

UPOTREBA SIGURNOSNIH POJASEVA NA PODRUČJU OPŠTINE DERVENTA

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

Vladan Đurić, dipl.ing. saobraćaja email: vladandjuric@gmail.com

Saobraćajni fakultet u Doboju, Republika Srpska, Bosna i Hercegovina

Mr. Rade Bogojević

Fakultet za pravne i poslovne studije „Dr Lazar Vrkatić“ Novi Sad, Srbija

Sažetak: Korišćenje sigurnosnog pojasa u putničkim automobilima, u velikoj mjeri smanjuje rizik od ozbiljnih povreda u saobraćajnim nezgodama. Povećanjem njihovog korišćenja povećava se bezbjednost saobraćaja. Sprovedeno istraživanje krajem 2015. godine, određuje trenutnu stopu njihove upotrebe u Republici Srpskoj. Rezultati istraživanja vizualizirani su na benzinskim pumpama i raskrsnicama, što daje vrlo jasnu definisanost prostorne distribucije korišćenja sigurnosnog pojasa. Na osnovu rezultata istraživanja može se odlučivati o primjeni metoda povećanja bezbjednosti saobraćaja na područjima gdje je to najpotrebnije i pratiti efikasnost primjenjenih metoda.

Ključne reči: sigurnosni pojasevi, saobraćajne nezgode, bezbjednost saobraćaja

USE OF SEAT BELTS ON THE MUNICIPALITY DERVENTA

Abstract: The use of seat belts in passenger cars, greatly reduces the risk of serious injuries in road accidents. By increasing their use increases traffic safety. A survey at the end of 2015, the current rate is determined by its use in the Republic of Serbian. The research results were visualized at gas stations and intersections, which gives a very clear definition of the spatial distribution of the use of seat belts. Based on the results, it can be decided on the application method of increasing traffic safety in areas where it is most needed and monitor the effectiveness of methods applied.

Keywords: safety belts, traffic accident, traffic safety

1. UVOD

Sigurnosni pojasevi ne utiču na broj saobraćajnih nezgoda, nego kao pasivan element bezbjednosti vozila mogu doprinijeti ublažavanju posljedica (smanjenje broja poginulih i povrijeđenih lica) ovih nezgoda. Pojas sa drugim elementima zaštite (naslon za glavu, vazdušni jastuk, sigurnosni upravljač i dr.) poboljšava pasivnu bezbjednost vozila i povećava ličnu zaštitu lica u vozilu koja ga koriste.

Pojasevi su se pokazali kao odlično sredstvo za zaštitu putnika u vozilu, nisu savršeni ali se svakim danom unapređuju te u kombinaciji sa vazdušnim jastucima čine značajnu cjelinu sigurnosnog sistema za zaštitu putnika u vozilu.

U današnje vrijeme sva vozila serijski su opremljena sigurnosnim pojasevima. Prilikom izvođenja i realizacije ovog rada te prikupljanja podataka neposrednim opažanjem i anketiranjem ispitanika korišteno je na području opštine Derвента i na magistralnim i regionalnim putnim pravcima, čiju populaciju vozača ispitanika čine stanovnici navedenih opština i drugih opština Republike Srpske, Federacije BiH kao i ispitanika trenutno zaposlenih u inostranstvu čiji stavovi vozača se razlikuju od stavova vozača domaće populacije u odnosu na korištenje i upotrebu sigurnosnih pojaseva.

2. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

2.1. Predmet istraživanja

Na području opštine Derventa izvršiti vizuelnu kontrolu upotrebe sigurnosnog pojasa od strane vozača, suvozača i putnika na zadnjim sjedištima na magistralnim, regionalnim, lokalnim i ulicama u naselju. Istraživanje će se sprovesti na kružnim raskrsnicama, raskrsnicama ulica koji su označeni vertikalnom i horizontalnom signalizacijom i spajanje sporednih puteva sa magistralnim i regionalnim putevima u različitim vremenskim časovima. Nakon sprovedenog vizuelnog istraživanja upotrebe sigurnosnog pojasa, sprovedeće se anketa svih učesnika u saobraćaju o stavovi vozača na području opštini Derventa o upotrebi sigurnosnih pojaseva.

2.2. Prostor istraživanja

Istraživanje je sprovedeno na sledećim lokacijama opštine Derventa, i to:

1. magistralni put M-17 Derventa – Doboj, (benzinska pumpa „Kuzmanović“)
2. magistralni put M-14.1 Derventa – Brod, (benzinska pumpa „Nada“)
3. magistralni put M-14.1 Derventa – Srbac, (Motel „Dvor“)
4. magistralni put M-16.1 Derventa – Prnjavor (benzinska pumpa „Bas Petrol“)

2.3. Vrijeme istraživanja

Pomenuto istraživanje će se sprovesti u mjesecu novembaru 2015. godine u vremenskim intervalima, i to:

- od 07.00 do 09.00 časova na B.P. „Kuzmanović“,
- od 11.00 do 13.00 časova na B.P. „Nada“,
- od 15.00 do 17.00 časova na kružnoj raskrsnici ispred motela „Dvor“,
- od 18.00 do 20.00 časova na B.P. „Bas Petrol“,

Vremenski intervali će se mijenjati po danima.

2.4. Metod istraživanja

- Ispitanici su birani metodom slučajnog uzorka 70% i to na putnim pravcima magistralnih i regionalnih puteva Derventa – Doboj, Derventa – Brod, Derventa – Srbac i Derventa – Prnjavor raznim benzinskim pumpama, dok je 30% ispitanika je ispitano putem poznanstava.
- Svi ispitanici ispitani su metodom ankete.

2.5. Ciljeni istraživanja

- Saznati stavove vozača o upotrebi sigurnosnih pojaseva, formirane u predhodnom periodu
- Uočiti faktore koji su bili presudni za zauzimanje takvih stavova
- Uočiti mogućnosti za uticanje na promenu datih stavova

2.6. Ograničenje

- Relativno mali obim uzorka što utiče na reprezentativnost rezultata, smatram da bi rezultati bili verodostojniji kod nekoliko puta većeg obima uzorka.

3. ISTORIJAT SIGURNOSNIH POJASEVA

Osnovna funkcija sigurnosnih pojaseva je da smanji rizik od smrtnih posljedica i povreda od direktnog udara koji se dešava u toku saobraćajne nezgode na jače dijelove tijela. Sa ove tačke gledišta, sigurnosni pojasevi ne sprečavaju saobraćajne nezgode, oni su mehanizam zaštite koji je razvijen protiv određenih vrsta povreda, primarno povreda glave i grudnog koša. Potreba otkrića sigurnosnih pojaseva kao elementa zaštite i njihovo prihvatanje kao zaštitna oprema u svim vozilima ima poseban istorijat. Proučavanjem ovog procesa može se baciti svjetlo na razumijevanje razdoblja svijeta kroz koji je prošao razvoj „bezbjednosti saobraćaja“. Dobitak zemalja koje su shvatile važnost saobraćajne bezbjednosti na ranijim stupnjevima razvoja, kada se dovede u korelaciju, nesumnjivo je očigledan.

Prvi automobil na svijetu sa serijski ugrađenim *sigurnosnim pojasom u tri tačke* (slika 1.) bio je Volvo PV 544, koji je bio isporučen u Volvo koncesiji u švedskom gradu Kristianstad. Bilo je to 1959. godine, a u sljedećih 50 godina sigurnosni pojas spasio je više od milion života. Do današnjeg dana sigurnosni pojas u tri tačke ostaje najvažnija sigurnosna oprema automobila. On je najšire upotrebljavani te najvažniji sigurnosni izum u 120 godina dugoj automobilske historiji. To je pojas koji veže čovjeka i automobil. To je pojas koji zadržava sve suvozače u sudaru. U isto vrijeme suvozači su vezani za mjesto u automobilu izbjegavajući rizik da budu 'razbacani' po unutrašnjosti vozila kao i to da budu izbačeni iz njega.



Slika 1. Prvi sigurnosni pojas sa tri oslonca vezanja
Izvor: [<http://www.sigurnosnipojas.com>]

Volvo je pokrenuo prodaju automobila sigurnosnim pojasom u tri tačke još 1963. godine. Nakon pokretanja prodaje, Volvo je izvršio i niz testova s proklizavanjem i sudarima automobila opremljenim različitim tipovima sigurnosnih pojaseva. Rezultati su bili kristalno jasni: Volvo sigurnosni pojas u tri tačke je pružio daleko najbolju zaštitu za sve putnike u vozilima. Nakon par godina, tačnije 1967. godine, Volvo je predstavio svoj pionirski izvještaj 28.000 nezgoda na konferenciji o bezbjednosti u saobraćaju u SAD-u.

Izvještaj se temeljio na podacima dobijenim o automobilske nezgodama u kojima su učestvovali Volvo automobili u Švedskoj u trajanju od godine dana. Ponovo su rezultati bili nedvosmisleni – i svijet je napokon počeo obraćati pažnju. Izvještaj je pokazao da sigurnosni pojas spašava živote i umanjuje povrede za 50 do 60%.



Slika 2. Volvo PV544

Izvor: [<http://www.chooseyouritem.com>]

Danas se sigurnosni pojas u tri tačke u automobilima ugrađuju serijski po cijelom svijetu. Volvo je predstavio ovu posebnost kao standard na prednjim i zadnjim sjedištima još 1967. godine. Moderni sigurnosni pojas je kamen temeljac unutrašnje bezbjednosti automobila, radeći zajedno sa zračnim jastucima te zatezačima pojaseva s ograničenjem sile. Pojas se sam postavlja u uspravan položaj u slučaju sudara zatezač pojasa se steže preko grudi. Sigurnosni pojas u tri tačke spasave živote već 50 godina i nastaviti će činiti isto u budućnosti. U SAD-u je procijenjeno da bi svaki postotak povećane upotrebe spasio 270 života godišnje. Studije u Europi pokazuju da bi se svake godine moglo spasiti još 7 000 života kada bi postotak upotrebe pojaseva u svim zemljama EU-a bio na istom nivou kao u slučaju Švedske, a potencijal još veći u dijelovima Afrike, Azije i Južne Amerike gdje se broj vozila naglo povećava iz godine u godinu.

3.1. Hronologija nastanka sigurnosnih pojaseva i obaveza korišćenja u nekim zemljama

Čak i kada su razdoblja od dizajniranja pogodnih sigurnosnih pojaseva u svijetu do donošenja zakona, u vezi sa tim u kojim vozilima će biti korišćen kad bude postavljen u realnosti koja nije poput istraživanja precizna, može se lako vidjeti da su se nekada koristili kao dodatak privatnim vozilima na osnovu povlašćenosti, a danas je upotreba sigurnosnih pojaseva obavezna u školskim autobusima.

Prema podacima ECE od aprila 1985. god. (dokument OUN TRANS/SCI R159) obaveza vezivanja uvedena je: 1971. god. u Australiji; 1975. god. u Francuskoj, Izraelu, Finskoj, Holandiji, Norveškoj; 1976. god. u Švedskoj i Austriji; 1977. god. u Kanadi; 1979. god. u Irskoj; 1981. god. u Jugoslaviji (sankcija se primjenjuje od 1.1.1985.); 1982. god. u Engleskoj; obaveza postoji u SAD-u, Japanu, Njemačkoj, Belgiji, Španiji, Luksemburgu, Portugaliji, Švajcarskoj itd. U nekim zemljama nije propisana sankcija, a u nekim u od obaveze vezivanja izuzeti: taksi vozači, instruktur vožnje na dužnosti, policija, djeca do 15 god., vožnja unazad, osobe ispod 150 cm visine itd.

U sledećoj hronologiji možemo da vidimo prvo pojavljivanje sigurnosnog pojasa u vozilu i njegov razvoj sve do danas:

- 1903. godine. Francuz Gustave Desire Lebeu je prvi prikazao skicu automobila, u kojem su vozač, suvozač i dva saputnika na zadnjim sjedištima, bili vezani sigurnosnim pojasevima. To je bila reklama za sigurnosne pojaseve. Namjena im je bila spriječiti ispadanje osoba koje su zavezane sigurnosnim pojasevima iz otvorenoga automobila za vrijeme vožnje;
- Tridesetih godina dvadesetog vijeka, mnogi američki doktori medicine postavili su sigurnosne pojaseve sa sistemom sa dva oslonca (povezan sa kolima na dva oslonca) u

svojim vozilima i insistirali su da proizvođači automobila postave ovo u novim modelima;

- 1953. godine, Zdrastvena unija države Kolorado predstavila je saopštenje da se sistem sigurnosih pojaseva sa dva oslonca ugradi u sva vozila;
- 1955. godine, propisi o vozilima u Kaliforniji obavezali su vozače za korišćenje sigurnosnih pojaseva;
- 1956. godine, Prvi privatni automobili tvornice Volvo u Švedskoj i Ford u SAD, opremaju se sigurnosnim pojasevima „na dva oslonca“ na prvim sjedištima;
- 1957. godine, je dodao bravu na njihov dijagonalni sistem sigurnosnih pojaseva na dva oslonca;
- 1958. godine, Nils Bohlen, inženjer u Volvovoj fabrici u Švedskoj, izumio je patent koji je poznat kao sistem sigurnosnih pojasa sa tri oslonca;
- 1959. godine, Volvo je u Švedskoj ponudio sistem sigurnosnih pojaseva sa tri oslonca kao standardni dio za prednja sjedišta sa serijski ugrađenim pojasom sa tri oslonca (13. avgust 1959. godine);
- U Njujorku je istaživana cijena ugradnje sigurnosnih pojaseva u nova vozila i predlog je odbijen;
- 1960. godine, država Njujork je preispitivala odluku i odbila je;
- 1961. godine, S.A.E. (Unija automobilskih inženjera) predložila je da sigurnosni pojasevi postanu standard u SAD-u. Imao je izradu da se sigurnosni pojas zaključava van sjedišta kao obaveza. Država Viskonsin načinila je obavezu upotrebe sigurnosnih pojaseva za prednja sjedišta. Unija standarda Australije je objavila standarde „Sigurnosni pojas i pasivna prevencija“;
- 1962. godine, šest američkih država ustanovili su obavezu posjedovanja sigurnosnih pojaseva za prednja sjedišta kao dodatak. Proizvođači automobila su postavili kao standard ugradnju sigurnosnih pojaseva na prednjim sjedištima;
- 1963. godine, Volvo u Americi je proizveo tritačkasti sistem za sigurnosne pojaseve kao standard;
- 1964. godine, pola američkih država je uvela obavezu upotrebe sigurnosnih pojaseva. Mnoge fabrike automobila u SAD-u ponudile su sigurnosne pojaseve za prednja sjedišta kao standard. Južna Australija i Viktorija ustanovili su obavezu posedovanja sigurnosnih pojaseva za prednja sjedišta u novim vozilima;
- 1965. godine, Američki odsjek za trgovinu predstavio je prvi standard za sigurnosne pojaseve;
- 1966. godine, Švedski zakoni zabranili su sistem sigurnosnih pojaseva sa dva oslonca;
- 1967. godine, fabrike automobila u SAD-u ugradili su sigurnosne pojaseve na zadnja sjedišta za zaštitu. Engleska je ustanovila obaveznu upotrebu sistema sigurnosnih pojaseva sa tri oslonca za prednja sjedišta. Australija je objavila standard za sigurnosne pojaseve;
- 1968. godine, u Švedskoj Volvo predstavlja samozatežuće sigurnosne pojaseve „na tri oslonca“;
- 1969. godine, u Švedskoj je uspostavljena obaveza ugradnje sistema sigurnosnih pojaseva sa tri oslonca. U svim prodajnim objektima Volvo je ponudio kao standard sistem sigurnosnih pojaseva sa tri oslonca za zadnja sjedišta. U svim prodajnim objektima Mercedes – Benz je ponudio sistem sigurnosnih pojaseva sa tri oslonca za zadnja sjedišta kao standard. U Španiji postalo je obavezno posjedovanje sigurnosnih pojaseva na prednjim i zadnjim sjedištima. U Australiji je postao obavezno posjedovanje sigurnosnih pojaseva na prednjim sjedištima;

- 1970. godine, u Švedskoj je postala obaveza posjedovanje sigurnosnih pojaseva na zadnjim sjedištima. U Australiji, Viktoriji je postalo obavezno posjedovanje sigurnosnih pojaseva i na prednjim i na zadnjim sjedištima;
- 1972. godine, NHTSA (Američka savezna asocijacija za bezbjednost saobraćaja na putevima) odredila je standarde za bezbjednost motornih vozila na saveznom nivou. U Australiji i Zapadnoj Njemačkoj posjedovanje i upotreba sigurnosnih pojaseva je postala obavezna. Šveđani (Volvo) usavršavaju sigurnosni pojas „na tri oslonca“ tako što je bitno poboljšan kvalitet zatezanja pojasa;
- 1975. godine, upotreba sigurnosnih pojaseva za starije od 15 godina je postala obavezna;
- 1977. godine, je stupio na snagu zakon Američke savezne asocijacije za bezbjednost saobraćaja na putevima koji je proistekao iz standarda 222 za bezbjednost vozila na saveznom nivou u vezi sa „zaštitom putnika u školskim autobusima“;
- 1979. godine, Francuska je usvojila da sigurnosni pojasevi budu obavezni za zadnja sjedišta u vozilu;
- 1980. godine, Mercedes – Benz počeo je sa proizvodnjom vazdušnih jastuka za predeo kod vozač, vreće za zaštitu koljena i distanca istezanja je bila ugrađena u svim sistemima sigurnosnih pojaseva sa tri oslonca;
- Austrija je uvela obavezu posjedovanja sigurnosnih pojaseva za zadnja sjedišta u vozilima proizvedenim poslije januara 1984. godine. Zapadna Njemačka je uvela obavezu posjedovanja sigurnosnih pojaseva za zadnja sjedišta u vozilima proizvedenim poslije maja 1979. godine. Od ovog datuma sedam od deset zemalja u Kanadi uvela je obavezu upotrebe sigurnosnih pojaseva za vozače i putnike pri vožnji vozila;
- Nakon 1990. godine, gotovo da i nema proizvođača automobila koji ne oprema svoje automobile automatskim samozatežućim sigurnosnim pojasevima „sa tri oslonca“ i to na prednjim i zadnjim sjedištima automobila.

4. ANALIZA REZULTATA

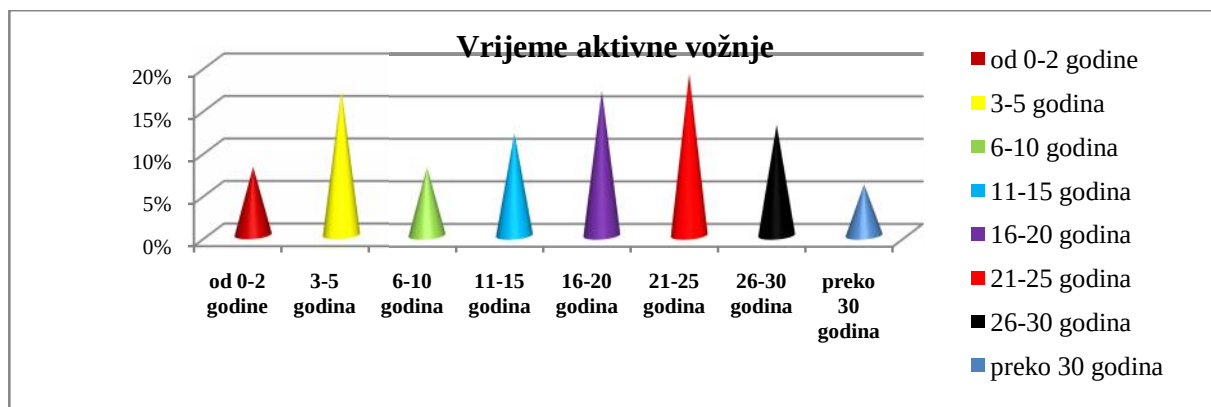
Ukupno je obuhvaćeno neposrednim opažanjem je 220 ispitanika, i to 45% su lica od 39 do 48 godina, i njih ima najviše, dok su najmanje zastupljena lica preko 60 godina starosti 3%. Za nas su najbitnija lica srednjih godina, koja čine glavninu uzorka (lica od 30 do 50 godina).

1. Struktura ispitanika prema vremenu aktivne vožnje

Tabela 1. Struktura ispitanika prema vremenu aktivne vožnje

Vrijeme aktivne vožnje	0-2	3-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	Preko 30
Ispitanici	8%	17%	8%	12%	17%	19%	13%	6%

Najveći broj anketiranih aktivno vozi 21 do 25 godina (19%), zatim slijede osobe koje aktivno voze od 16 do 20 godina (17%) i 3 do 5 godina (17%). Početnika i vozača koji voze do 2 godine ima 8%. Vozača koji voze od 26 do 30 godina ima 13%. Vozača koji voze od 11 do 15 godina ima 12%, dok je nešto manji broj vozača koji voze od 6 do 10 godina 8%. Vozača koji aktivno voze preko 30 godina ima najmanje i to samo 6%.

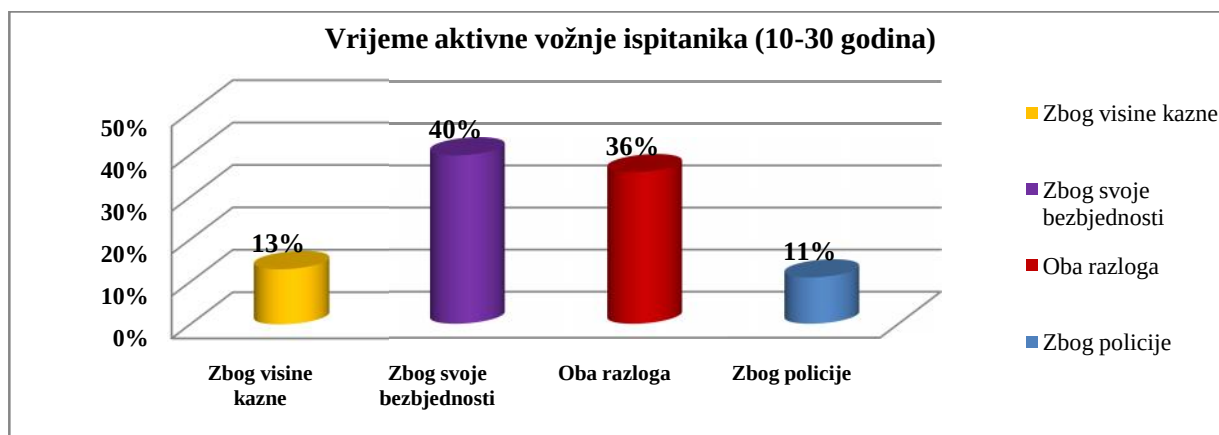


Dijagram 1. Vrijeme aktivne vožnje ispitanika

2. Vrijeme aktivne vožnje ispitanika

Tabela 2. Vrijeme aktivne vožnje ispitanika

Vrijeme aktivne vožnje	Zbog visine kazne	Zbog svoje bezbjednosti	Oba razloga	Zbog policije
Ispitanici	13%	40%	36%	11%



Dijagram 2. Vrijeme aktivne vožnje ispitanika

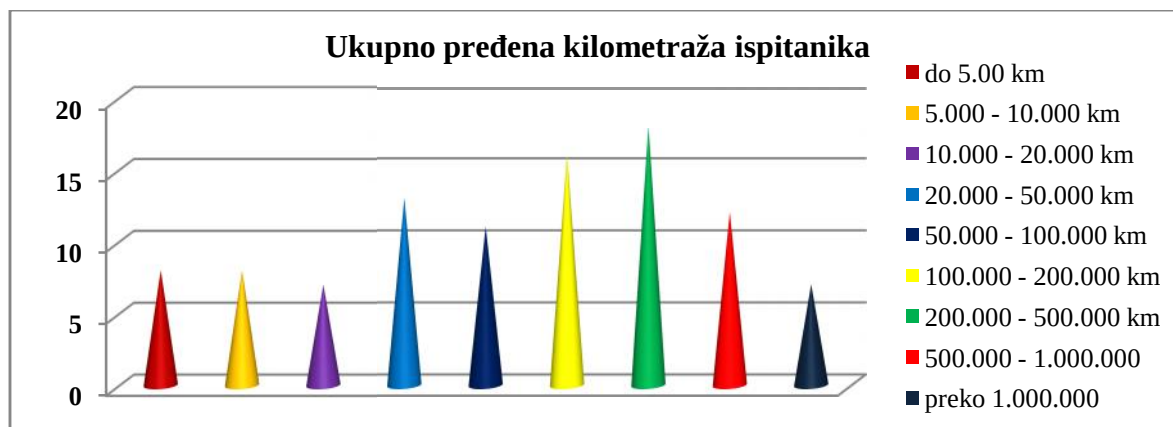
Od 143 ispitanika sa iskustvom od 10 do 30 godina 40% upotrebljava sigurnosni pojas zbog svoje bezbjednosti. 36% ih upotrebljava sigurnosni pojas zbog svoje bezbjednosti i zbog visoke kazne. 13% ih upotrebljava sigurnosni pojas zbog visine kazne. 11% ih upotrebljava sigurnosni pojas zbog policije.

3. Pređena kilometraža ispitanika

Tabela 3. Pređena kilometraža ispitanika

Ukupna pređena kilomet.	Do 5.000	5.000–10.000	10.000–20.000	20.000–50.000	50.000–100.000	100.000–200.000	200.000–500.000	500.000–1.000.000	>1.000.000
Ispitanika	9%	9%	8%	13%	11%	15%	16%	12%	7%

Najveći broj ispitanika je odgovorio da je ukupno prešao 100.000 do 200.000 i 200.000 do 500.000 kilometara (31%), kilometražu od 10.000 do 100.000 kilometara prešlo je 32% ispitanika. Najiskusnijih vozača koji su prešli od 500.000 do 1.000.000 i preko 1.000.000 km ima 19%, dok početnika koji su prešli do 10.000 km ima 18%.

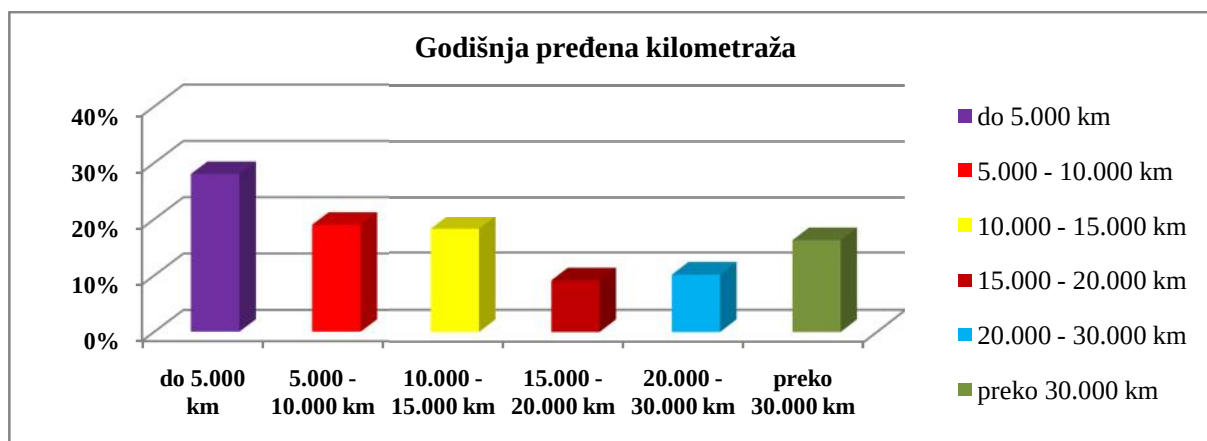


Dijagram 3. Pređena kilometraža ispitanika

4. Godišnja pređena kilometraža ispitanika

Tabela 4. Godišnja pređena kilometraža ispitanika

Godišnja pređena kilomet.	Do 5.000	5.000–10.000	10.000–15.000	15.000–20.000	20.000–30.000	>30000
Ispitanika	28%	19%	17%	9%	10%	16%



Dijagram 4. Godišnja pređena kilometraža ispitanika

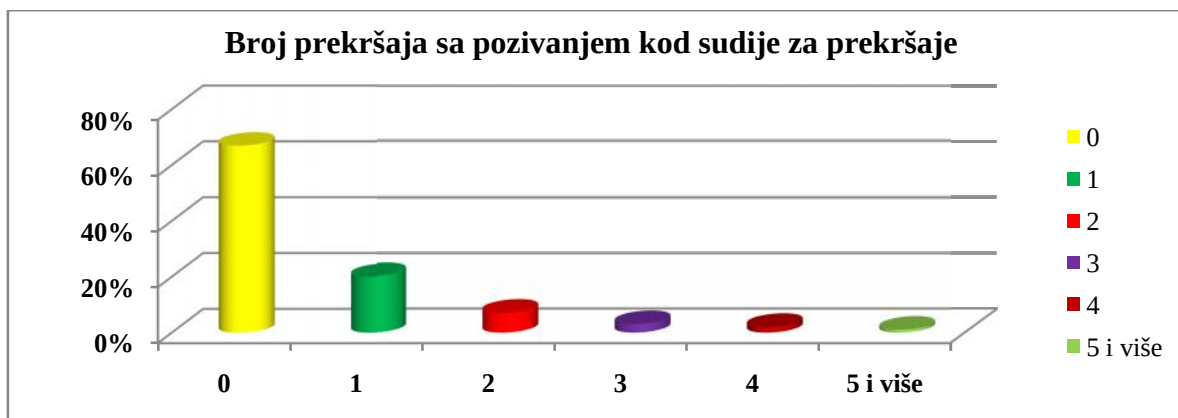
Najveći broj ispitanika godišnje prelazi do 5.000 km (28%). Od 5.000 do 20.000 km godišnje prelazi 45% ispitanika. Od 20.000 do 30.000 km godišnje prelazi 10% ispitanika. Vozača koji prelaze preko 30.000 km godišnje imamo 16%.

5. Broj prekršaja ispitanika

Tabela 5. Broj prekršaja ispitanika

Broj prekršaja	0	1	2	3	4	5 i više
Ispitanika	67%	27%	27%	5%	5%	1%

Od 220 anketiranih lica 67% se izjasnilo da nije pravilo saobraćajne prekršaje sa pozivanjem kod sudije za prekršaje, 27% ispitanika je imalo 1 ili 2 prekršaja, 3 i 4 prekršaja je imalo 5% ispitanika. 5 i više prekršaja imalo je 1% ispitanika.



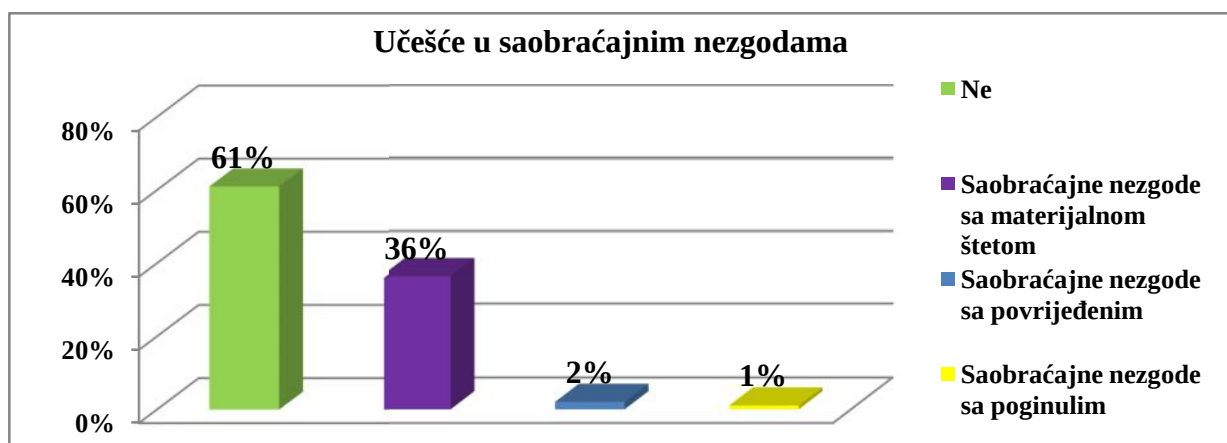
Dijagram 5. Broj prekršaja ispitanika

6. Učešće ispitanika u saobraćajnim nezgodama

Tabela 6. Učešće ispitanika u saobraćajnim nezgodama

Saobraćajne nezgode	Ne	Saobraćajne nezgode sa materijalnom štetom	Saobraćajne nezgode sa povrijeđenim	Saobraćajne nezgode sa poginulim
Ispitanika	61%	36%	2%	1%

Oko 36% je učestvovalo u SN sa materijalnom štetom, a 2% u SN sa povređenim licima. U saobraćajnim nezgodama sa poginulim licima učestvovalo je samo 1% ispitanika.



Dijagram 6. Učešće ispitanika u saobraćajnim nezgodama

5. ANALIZA REZULTATA SOPSTVENE ANKETE

5.1. Kratka analiza strukture uzorka

- Obim uzorka je 220 anketiranih lica koja su birana metodom slučajnog uzorka (djelimično posredstvom poznanstva).
- U uzorku dominiraju lica starosti od 34 do 48 godina sa završenom srednjom četvorogodišnjom školom, a što se tiče zanimanja najviše ima radnika.
- Od ukupnog broja anketiranih 38% lica aktivno vozi preko 20 godina, a 19% ispitanika je ukupno prešlo preko 1.000.000 km.
- Većina ispitanika nije vršila saobraćajne prekršaje, ni učestvovala u saobraćajnim nezgodama

5.2. Pregled i kratka analiza rezultata ankete

- Ranije kada upotreba pojaseva nije bila obavezna i kada se nije kažnjavalo 56% ispitanika je uvijek koristilo pojaseve, dok ih 44% uopšte nije koristilo sigurnosne pojaseve.
- Danas ih uopšte ne koristi 17% lica, a dok 47% ispitanika uvijek koristi pojaseve.
- 36% ispitanika pojaseve koristi na putu van grada ili na mjestima gdje očekuje prisustvo policije.
- Kada smo ih pitali za razlog korišćenja sigurnosnih pojaseva, 39% ispitanika je odgovorilo da ih upotrebljava zbog svoje bezbjednosti, dok ih zbog svoje bezbjednosti i zbog visine kazne upotrebljava 35%, tako da oko 74% ispitanika shvata da su sigurnosni pojasevi značajni za njihovu bezbjednost, a 14% ispitanika pojaseve koristi isključivo zbog kazni što nam govori da kod njih nije formiran pravilan stav o sigurnosnim pojasevima.
- Na pitanje da li ih upotreba pojaseva opterećuje 59% ispitanika je odgovorio da ih pojasevi ne opterećuju, a 16% ispitanika se osjeća neudobno kada vozi sa sigurnosnim pojasevima, dok je 13% ispitanika izjavilo da ih pojasevi nerviraju, a njih 12% smatra da su pojasevi komplikovani za upotrebu.
- Argumenti protiv pojaseva potiču iz toga da li je neko navikao da vozi sa njima ili bez njih, dok ima i onih što tvrde da se nesigurno osjećaju dok ih koriste (taksisti), neki navode da su pojasevi opasni u slučaju s. nezgode kada se automobil zapali. To što ih pojasevi nerviraju možemo tumačiti da potiče od toga što ih ne koriste svojevrijem nego zbog propisa.
- Kada su u pitanju stavovi ispitanika o efikasnosti sigurnosnih pojaseva po mestu u kom se vozi, njih 55% smatra da su pojasevi efikasni u svim prilikama podjednako, 35% ispitanika smatra da su pojasevi efikasni na otvorenom putu, 3% smatra da su pojasevi efikasni u gradskoj vožnji, dok 7% ispitanika misli da su pojasevi neefikasni.
- Većina ispitanika (55%) ima pravilan stav o efikasnosti pojaseva, ali postoji i znatan broj onih koji nemaju pravilan stav o efikasnosti pojaseva i biće potrebno uložiti mnogo napora da bi se njihovi stavovi promenili. Kod ljudi koji imaju pogrešno izgrađene stavove prvo se mora saznati šta je uzrok tih stavova da bi se moglo uticati na njihovu promjenu.
- Kad govorimo o stavovima ispitanika o efikasnosti pojaseva prema položaju u vozilu možemo reći da tu većina ispitanika ima pogrešan stav jer samo 48% ispitanika misli da su pojasevi efikasni kod svih putnika u vozilu.
- Da su pojasevi efikasni samo kod vozača 33% ispitanika, dok 17% misli da su pojasevi efikasni samo kod suvozača, 48% ispitanika smatra da su pojasevi efikasni kod svih.
- Da bi smo što bolje razumjeli njihove stavove o pojasevima pitali smo ih šta misle o vazдушnim jastucima. Većina ispitanika je izrazila želju da u svom vozilu posjeduje vazdušne jastuke (65%), 14% ispitanika smatra da su vazdušni jastuci praktični jer onda ne moraju da se vezuju, 18% ispitanika uopšte nema informaciju o tome, a njih 3% smatra da su vazdušni jastuci opasni.
- Zbog materijalnog stanja većini građana vazdušni jastuci nisu dostupni, pa ih verovatno zbog toga favorizuju ali to se nije odrazilo na to kako su poredali sisteme zaštite u vozilu po efikasnosti.
- Čak za 49% ispitanika najefikasniji sistem zaštite u vozilu su vazdušni jastuci, dok su kod 33% ispitanika na prvom mjestu sigurnosni pojasevi, a 19% se opredjeljuje za naslone za glavu. Od 65% ispitanika koji su izrazili želju za vazдушnim jastucima samo ih je 49% vazdušni jastuk stavilo kao najefikasniji sistem zaštite u vozilu.

- Na pitanje koji faktori doprinose njihovom bezbjednijem ponašanju, ispitanici su iskazali svoje mišljenje na sledeći način:
- Bolja informisanost (propaganda o uzrocima i posledicama konkretnih saob. prekršaja) kod 32% ispitanih lica.
- Visina kazni u saobraćaju kod 20% ispitanih lica.
- Efikasan rad saobraćajne policije utiče na 32% ispitanih lica.
- Bolji putevi i infrastruktura kod 16% ispitanih lica.

6. ZAKLJUČAK

U proteklom periodu putem zakonskih propisa nije ostvaren uticaj na promjenu ponašanja građana. Možemo reći da pravi cilj uopšte nije ostvaren pošto građani trenutno vezuju pojaseve samo ukoliko idu na dalji put van grada ili gdje očekuju prisustvo policije. U narednom periodu mora se posvetiti značajna pažnja ovoj problematici, kako bi građani poštovali zakonske propise radi sopstvene bezbjednosti i bezbjednosti kroz njihovu primjenu, a ne zato što ih neko primorava da rade i sprovede ono što ne žele. Pažnja se moram posvetiti i informisanju građana o događajima iz oblasti bezbjednosti saobraćaja, o saznanjima nauke iz ove oblasti (posebno o tome šta doprinosi njihovoj bezbjednosti). Veliku pažnju moramo posvetiti povećanu efikasnosti rada saobraćajne policije pošto su i sami građani rekli da to utiče na njihovo ponašanje. Ovome državni organi moraju posvetiti pažnju jer se jedino tako može ostvariti postavljeni cilj, na što ekonomičniji način za kraće vreme.

7. LITERATURA

- [1] Vujanić, M. i Lipovac, K.: Istraživanje "Produžite liniju života – Vežite pojas", Centar za istraživanje u bezbjednosti saobraćaja Beograd, Beograd, 1999.
- [2] Milić, A.: Saobraćajna psihologija, Saobraćajni fakultet Doboj, Doboj, 2007.
- [3] Inić, M.: Bezbjednost drumskog saobraćaja, Fakultet Tehničkih nauka u Novom Sadu, Novi Sad, 1991.
- [4] Lipovac, K.: Saobraćajne nezgode u preticanju, Viša škola unutrašnjih poslova Beograd, Beograd, 1997.
- [5] Miletić, B.: Kontrola i regulisanje saobraćaja, Viša škola unutrašnjih poslova Beograd, Beograd, 1999.
- [6] Dragač, V. i Vujanić, M., *Bezbjednost saobraćaja* 2. deo, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2002.
- [7] Inić, M., *Bezbjednost drumskog saobraćaja*, Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad, 1997.
- [8] Lipovac, K., Vujanić, M., i dr., *Spasite 200 života u Srbiji – vežite pojas*, Medijska kampanja povećana upotrebi sigurnosnog pojasa u Republici Srbiji, CIBS, Beograd, 2001.
- [9] www.wikipedia.com, : "Sigurnosni pojasevi"