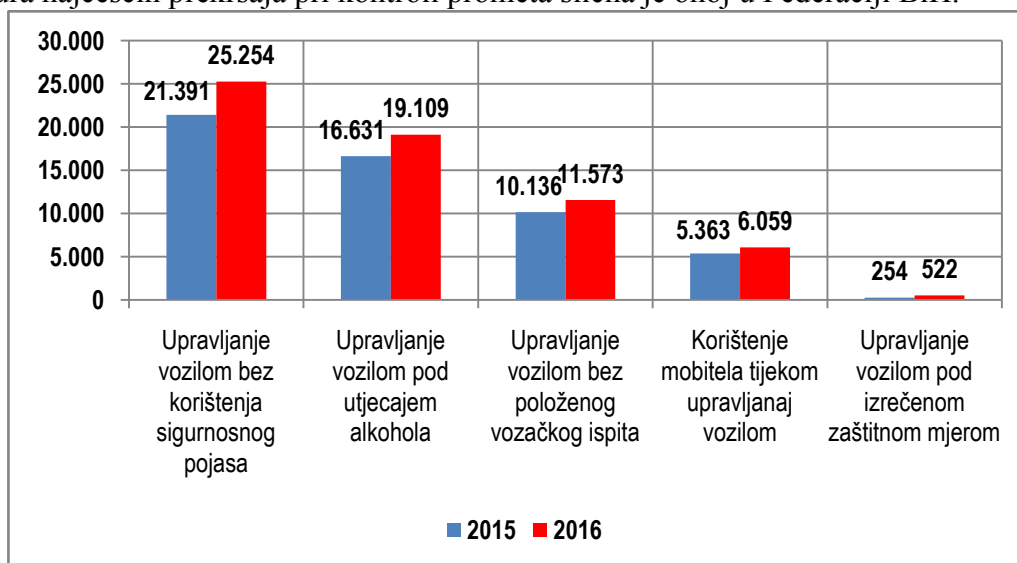


2. USPOREDBA STARIH I NOVIH ZAKONSKIH MJERA I KAZNI

2.1. Najčešći prometni prekršaji

Prema dostupnim podacima [1] tijekom 2016. godine, najčešći prekršaji prikazani su na slici 1. Prilikom kontrole prometa na području Federacije BiH utvrđeni su najčešći prekršaji, slika 2. i to: upravljanjem vozilom bez korištenja sigurnosnog pojasa, zatečeno je 25.254 vozača, što je povećanje u odnosu na 2015. godinu za 11,8%; upravljanjem vozilom pod utjecajem alkohola, zatečeno je 19.109 vozača, što je povećanje u odnosu na 2015. godinu za 14,9%; upravljanjem vozilom bez položenog vozačkog ispita, zatečeno je 11.573 vozača, što je povećanje u odnosu na 2015. godinu za 14,2%; u korištenju mobitela tijekom upravljanja vozilom, zatečeno je 6.059 vozača, što je povećanje u odnosu na 2015. godinu za 12,9%; upravljanjem vozilom pod izrečenom zaštitnom mjerom, zatečeno je 522 vozača, što je povećanje u odnosu na 2015. godinu za 205%; upravljanjem neregistriranim vozilom, zatečeno je 14.822 vozača, što je povećanje u odnosu na 2015. godinu za 8,9% itd.

Prema dostupnim podacima [2] tijekom 2016. godine, broj prekršaja u prometu na području Republike Srpske iznosio je 290.516, što je povećanje u odnosu na 2015. godinu za 32,2%. Struktura najčešćih prekršaja pri kontroli prometa slična je onoj u Federaciji BiH.



Slika 2. Najčešći prometni prekršaji 2016. godine na području Federacije BiH
Izvor: izradili autori prema [1]

2.2. Kazne propisane starim i novim zakonskim propisima

Visina novčanih kazni nije se značajno mijenjala, tako da nema značajne razlike u starim i novim zakonskim propisima. Međutim, uvedene su određene nove strožije mjere kao prekršaji koje vozači počinju tijekom upravljanja vozilom u prometu na cesti. Osnovni cilj takve kaznene politike povećanje je zaštite i sigurnosti vozača, utjecaj na promjenu njihovog ponašanja i smanjenje broja prometnih nezgoda i poginulih u tim nezgodama na cestama BiH.



Neke od novih mjera za čije kršenje je propisana novčana kazna od 400 do 1.000 KM odnose se na vozače koji na prednjem sjedalu prevozei dijete mlađe od 12 godina, na one koji upravljaju ili počnu upravljati vozilom u prometu kod kojih se utvrdi količina alkohola u krvi od 1,5 g/kg, osobe koje su sudjelovale u prometnoj nezgodi, ako napuste mjesto prometne nezgode, vozače koji se vozilom na određenoj cesti kreću brzinom koja je više od 30 km/h veća od dozvoljene brzine, vozače koji u prometu na cesti upravlja motornim vozilom prije stjecanja prava na upravljanje motornim vozilom, vozače koji sudjeluje u prometu vozilom koje je neregistrirano ili čija je potvrda o registraciji vozila istekla za duže od 30 dana, vozače koji na vozilu koriste registarske tablice koje nisu izdate za to vozilo, vozače koji odbijaju da se obavi ispitivanje pomoću odgovarajućih sredstava i aparata ili stručni pregled radi provjeravanja da li ima alkohola u organizmu ili da li pokazuju znakove poremećenosti izazvane djelovanjem alkohola, odnosno jesu li pod utjecajem opojnih droga ili lijekova na kojima je označeno da se ne smiju upotrebljavati prije i za vrijeme vožnje, vozače koji u prometu na cesti upravljaju motornim vozilom za vrijeme dok imaju zaštitnu mjeru zabrane upravljanja vozilom. Osim novčane kazne predviđena je i zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od dva do šest mjeseci i dva kaznena boda. Za prekršaje kojim je izazvana prometna nezgoda, učinilac će se kazniti novčanom kaznom u iznosu od 1.000 KM do 5.000 KM, a vozaču će se uz kaznu izreći zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od šest mjeseci.

Prekršaji za čije počinjenje je predviđena novčana kazna u iznosu od 100 do 300 KM odnose se na vozače koji prilikom upravljanja vozilom koriste mobilni telefon ili drugi uređaj ako nemaju opremu koja omogućuje razgovor bez angažiranja ruku, vozače koji u prometu na cesti koriste uređaj odnosno sredstvo, kojim se može ometati rad uređaja za mjerenje brzine kretanja vozila, odnosno drugih uređaja namijenjenih za dokumentiranje prekršaja, vozače ili druge osobe koje se za vrijeme vožnje u motornom vozilu ne vežu sigurnosnim pojasom, vozače koji se vozilom na cesti kreću brzinom koja je za više od 20 do 30 km/h veća od dozvoljene brzine. Za navedene prekršaje vozaču uz kaznu izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od jednog do četiri mjeseca. Za navedene prekršaje kojim je izazvana prometna nezgoda, učinilac će se kazniti novčanom kaznom u iznosu od 300 KM do 1.000 KM, a vozaču će se uz kaznu izreći i zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od jednog do šest mjeseci. Osim novčane kazne za navedene prekršaje vozaču se određuju i dva kaznena boda, a za ostale prekršaje vozaču, osim novčane kazne, određuje se i jedan kazneni bod.

Usporedba kazni u Zemljama EU s kaznama u BiH za pojedine prekršaje pokazuje kako su kazne u zemljama članicama EU znatno veće. Primjerice, za upravljanje vozilom bez korištenja sigurnosnog pojasa kazna u BiH je od 100 do 300 KM, dok je u Hrvatskoj 125 KM, u Sloveniji 240 KM; u Njemačkoj 60 KM, u Francuskoj 170 KM; u Italiji 150 do 600 KM; u Mađarskoj 96 KM; u Švedskoj 320 KM; u Norveškoj 160 KM, u Austriji 70 KM; u Velikoj Britaniji 140 KM, u Češkoj 120 do 190 KM. Z ostale prekršaje kazne u EU su daleko veće. Analizom iznosa kazni u zemljama EU i usporedbom s visinama kazni u BiH može se zaključiti kako su kazne u BiH značajno manje nego u pojedinim zemljama članicama EU, ali ipak visoke u odnosu na standarde građana i njihova novčana primanja.



3. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA KORIŠTENJA SIGURNOSNOG POJASA

Jedan od korisnih načina smanjenja posljedica prometnih nezgoda tijekom vožnje su i elementi pasivne sigurnosti vozila, kao što je korištenje sigurnosnog pojasa, naslona za glavu, zračnih jastuka i dr. Pojedina istraživanja pokazala su kako je učinak korištenja sigurnosnog pojasa na prednjem sjedalu za 40% smanjio broj poginulih osoba tijekom prometne nezgode. Također, prema statističkim podacima o prometnim nezgodama [7], u 2015. godini 39,6% vozača i putnika koji su poginuli, nisu koristili sigurnosni pojas. Pojedini autori su istraživali postoji li statistički značajna povezanost korištenja sigurnosnog pojasa na stražnjem sjedalu i ozljeda vozača i putnika na prednjem sjedalu u slučaju prometne nezgode. Rezultati istraživanja pokazali su kako bi se ozljede kod vozača smanjile za 25%, a kod suvozača za 28%, ukoliko bi putnici na stražnjem sjedalu koristili sigurnosne pojaseve tijekom vožnje. U tom pogledu obavljeno je istraživanje ponašanja vozača s ciljem upoznavanja navika o korištenju sigurnosnog pojasa tijekom upravljanja vozilom.

3.1. Predmet istraživanja

Korištenje sigurnosnog pojasa vozača i putnika na prednjim i stražnjim sjedalima tijekom vožnje temeljem njihovih mišljenja i procjena.

3.1.1 Cilj istraživanja

Cjelovito sagledavanje korištenja sigurnosnog pojasa vozača i putnika u vožnji na području Srednjobosanskog kantona i prijedlog odgovarajućih rješenja kao mjera koje bi potakle vozačice i vozače na povećano korištenje sigurnosnog pojasa na prednjim i na stražnjim sjedalima. Osim toga, jedan od ciljeva je i spoznaja o poštivanju zakonske obveze korištenja sigurnosnog pojasa tijekom vožnje, s osnovnim razlozima nekorištenja sigurnosnog pojasa.

3.2. Metoda prikupljanja podataka

Prikupljanje podataka provedeno je na dva načina, putem priređenog anketnog upitnika za vozače [8] u mjesecu travnju 2017. godine na području Srednjobosanskog kantona. Prvim načinom vozači su izravno slučajnim odabirom prema utvrđenoj metodologiji [9] anketirani, nakon isključivanja iz prometa. Drugim načinom podaci su prikupljeni neposrednim opažanjem ponašanja vozača i putnika u vozilu tijekom vožnje i evidentirani u unaprijed priređeni obrazac. Anketiranje su provele studentice, studenti i asistentice Saobraćajnog fakulteta Travnik u suradnji s prometnom policijom.

3.2.1. Uzorak vozača

Prvim načinom prikupljanja podataka anketirano je 129 vozača. Drugim načinom prikupljeni su podaci za 1.950 vozača.



3.2.2. Obrada podataka i metoda istraživanja

Za obradu podataka korištene su raspodjele frekvencija i postoci, a za provjeru određenih hipoteza metoda hi-kvadrat testa. Metodom hi-kvadrat testa testirane su statističke značajnosti razlika između opaženih raspodjela određenih rezultata koje su opažene na konkretnom uzorku s teorijskim očekivanjima prema načelu proporcionalnosti pojave pojedine raspodjele rezultata. Odnosi opaženih i očekivanih rezultata (statistički značajni ili ne) osnova su zaključivanja o mogućim uzrocima opaženih raspodjela. Svi statistički testovi provedeni su na nivou rizika od 5 %.

3.2.3. Matematički model za testiranje hipoteza

Za mjeru odstupanja između empirijskih i očekivanih teorijskih frekvencija u uzorku od n elemenata koristi se hi-kvadrat χ^2 -test [10]:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(f_i - f_{ti})^2}{f_{ti}}$$

gdje je: f_i – empirijska frekvencija, f_{ti} - teorijska frekvencija, k - broj klasa.

Test χ^2 , kako se naziva metoda primjene veličine χ^2 , koristit će se za verifikaciju hipoteza o slaganju empirijskih s teorijskim raspodjelama, formirajući veličinu χ^2 prema obrascu (1), uz rizik od 0,05. Pri tome mora biti ispunjen uslov da su frekvencije f_i veće od 5. Ako je f_i manje od 5, što se često događa u početnim i krajnjim klasama, onda se te klase uključuju u susjedne. χ^2 testom se zapravo provjerava vjerojatnost slučajne pojave razlike između opaženih frekvencija (vrijednosti utvrđene istraživanjem) i teorijskih frekvencija (one koje se očekuju prema slučajnoj raspodjeli). Ukoliko χ^2 vrijednost dostigne nivo statističke značajnosti (npr. $p < 0,05$) onda se može tvrditi uz 95 % sigurnosti da razlike između opaženih i teorijskih frekvencija nisu uvjetovane slučajem, već da je u osnovi te razlike neki sistemski faktor.

3.2.4. Računalni program za obradu podataka

Računalni program za obradu podataka - Statistički paket za društvene znanosti (SPSS) [11], predstavlja program za primjenu hi-kvadrat testa, koji je prilagođen obradi prikupljenih podataka. Prikupljeni podaci prilagođeni su za obradu primjenom ovoga računalnog programa.

4. INTERPRETACIJA REZULTATA ISTRAŽIVANJA

4.1. Interpretacija rezultata vezanih za anketu

Interpretacija rezultata istraživanja pruža informaciju o zastupljenosti, učestalosti i intenzitetu određenog mišljenja anketiranih vozača. Za komentar rezultata u nastavku poslužiti će raspodjele frekvencija, postotni pokazatelji, te statistički testovi, kako bi se ti podaci doveli u vezu i ponudila moguća tumačenja nastanka postojećeg stanja. Pitanja iz ankete uzeta u razmatranje stavljaju se u odnos s pojedinim parametrima. U tablicama 1. i 2. prikazan je broj i postotak anketiranih vozača prema spolu, prema dobnoj skupini i



Tablica 1. Broj i postotak anketiranih vozača prema spolu

3. Spol					
		Frekvencija	Postotak	Važeći postotak	Kumulativni postotak
Važeći	žene	27	20,9	20,9	20,9
	muškarci	102	79,1	79,1	100,0
	Ukupno	129	100,0	100,0	

Izvor: Izradili autori

Tablica 2. Broj i postotak anketiranih vozača prema dobnoj skupini

4. Kojoj dobnoj skupini pripadate					
		Frekvencija	Postotak	Važeći postotak	Kumulativni postotak
Važeći	18-24	16	12,4	12,4	12,4
	25-35	37	28,7	28,7	41,1
	36-45	28	21,7	21,7	62,8
	46-55	26	20,2	20,2	82,9
	56-65	17	13,2	13,2	96,1
	66 i više god.	5	3,9	3,9	100,0
	Ukupno	129	100,0	100,0	

Izvor: Izradili autori

Prema dobivenim rezultatima u tablici 3. proizlazi kako postoji statistički značajna razlika u broju anketiranih u odnosu na spol, s obzirom navode li po njihovom mišljenju zbog čega koriste sigurnosni pojas. Odnosi među rezultatima pokazuju takvu pravilnost da muškarci više koriste sigurnosni pojas zbog svoje sigurnosti, a žene zbog policije ($\chi^2=7,94$; $ss=3$; $p=0,047$), gdje je: χ^2 - vrijednost hi-kvadrat testa; ss - broj stupnjeva slobode; p - vjerojatnost slučajne pojave vrijednosti χ^2 . Analiza dobivenih rezultata testiranja pojedine hipoteze u odnosu na pojedinu varijablu sukladno prikupljenim podacima za ovaj rad, pokazuje kako je cjelovito sagledavanje korištenja sigurnosnog pojasa od strane vozača i putnika u vožnji osnovano. Pojedini rezultati ukazuju na postojanje razlika opaženih i očekivanih frekvencija statistički značajnim. Za pojedina pitanja navedeni su hi-kvadrat test (χ^2), stupnjevi slobode (ss) i vjerojatnost slučajne pojave odnosno statistička značajnosti (p). Objašnjenje pojedinih rezultata odnosi se na korištenje sigurnosnog pojasa na prednjem i stražnjem sjedalu tijekom vožnje.

Tablica 3. Broj opaženih i očekivanih frekvencija anketiranih vozača u odnosu na spol i korištenje sigurnosnog pojasa

Spol * Ako koristite sigurnosni pojas, zbog čega to činite? ($\chi^2=7,94$; ss=3; p=0,047)							
			Ako koristite sigurnosni pojas, zbog čega to činite?				Ukupno
			Zbog svoje sigurnosti	Zbog policije	Zbog visine kazne	Zbog ostalih razloga	
Spol	žena	opaženo očekivano	14 18,2	7 4,0	4 4,2	2 0,6	27 27,0
	muškarac	opaženo očekivano	73 68,8	12 15,0	16 15,8	1 2,4	102 102,0
Ukupno		opaženo očekivano	87 87,0	19 19,0	20 20,0	3 3,0	129 129,0

Izvor: Izradili autori



Ne postoji statistički značajna razlika u broju anketiranih u odnosu na spol (pitanja 1-4), s obzirom navode li da koriste sigurnosni pojas tijekom vožnje. Pri tome 92,6% žena i 92,5% muškaraca navode kako koriste sigurnosni pojas tijekom vožnje. Ne postoji statistički značajna razlika u broju anketiranih u odnosu na spol (pitanja 1-5), s obzirom navode li koliko često koriste sigurnosni pojas na prednjem sjedalu. Pri tome 88,9% žena i 72,5% muškaraca uvijek kada voze koriste sigurnosni pojas na prednjem sjedalu. Broj anketiranih u odnosu na spol (pitanja 1-6), s obzirom navode li koliko često koriste sigurnosni pojas na stražnjem sjedalu, pokazuje da 70,49% žena i 78,4% muškarac nikada ili rijetko to čine. Broj anketiranih u odnosu na spol (pitanja 1-7), s obzirom navode li zbog čega ne koriste sigurnosni pojas na stražnjem sjedalu, pokazuje da 88,9% žena i 86,3% muškarac to ne čine zbog toga što nemaju naviku. Broj anketiranih u odnosu na spol (pitanja 1-8), s obzirom navode li koliko često koriste sigurnosni pojas kad voze u naselju, pokazuje da 55,6% žena i 70,6% muškarac to čine uvijek i često. Broj anketiranih u odnosu na spol (pitanje 1-9), s obzirom navode li koliko često koriste sigurnosni pojas kad voze izvan naselja, pokazuje da 100,0% žena i 93,2% muškarac to čine uvijek i često. Broj anketiranih u odnosu na spol (pitanja 1-10), s obzirom navode li zbog čega koriste sigurnosni pojas, pokazuje da 51,9% žena i 71,6% muškaraca to čini zbog svoje sigurnosti, 25,9% žena i 11,8% muškarac to čini zbog policije te 14,8% žena i 15,7% muškaraca to čine zbog visine kazne, a oni koji ga ne koriste. Broj anketiranih u odnosu na spol (pitanja 1-11), s obzirom navode li zbog čega ne koriste sigurnosni pojas, pokazuje da oni koji ga ne koriste to čine zbog neudobnosti, i to 85,7% žena i 81,7% muškaraca. Broj anketiranih u odnosu na spol (pitanja 1-12), s obzirom navode li jesu li ranije prije novog zakona koristili sigurnosni pojas, pokazuje da 81,5% žena i 70,6% muškaraca su to i ranije činili. Broj anketiranih u odnosu na spol (pitanja 1-15), s obzirom navode li koliko iznosi kazna za nekorištenje sigurnosni pojas, pokazuje da 44,4% žena i 23,5% muškaraca ne zna koliko iznosi kazna.

Broj anketiranih u odnosu na starosnu dob (pitanje 2-5), s obzirom navode li koliko često koriste sigurnosni pojas na prednjem sjedalu, pokazuje da 76,0% svih anketiranih to čine uvijek kad voze, a 17,1% kad su suvozači. Najviše to čine vozači starosne dobi os 18 do 24 godine, 81,2%. Broj anketiranih u odnosu na dobnu skupinu (pitanje 2-6), s obzirom navode li koliko često koriste sigurnosni pojas na stražnjem sjedalu, pokazuje da 50,4% svih anketiranih to ne čine nikada, a 26,4% rijetko. Najviše to ne čine vozači starosne dobi od 18 do 24 godine, 68,8% i od 25 do 35 godina 54,1%. Postoji statistički značajna razlika u odnosu na dobnu skupinu, s obzirom navode li vozači kada su sigurnosni pojasevi korisni za zaštitu (2-13). Odnosi među rezultatima pokazuju takvu pravilnost da vozači dobne skupine 25-35 i 55-65 godina navode da je koristan izvan naselja, dok za vozače dobne skupine 66 i više godina nisu korisni. Postoji statistički značajna razlika u odnosu na vozače koji koriste sigurnosni pojas tijekom vožnje, s obzirom navode li jesu li ranije prije novog zakona koristili sigurnosni pojas (pitanja 4-12). Odnosi među rezultatima pokazuju takvu pravilnost da vozači koji su se izjasnili da su ga koriste, to činili ali rjeđe. Broj anketiranih u odnosu na to koliko često koriste sigurnosni pojas na stražnjem sjedalu, s obzirom navode li razloge zbog čega to čine, pokazuje da od njih 30, koji uvijek koriste sigurnosni pojas, to čine njih 23 ili 76,7% zbog svoje sigurnosti. Od njih 65 koji to nikada ne čine, njih 35 ili 53,8% to ne čine zbog sigurnosti, što implicira da to nije sigurnosno pitanje, njih 14 ili 21,5 % to čini zbog policije i njih 14 ili 21,5% to čini zbog visine kazne.



4.2. Interpretacija rezultata vezanih za opažanje ponašanja vozača

Na osnovu opažanjem dobivenih podataka, ukupno je zabilježeno 1950 vozila, tablica 4. U dobivenom uzorku prema spolu vozača, žena je bilo 271 ili 13,9% a muškaraca 1.679 ili 86,1%.

Tablica 4. Udio vozača prema spolu

Vozači - Spol			
	Frekvencija	Postotak	Ukupno postotak
Žene	271	13,9	13,9
Muškarci	1679	86,1	86,1
Ukupno	1950	100	100

Tablica 6. Udio suvozača prema spolu

Suvozači- Spol			
	Frekvencija	Postotak	Ukupno postotak
Žene	630	59,2	59,2
Muškarci	433	40,8	40,8
Ukupno	1063	100	100

Sigurnosni pojas koristilo je 1.320 vozača, što predstavlja 67,7% od ukupnog broja opaženih vozača. Od tog broja bilo je 225 vozačica ili 17% i 1.095 vozača ili 83%, tablica 5. U odnosu na ukupan broj opaženih vozača, bilo je vezano 225 vozačica ili 83% i 1.095 vozača ili 65,2%. Iz ovih podataka može se zaključiti da od ukupnog broja vozačica, njih 46 ili 17% nije koristilo sigurnosni pojas i od ukupnog broja vozača, njih 584 ili 34,8% nije koristilo sigurnosni pojas. Veća je zastupljenost žena vozačica u korištenju sigurnosnog pojasa.

Tablica 5. Korištenje sigurnosnog pojasa prema spolu

Vozači - Korištenje sigurnosnog pojasa				
	Vezani		Nisu vezani	
	Frekvencija	Postotak	Frekvencija	Postotak
Žene	225	83	46	17
Muškarci	1095	65,2	584	34,8
Ukupno	1320	67,7	630	32,3

Na osnovu opažanjem dobivenih podataka, ukupno je u vozilima zabilježeno 1.063 suvozača tablica 6. U dobivenom uzorku prema spolu, žena je bilo 630 ili 59,2% a muškaraca 433 ili 40,8%.

Sigurnosni pojas koristilo je 698 suvozača, što predstavlja 65,6% od ukupnog broja opaženih suvozača. Od tog broja bilo je 455 suvozačica ili 72,2% i 243 suvozača ili 34,8%, tablica 7. Iz ovih podataka može se zaključiti da od ukupnog broja suvozačica, njih 175 ili 27,8% nije koristilo sigurnosni pojas, a od ukupnog broja suvozača, njih 190 ili 46,9% nije koristilo sigurnosni pojas. Veća je zastupljenost žena suvozačica u korištenju sigurnosnog pojasa.

Tablica 7. Korištenje sigurnosnog pojasa suvozača prema spolu

Suvozači - Korištenje sigurnosnog pojasa			
	Vezani		Nisu vezani
			Ukupno



	Frekvencija	Postotak	Frekvencija	Postotak	
Žene	455	72,2	175	27,8	630
Muškarci	243	53,1	190	46,9	433
Ukupno	698	65,6	365	34,4	1063

Sigurnosni pojas na stražnjem sjedalu koristio je 121 putnik, što predstavlja 20,7% od 583 opažena putnika u vozilima, tablica 8. Iz ovih podataka može se zaključiti da od ukupnog broja opaženih putnika, njih samo jedna petina koristila sigurnosni pojas na zadnjem sjedalu.

Tablica 8. Korištenje sigurnosnog pojasa putnika

Putnici - korištenje sigurnosnog pojasa			
	Frekvencija	Postotak	Ukupno postotak
Vezani	121	20,7	20,7
Nisu vezani	462	79,3	79,3
Ukupno	583	100	100

5. ZAKLJUČAK

Istraživanjem korištenja sigurnosnog pojasa na odabranom uzorku željela se dobiti što realnija slika o korištenju sigurnosnog pojasa i faktorima koji mogu utjecati na promjenu ponašanja vozača u pogledu većeg korištenja sigurnosnog pojasa. U radu je prikazan samo manji dio rezultata istraživanja o brojnosti, učestalosti, raspodjeli frekvencija, postotnim pokazateljima te o statističkim testovima i odnosu pojedinih varijabli kako bi se ponudila moguća tumačenja postojećeg stanja korištenja sigurnosnog pojasa na odabranom uzorku. Na osnovu analize tako dobivenih rezultata, odnos pojedinih varijabli vezanih za korištenje sigurnosnog pojasa tijekom vožnje pokazuje visoku razinu složenosti problema.

Temeljem analize rezultata dolazi se do određenih zaključaka, koji se odnose na korištenje sigurnosnog pojasa na prednjem i na stražnjem sjedalu tijekom vožnje. Naime, dostupni podaci iz izvještaja o prometnim prekršajima, a posebno za korištenje sigurnosnog pojasa, mobitela itd. nepotpuni su i nedovoljni, za ozbiljne analize i istraživanja. Ti podaci upućuju na zaključak, kako se iz godine u godinu povećava broj vozača koji upravljaju vozilom bez korištenja sigurnosnog pojasa. Novim zakonskim izmjenama povećana je i visina novčanih kazni za nekorisćenje sigurnosnog pojasa tijekom upravljanja vozilom, kako bi se utjecalo na svijest vozača o potrebi korištenja sigurnosnog pojasa.

Prema spolu, tijekom vožnje vozačice češće koriste sigurnosni pojas na prednjem sjedalu u odnosu na vozače, bez obzira jesu li rezultati dobiveni iz podataka prikupljenih putem anketiranja vozača ili opažanjem. Vozači češće koriste sigurnosni pojas tijekom vožnje van naseljenog mjesta, nego u naseljenom mjestu/gradu. Značajan broj vozača sigurnosni pojas koristi zbog svoje sigurnosti, a jedan dio to čini samo zbog policije ili zbog visine kazni. U odnosu na dobnu skupinu, najviše sigurnosni pojas koriste mladi vozači, od 18 do 24 godine, a slijede vozači od 25 do 35 godina starosti. Vozači koji su ranije manje koristili sigurnosni pojas, to sada čine povećano zbog strožih zakonskih propisa i većih kazni. Korištenje sigurnosnog pojasa na stražnjem sjedalu ne koristi većina putnika, a prevladavaju muškarci.



Većina anketiranih ne koristi sigurnosni pojas na stražnjem sjedalu zbog toga što nemaju naviku ili zbog neudobnosti. Rezultati dobiveni temeljem podataka prikupljenih opažanjem pokazuju kako je značajno manji postotak vozača (67,7%) koji koriste sigurnosni pojas na prednjem sjedalu u odnosu na rezultate dobivene iz podataka prikupljenih anketiranjem. Korištenje sigurnosnog pojasa na mjestu suvozača koristi dvije trećine opaženih suvozača, od ukupnog broja, pri čemu to češće čine suvozačice. Sigurnosni pojas na stražnjem sjedalu koristila je samo jedna petina putnika (20,7%) u vozilima.

Kako bi se povećao stupanj korištenja sigurnosnog pojasa u vozilu potrebno je nastaviti daljnje istraživanje, u cilju iznalaženja određenih zakonitosti ponašanja vozača i putnika. Nadalje, potrebno je utvrditi konkretne mjere čija bi provedba osigurala povećano korištenje sigurnosnog pojasa u vozilu. Prvenstveno se to odnosi na povećano korištenje sigurnosnog pojasa na stražnjem sjedalu vozila, a što predstavlja ključni problem. Bez obzira na daljnje korake istraživanja, potrebno je pojačati edukaciju i osposobljavanje vozača o poticanju svijesti o svrsi sigurnosnog pojasa i njegovom povećanom korištenju tijekom vožnje. To se pokazalo kao ključni problem. Uz te mjere, učiniti učinkovitiju kontrolu prometa i vozača od strane prometne policije.

LITERATURA

- [1] Federalno ministarstvo unutarnjih poslova (2017.). Federalna uprava policije. Informacija o stanju sigurnosti na području FBiH za 2016. godinu, Sarajevo.
- [2] Ministarstvo unutarnjih poslova (2017.). Uprava policije. Informacija o stanju sigurnosti saobraćaja u Republici Srpskoj za 2016. godinu, Banja Luka.
- [3] Policija Brčko Distrikta BiH (2017). Podaci o saobraćajnim nezgodama za 2016. Brčko.
- [4] <http://bihamk.ba/bs/statistika> (02.05.2017.)
- [5] European Commission (2017.). Press release. Road Safety: new statistic call for fresh efforts to save lives on EU roads. Brussels.
- [6] Radović, M., Tešić, M., Đerić, M. (2014). Izvještaj o ponašanju i stavovima zaposlenih u organima republičke uprave Republike Srpske i jedinicama lokalne samouprave-sigurnosni pojas. Agencija za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske, Banja Luka.
- [7] Ministarstvo unutarnjih poslova (2016). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2015. Republika Hrvatska, Zagreb.
- [8] Autori (2017). Anketni upitnik. Korištenje sigurnosnog pjasa.
- [9] Mužić, V. (1986). Metodologija pedagoškog istraživanja, VI izdanje, Svjetlost, Sarajevo, p. 539.
- [10] Petz, B., Kolesarić, V., Ivanec, D. (2012.). Petzova statistika. Osnovne statističke metode za nematematičare. Naklada Slap. Zagreb.
- [11] www.spss.com