



РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

2014

ИЗВЈЕШТАЈ

О ПОНАШАЊУ И СТАВОВИМА
ЗАПОСЛЕНИХ У ОРГАНИМА
РЕПУБЛИЧКЕ УПРАВЕ РЕПУБЛИКЕ
СРПСКЕ И ЈЕДИНИЦАМА ЛОКАЛНЕ
САМОУПРАВЕ
-СИГУРНОСНИ ПОЈАС-

ЗАВЕЖИ!



Милија РАДОВИЋ
Милан ТЕШИЋ
Миленко ЏЕВЕР

**МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА**

Пројекат:

**АНАЛИЗА ПОНАШАЊА И СТАВОВА О УПОТРЕБИ СИГУРНОСНОГ ПОЈАСА У
ОРГАНИМА РЕПУБЛИЧКЕ УПРАВЕ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ И ЈЕДИНИЦАМА ЛОКАЛНЕ
САМОУПРАВЕ**

Издавач:

АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука

Главни и одговорни уредник:

MSc Милан ТЕШИЋ, дипл. инж. саобраћаја

Аутори:

Милија РАДОВИЋ
MSc Милан ТЕШИЋ
Миленко ЏЕВЕР

Технички уредници:

MSc Милан ТЕШИЋ
Миленко ЏЕВЕР

ISBN 978-99976-618-1-4

©2014 Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске
Змај Јове Јовановића 18, Бања Лука

САДРЖАЈ

ПРЕДГОВОР-----	VI
I- ОРГАНИ РЕПУБЛИЧКЕ УПРАВЕ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ-----	1
I-1. ЗБИРНИ РЕЗУЛТАТИ АНКЕТНОГ УПИТНИКА-----	2
II- ПОЈЕДИНАЧНИ РЕЗУЛТАТИ АНКЕТЕ ПО ОДАБРАНИМ МИНИСТАРСТВИМА -----	14
II-1. МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА -----	15
II-2. МИНИСТАРСТВО УПРАВЕ И ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ-----	25
II-3. МИНИСТАРСТВО ПРОСВЈЕТЕ И КУЛТУРЕ-----	35
II-4. МИНИСТАРСТВО ТРГОВИНЕ И ТУРИЗМА -----	45
II-5. МИНИСТАРСТВО ЗА ПРОСТОРНО УРЕЂЕЊЕ, ГРАЂЕВИНАРСТВО И ЕКОЛОГИЈУ-----	55
II-6. МИНИСТАРСТВО ПОЉОПРИВРЕДЕ, ВОДОПРИВРЕДЕ И ШУМАРСТВА -----	65
II-7. МИНИСТАРСТВО ПОРОДИЦЕ, ОМЛАДИНЕ И СПОРТА-----	75
III- ГРАДСКА УПРАВА- БАЊА ЛУКА -----	85
III-1. ГРАД БАЊА ЛУКА -----	86
ЗАКЉУЧАК-----	96
О АУТОРИМА -----	98

ПРЕДГОВОР

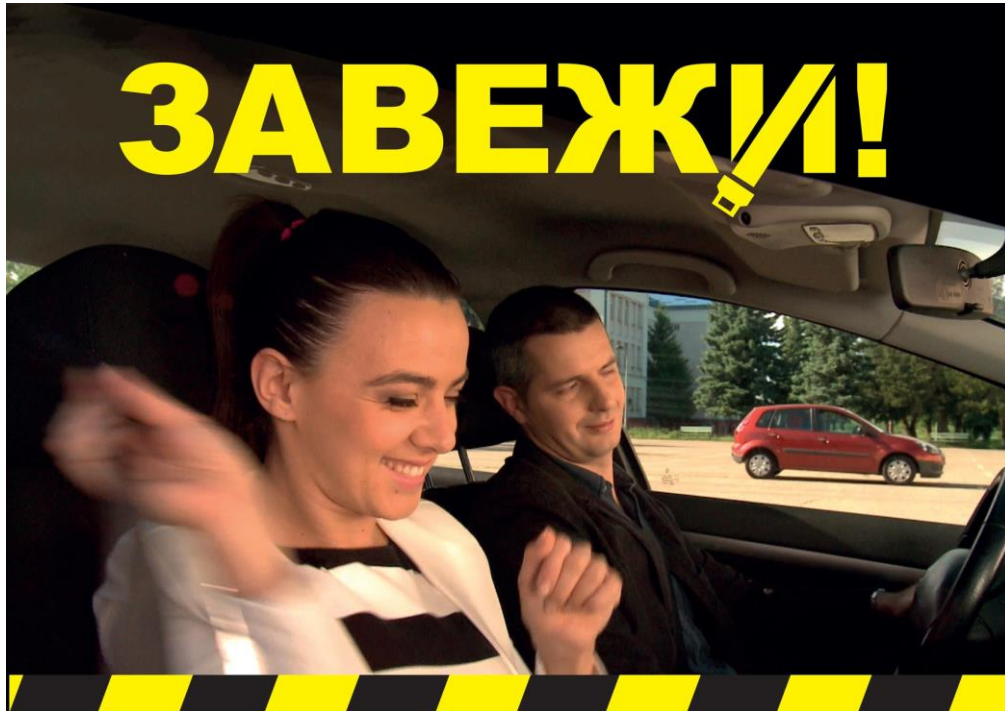
Степен моторизације у Републици Српској постепено расте у претходних неколико година. Аналогно са тим повећава се број саобраћајних незгода. Посљедица таквог стања јесте низак ниво безбједности на путевима због недостатка системског и континуираног управљања безбједношћу на путевима. Саобраћајне незгоде проузрокују велике трошкове у свим земљама свијета. Стога, управљати безбједношћу саобраћаја на основу броја саобраћајних незгода је прије свега нехумано и економски неоправдано. Иако саобраћајне незгоде егзистирају у средње и ниско развијеним земљама свијета, посебну пажњу и активности је неопходно усмјерити на елементе система који омогућавају смањење посљедица саобраћајних незгода (мањи број тешко и смртно настрадалих лица). Један од ефикасних начина смањења посљедица саобраћајних незгода јесте употреба сигурносних појасева током вожње.

Употреба сигурносних појасева током вожње представља ефикасан начин смањења ризика од тешких и смртних повреда у саобраћајним незгодама. Тако су нека свјетска истраживања показала да је ефекат употребе сигурносног појаса на предњим сједиштима око 40% (за око 40% смањује број погинулих приликом судара возила). Неки аутори су отишли корак даље и истраживали су постоји ли статистички значајна повезаност употребе сигурносних појасева на задњем сједишту и повређивања возача и путника на предњем сједишту у случају саобраћајне незгоде. Ово истраживање је показало да би се повреде код возача смањиле за 25%, а код сувозача за 28%, уколико би путници на задњим сједиштима користили сигурносне појасеве током вожње.

Проблем употребе сигурносног појаса у средње и ниско развијеним земљама свијета је веома изражен, што за резултат има већу стопу тешко и смртно страдалих лица на путевима. У том смислу, у Републици Српској је вршено пилот истраживање са циљем упознавања ставова о употреби сигурносног појаса код запослених у републичким органима управе Републике Српске и јединица локалне самоуправе.

Аутори

I-ОРГАНИ РЕПУБЛИЧКЕ УПРАВЕ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ



У складу са Законом о основама безбједности саобраћаја обавезна је употреба безбједносног појаса на свим сједиштима и сједилице за дјецу.



Ако користите безбједносни појас, постоји велика вјероватноћа да прођете са лакшим тјелесним повредама у случају саобраћајне незгоде.



Употребом безбједносних појасева смањује се ризик од смртог повређивања до 50% на предњим и до 75% на задњим сједиштима.



РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА



РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО УНУТРАШЊИХ ПОСЛОВА



РЕПУБЛИКА СРПСКА
АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ САОБРАЋАЈА



АУТО-МОТО САВЕЗ
РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

ПРОЈЕКАТ ИНИЦИЈИТЕ 'А. П. ТИИ'



ДОСТА ПРИЧЕ, ВЕЖИ ПОЈАС!

I-1. ЗБИРНИ РЕЗУЛТАТИ АНКЕТНОГ УПИТНИКА

1. МЕТОДОЛОГИЈА РАДА И ЦИЉ ПРОУЧАВАЊА

1.1. Предмет истраживања

Степен коришћења сигурносних појасева (самопријављено понашање) од стране запослених у републичким органима управе Републике Српске.

1.1.1. Циљ истраживања

Сагледавање стања сегмента из области безбједности саобраћаја ради његовог побољшања, са аспекта поштовања прописа везаних за коришћење сигурносних појасева у органима републичке управе Републике Српске. Поред тога, овакав начин истраживања требао би да омогући утврђивање самопријављеног понашања (употреба сигурносног појаса).

1.1.2. Задаци истраживања

Унапред дефинисан анкетни упитник је потребно послати свим органима републичке управе Републике Српске. Након повратног одговора, податке је потребно систематизовати, анализирати и представити резултате у форми извјештаја.

1.1.3. Метод истраживања

Метод истраживања који је коришћен јесте метода анкете и статистичка анализа. Прво се приступило методи анкете. За анкетирање је коришћен посебно припремљен упитник у сврху истраживања степена употребе сигурносних појасева у саобраћају.

Као самостална научна дисциплина, безбједност саобраћаја, у свом раду користи бројне научне методе. Сваки метод који се користи у овој области има своје предности и недостатке. Само добром комбинацијом метода долазе до изражаја њихове предности и недостаци. Осим општих, који су истовјетни у свим наукама, безбједност саобраћаја користи и неке своје сопствене. Опште су својствене свим наукама, нпр: анализа, синтеза, апстракција, индукција, дедукција и слично, а посебне у појединим наукама, као што је случај у безбједности саобраћаја са статистичком методом, методом експеримента, посматрања, компарације и анкете, односно, интервјуа. За анкетни метод, користе се различите технике као што су: упитник, интервју, скале процјене и тестови. Сама сврха сваког од ових метода је избор репрезентативне групе испитаника. Најпоузданији је тзв. случајни избор испитаника у узорку. Упитник се састоји из низа питања која се постављају испитаницима. Она могу бити отвореног, затвореног или полуотвореног типа. Ако се на питања одговара писмено онда је реч о упитницима, а ако се питања постављају усмено, а одговори се дају на исти начин, онда је у питању интервју. Скале процјене подразумјевају да се испитаницима да оцјене одређену појаву на скали подељеној на нивое, нпр. од један до десет, а тестовима се утврђује знање испитаника о некој битној појави, предмету истраживања.

У излагању које слиједи, методом анкетирања изабраних испитаника утврђен је степен поштовања овог прописа као и ставови испитаника везани за коришћење сигурносних појасева у органима републичке управе Републике Српске и јединицама локалне самоуправе. Анкета се базирала на томе што се анкетни упитник упитио запосленим у

органима републичке управе, при чему су исти попуњавали анкетни упитник. Прикупљени подаци унесени су у посебну Excel табелу и статистички обрађени.

1.1.4. Вријеме и мјесто истраживања

Истраживање је извршено у периоду мај-јун 2014. године. Мјесто истраживања је републичка управа Републике Српске и јединице локалне самоуправе

1.2. Обим истраживања

Анкетирано је укупно 860 запослених у републичким органима управе Републике Српске и јединицама локалне самоуправе.

1.3. Ограничења током истраживања

Приликом анализе анкете добијене резултате треба узети са резервом, с обзиром на питање искрености одговора анкетираних лица.

2. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

2.1. Процентуална расподела анкетираних према полу (укупно)

Од укупног броја анкетираних (860), 372 (43,26%) била су лица мушког пола, а 406 (47,21%) лица женског пола (график 1.), док се њих 82 (9,53%) није изјаснило.

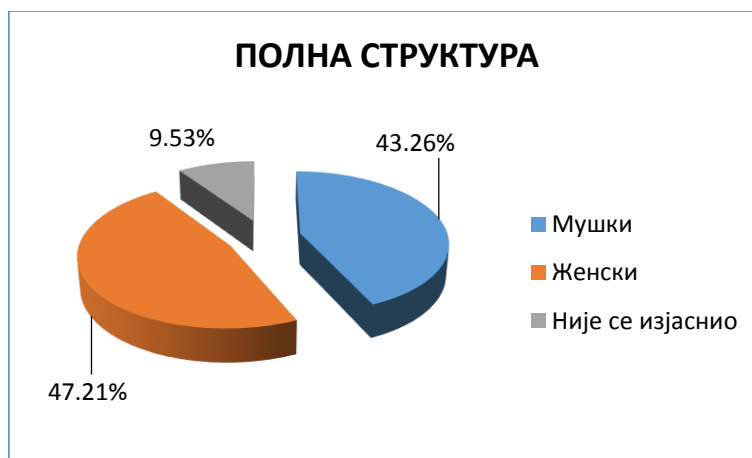


График 1. Процентуална расподела анкетираних према полу

2.2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу (укупно)

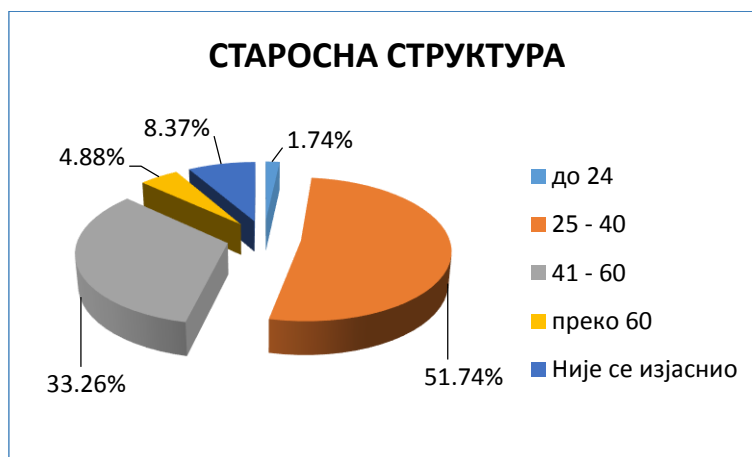


График 2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу

Анализирањем процентуалне расподеле анкетираних према животном добу (график 2.) утврђено је да је проценат анкетираних старосног доба између 25 и 40 (29.5%) и од 41 до 60 година (47.0%). Од укупног броја анкетираних учесника, најмањи број припадао је категорији животног доба до 24 године (1.74%), док се о животној доби није изјаснило укупно 8,37% лица.

2.3. Процентуална расподела возила према старости возила (укупно)

Процентуална расподела анкетираних према старости возила (график 3.) је веома неравномерна и у њој превасходно доминирају возила старости од 12 и више година, и то са 40.5%. Међу осталим опаженим возилима било је 32.50% возила чија је старост мања од 12 година, а најмањи број возила био је млађи од осам година (27.00%).

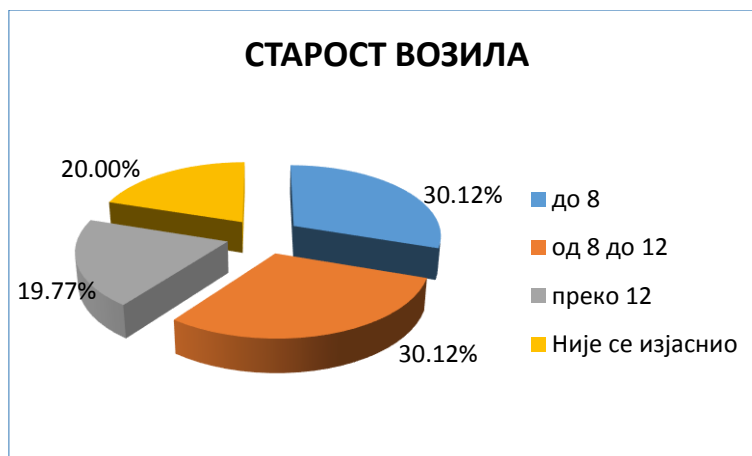


График 3. Процентуална расподела анкетираних према старости возила

2.4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања (укупно)

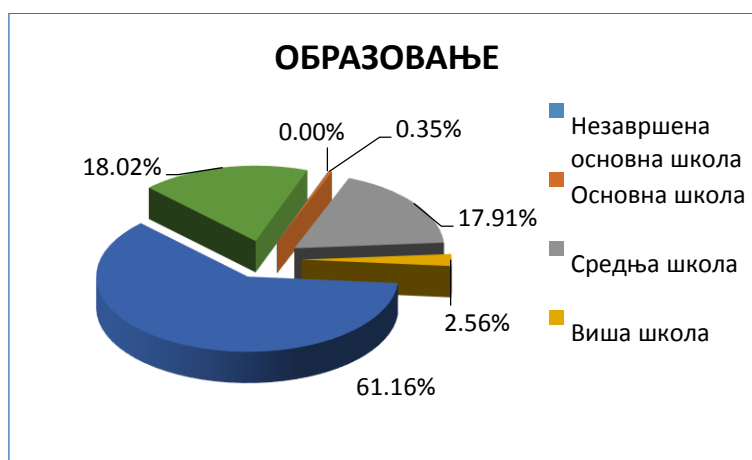


График 4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања

Од укупног броја анкетираних (график 4.) 3 (0,35 %) има завршену основну школу, потом слиједи 154 (17,91 %) анкетираних са завршеном средњом школом, 22 (2,56 %) са вишом школом, и на крају 526 (61,6 %) анкетираних возача било је са завршеним факултетом. Највише је било анкетираних са завршеним факултетом, односно 3 анкетираних или 0,3%, док се њих 155, односно 18,02% није изјаснило.

2.5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа (укупно)

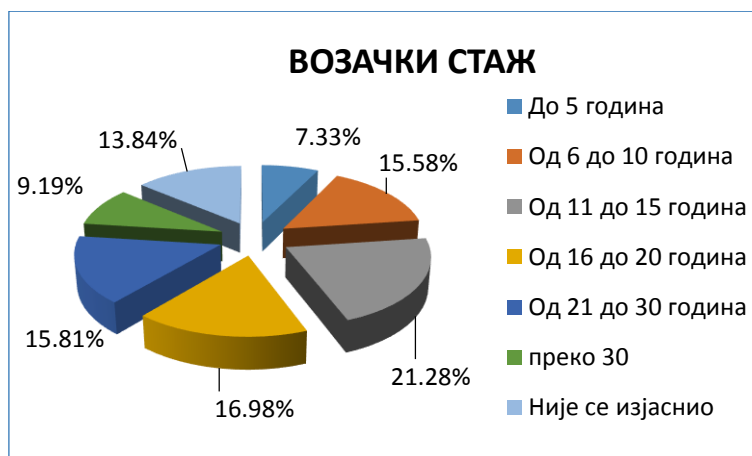


График 5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа

Када се ради о дужини возачког стажа код анкетитраних возача (график 5.), видљиво је да је у укупном узорку анкетираних било више од 21.28 % са возачким стажом од 11 до 15 година, док је са друге стране око 15,58 % анкетираних било са возачким стажом од 6 до 10 година, што је опет у вези чињеницом да је 51,47% анкетираних у животном добу од 25 до 40 година. Најмање је било анкетираних са возачким стажом до 5 година (7,33%), док се чак 13,84 посто није изјаснило.

2.6. Питање бр.1: „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

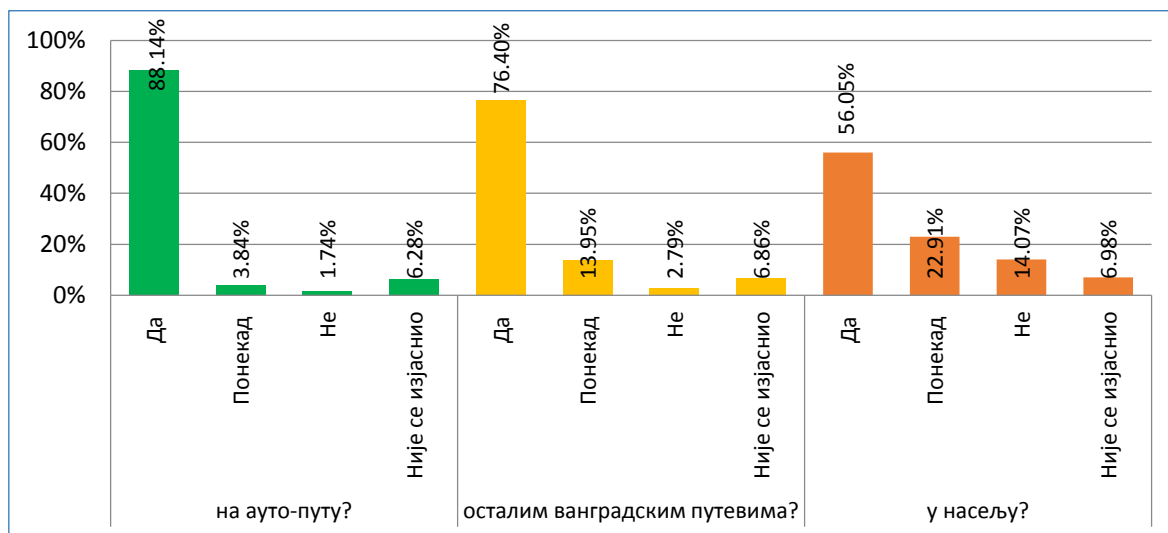


График 6. Употреба сигурносног појаса - возач [%]

На питање о употреби сигурносног појаса у улози возача за дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут), (график 6.), 56.05% анкетираних одговорило је да користи сигурносни појас током вожње у насељу. За разлику од насеља степен употребе сигурносног појаса био је знатно виши на ванградским путевима (76.40%) и аутопуту (88.14%). Сходно томе, долази се до закључка да је заправо став о брзинама доминантан фактор који директно утиче на стопу употребе сигурносног појаса међу возачима.

2.7. Питање бр.3: „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

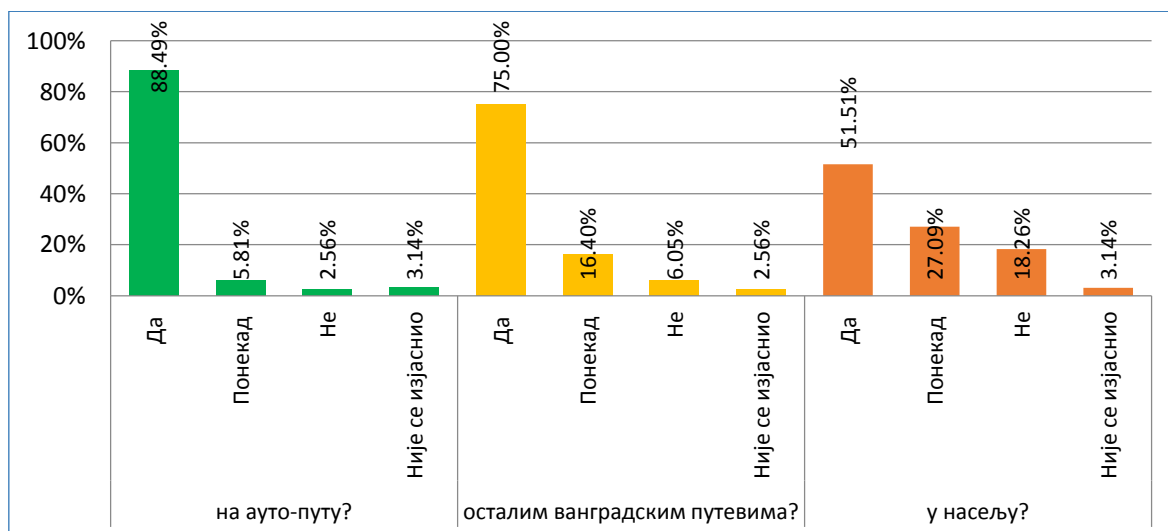


График 7. Употреба сигурносног појаса - путник на предњем сједишту (сувозач) [%]

Расподјела одговора на питање о употреби сигурносног појаса у улози путника на предњем сједишту (график 7.) слична је као и код претходног питања о употреби сигурносног појаса код возача. Степен употребе сигурносног појаса повећава се како се иде од насеља (51.51%) према аутопуту (75.00%) (према категорији пута). Међутим, мало је нижи у односу на степен употребе код возача за све наведене услове (насеље/ванградски путеви/аутопут).

2.8. Питање бр.4: „Да ли као путник позади у аутомобилу, користите сигурносни појас?“

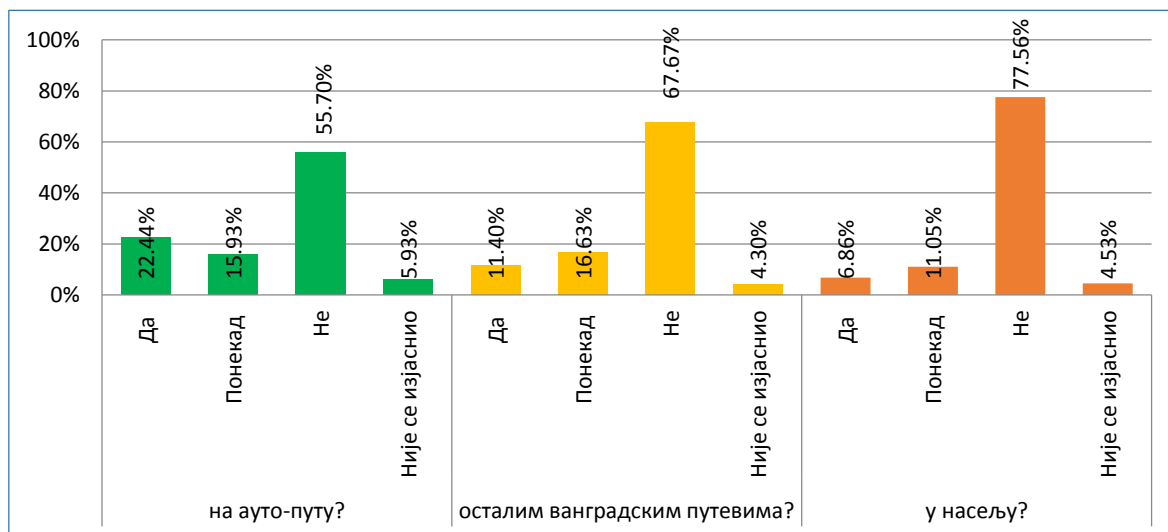


График 8. Употреба сигурносног појаса - путник позади [%]

Када је у питању употреба сигурносног појаса на задњем сједишту у возилу (график 8.), евидентно је да занемарљиво мали број путника позади употребљава сигурносни појас током војње, без обзира на дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут). Забрињавајућа је чињеница да се сигурносни појас у овом случају практично уопште не употребљава, што говори да већина анкетираних учесника нема представу о томе колику пријетњу током војње, по себе и остале представља невезани путник у возилу.

2.9. Питање бр.5: „Да ли као возач захтијевате да остали путници (осим дјече) у аутомобилу вежу сигурносни појас, када Ви возите?“

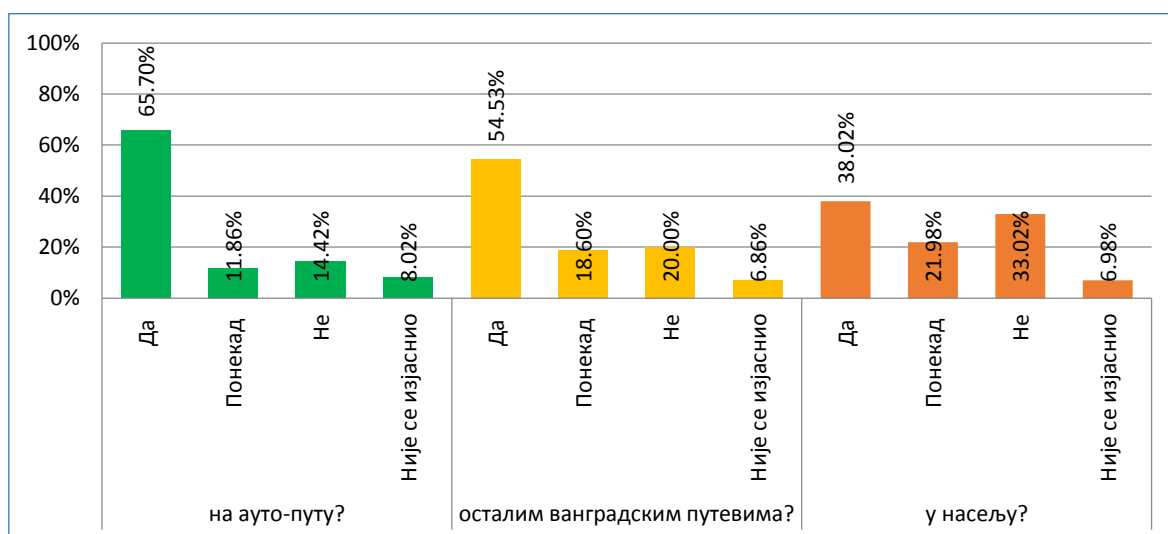


График 9. Инсистирање возача да се остали путници вежу (осим дјече) [%]

Добијени резултати показали су да је и у случају вожње аутопутем, релативно мали број оних возача који инсистирају да се остали путници у возилу вежу сигурносним појасем (65.70%), док за насеље овај проценат износи 38.02%. Као један од утицајних фактора на овакав поражавајући резултат могао би да буде и став о томе да је везивање сигурносним појасем током вожње лична ствар сваког појединца (график 9.).

2.10. Питање бр.6: „Да ли су дјеца (до 12 година) у Вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједицима за дјецу, током вожње?”

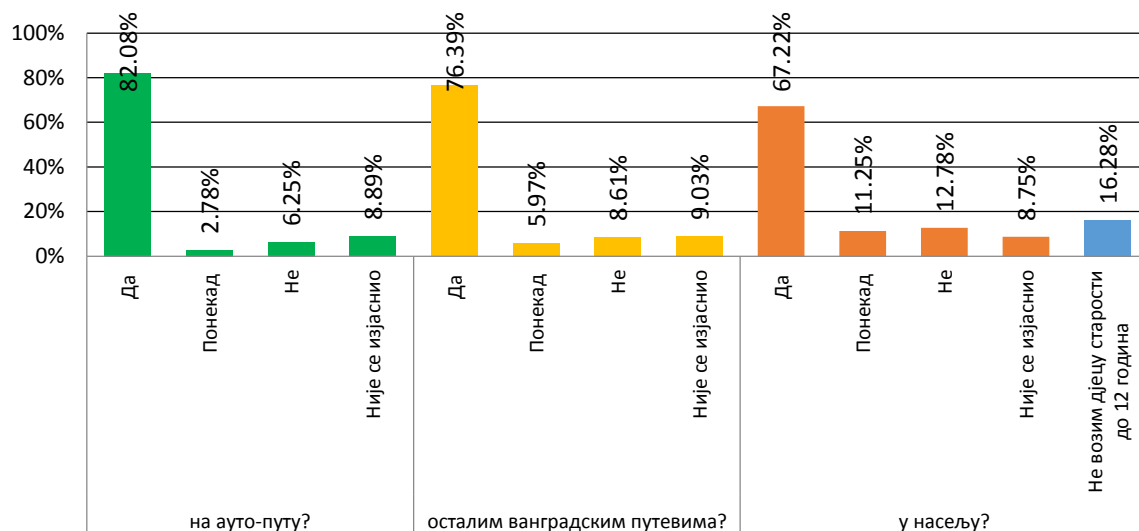


График 10. Везивање дјеце сигурносним појасем у посебним сједицима [%]

На питање о употреби посебних ауто-сједилица за дјецу до 12 година, степен употребе опадао је посматравши од случаја за вожњу аутопутем (82.08%) према случају за вожњу у насељу, гдје је износио 67.22%. Претпоставка је да су на овакве резултате у случају вожње у насељу, поред брзине као доминантне утицали и други фактори као што су на примјер: социо-економски статус и став да сигурносни појас није потребан на краћим релацијама као што је вожња у насељу (график 10.).

2.11. Питање бр.7: „Да ли сте у посљедњих годину дана због (не) везивања сигурносног појаса током вожње (као возач или путник) били:”

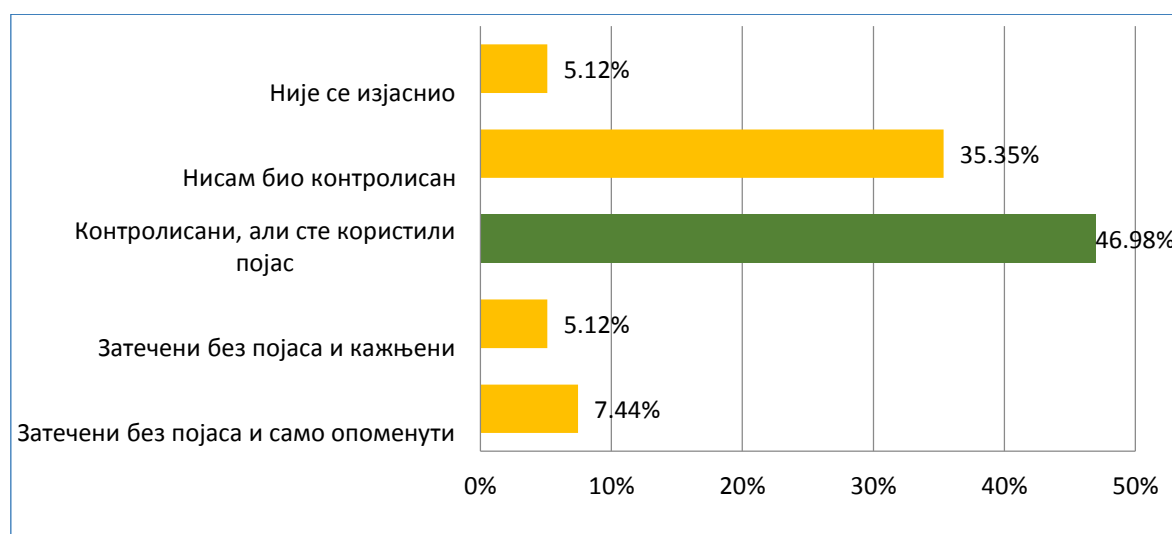


График 11. Контрола од стране полиције

С обзиром на чињеницу да је степен употребе сигурносног појаса далеко испод задовољавајућег нивоа (приближно степену употребе у земљама као што су: Шведска, Данска, Холандија...), број анкетираних који су у својству возача или путника затечени и кажњени због невезивања током вожње је изузетно низак (5.12%), (график 11). Евидентно је да саобраћајна полиција више обавља превентивну, него репресивну дјелатност у области безбједности саобраћаја. Ако се узму у обзир одговори из претходних питања стиче се утисак да један већи број возача иако чини прекршаје остаје неоткривен, стога би требало појачати репресивну дјелатност саобраћајне полиције, како би се што више доприњело рјешавању овог проблема.

2.12. Питање бр.8: „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“

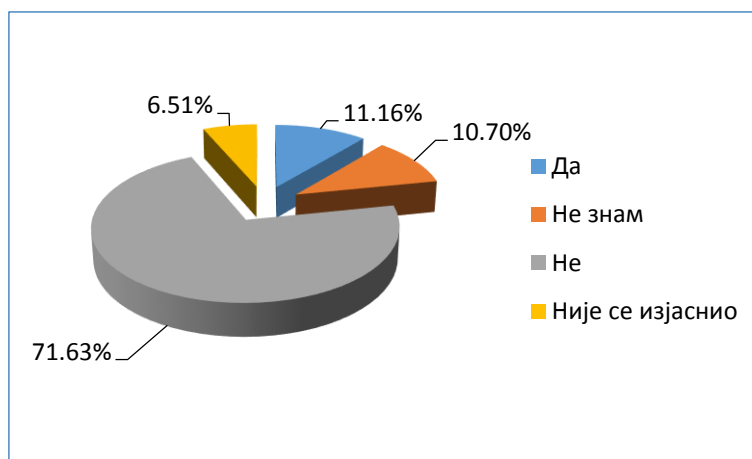


График 12. Употреба сигурносног појаса ако постоје ваздушни јастуци

На питање да ли треба користити сигурносни појас уколико возило посједује ваздушне јастуке, позитивно се изјаснило само 11.16% анкетираних, док је њих 82.33% дало негативан одговор или да не зна. Њих 6.51% анкетираних се није изјаснило по овом питању. Према томе из односа добијених одговора на ово питање (график 12.) јасно је да међу анкетираним влада још једна од бројних заблуда, коју је могуће исправити једино сталном едукацијом из области безбједности саобраћаја.

2.13. Питање бр.9: „Употреба сигурносних појасева у возилу, ефикасна је код брзина: *могуће је дати више одговора?“

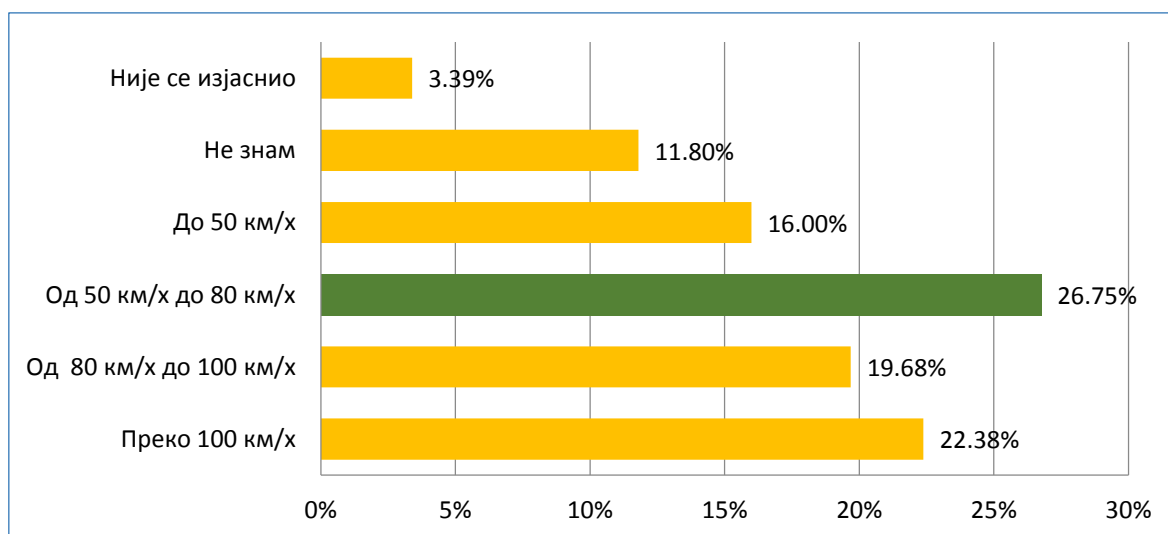


График 13. Употреба сигурносног појаса при различитим брзинама

Скоро 68.81% анкетираних возача сматра да је сигурносни појас најефикаснији код брзина већих од 50 км/х, док њих 11.80% не зна ништа о ефикасности појаса у зависности од брзине (график 13.). Ово је забрињавајућа чињеница, ако се зна да се већина од укупног броја свих саобраћајних незгода дешава управо у насељима, гдје преовлађују мање брзине, а истовремено то су брзине при којима је сигурносни појас и најефикаснији.

2.14. Питање бр. 10 Ставови возача према коришћењу сигурносног појаса су испитани помоћу шест тврдњи за које су возачи изјављивали да ли се с њима слажу, не слажу или немају формиран став о датој тврдњи. Одговори возача на ових шест питања су приказани на Графицима 10а ÷ 10ф.

Питање бр.10а: „Не морам користити сигурносни појас ако пажљиво возим аутомобил”

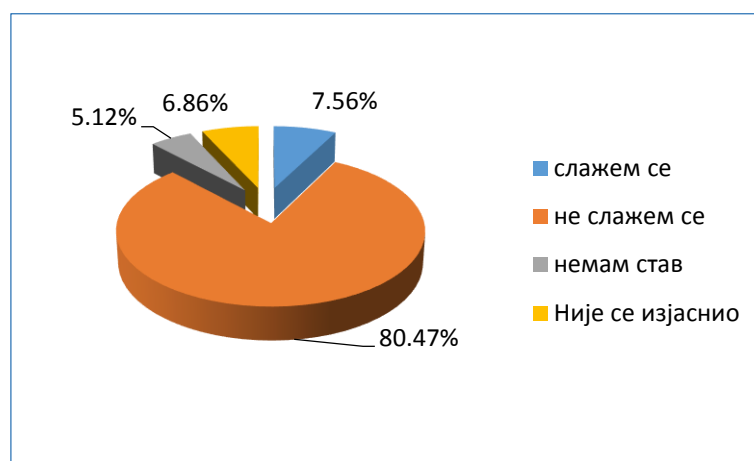


График 14. При пажљивој вожњи појас је непотребан

Овдје (график 14.) се уочава да већина испитаника ипак не прецењује своје могућности, односно не потцењује корисност употребе сигурносног појаса и у случају пажљиве вожње (80.47 %).

Питање бр.10б: „У већини саобраћајних незгода, употреба сигурносног појаса смањује ризик од озбиљнијих повреда за путнике и возаче

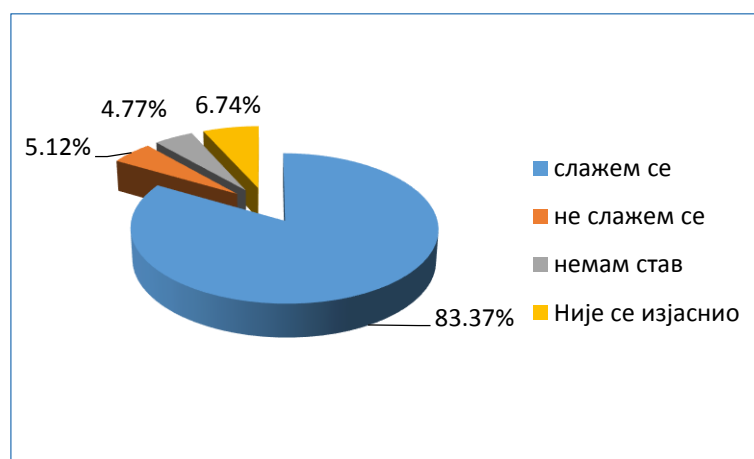


График 15. Употреба сигурносног појаса смањује ризик за путнике и возаче

Одговори на ово питање (график 15.) указују да и поред тога што је степен употребе сигурносног појаса веома низак, већина анкетираних возача схвата колика је ефикасност сигурносног појаса на смањење ризика од озбиљних повреда у већини саобраћајних незгода.

Питање бр.10ц: „Када користим сигурносни појас у возилу осјећам се мање удобно (\"нешто ми смета\")”

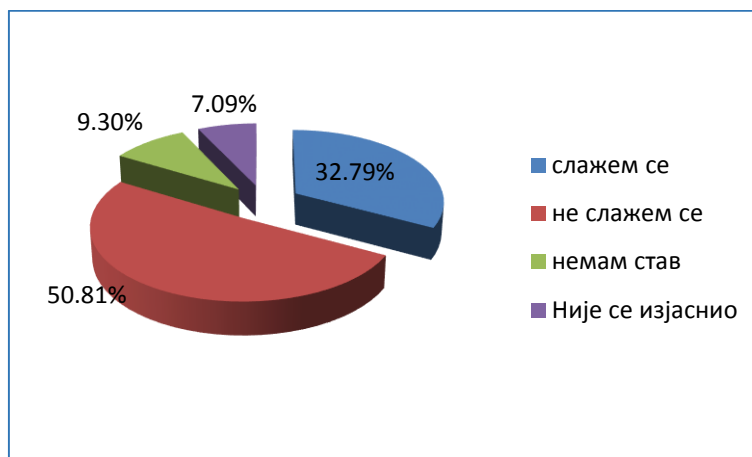


График 16. Користим сигурносни појас/нешто ми смета

Са ставом (график 16.) сложило се 32.79% анкетираних возача, њих 50.81% дало је негативан одговор и само 9.30% анкетираних рекло је да нема став о овом питању. Добијени резултати упућују на закључак да само 32.79% возача свјесно ставља своју безбједност током војње испред комфора.

Питање бр.10е: „Путник који НЕ користи сигурносни појас током војње, нема никаквог утицаја на безбједност осталих путника у возилу”

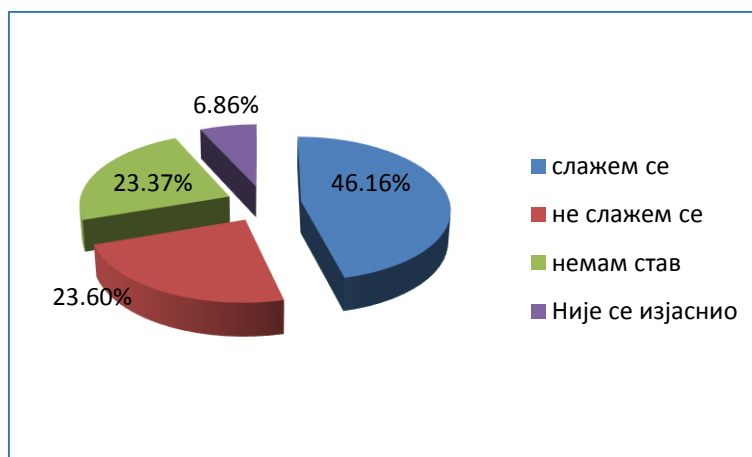


График 17. Утицај невезаног путника на безбједност осталих

Позитиван одговор на ово питање дало је само 46.16% анкетираних возача (график 17.). Добијени резултат је доказ да међу возачима влада још једна у низу заблуда, коју је потребно искоријенити, јер уколико се догоди саобраћајна незгода, а при том путник на задњем сједишту није везан сигурносним појасем, он се у тренутку судара аутоматски по инерцији наставља кретати брзином возила и на тај начин директно угрожава и особу испред себе у возилу.

Питање бр.10ф: „Постоји опасност да будете "заробљени" приликом употребе сигурносног појаса у возилу, уколико доживите саобраћајну незгоду”

Значајан број испитаника (31.86%) прецењује опасност од "заробљавања" уколико се догоди саобраћајна незгода (график 18.). Сходно томе, већина анкетираних возача не зна да сигурносни појас особу која га користи може сачувати од губитка свијести у случају саобраћајне незгоде, а притом је појас тако конструисан да се у том случају веома лако може ископчати.

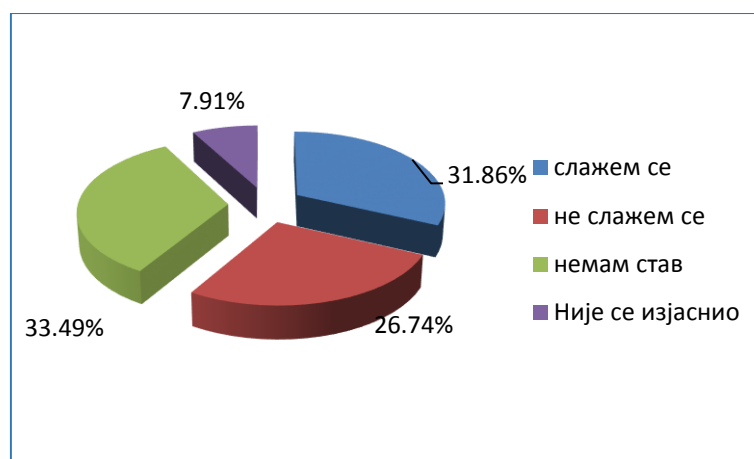


График 18. Опасност од заробљавања приликом употребе сигурносног појаса

2.15. Питање бр.11: „Шта Вас опредељује да користите сигурносни појас у возилу? *могуће је дати више одговора

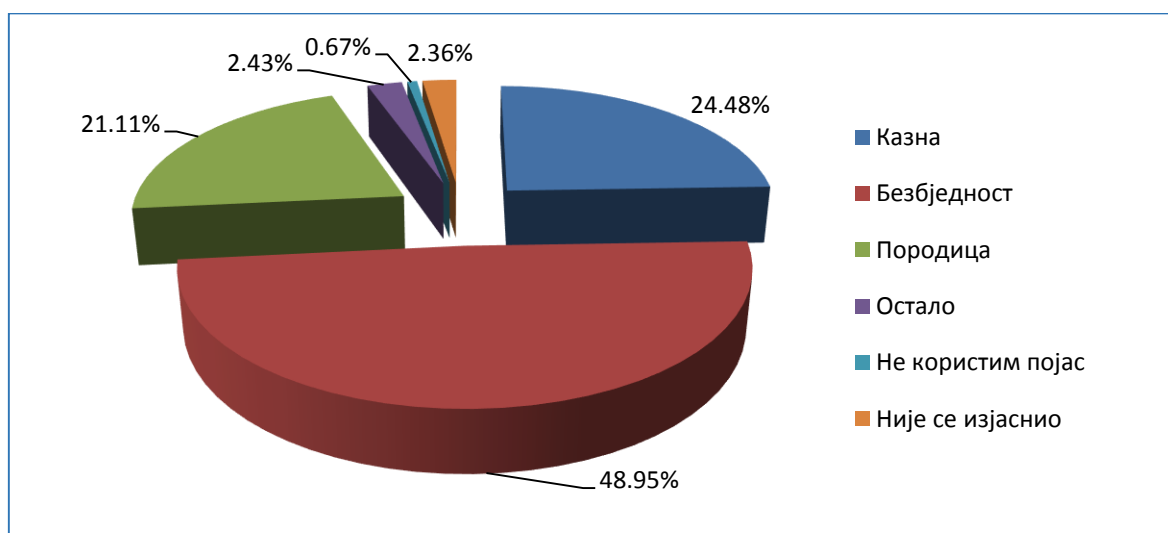


График 19. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (корисници)

Према добијеним резултатима (график 19.), три најутицајнија фактора који утичу на стопу употребе сигурносног појаса међу корисницима су: безбједност (48.95%), казна (24.48%) и породица (само 21.11%). Стога и произилази закључак да је потребно појачати репресивно дјеловање саобраћајне полиције, као и активност на пољу едукације из области безбједности саобраћаја чије би последице биле повећање степена употребе сигурносног појаса.

2.16. Питање бр.12: „Уколико НЕ користите сигурносни појас у возилу током вожње, шта би Вас определијелило да почнете да га користите?

На питање о факторима који би утицали на прекршиоце да почну да користе сигурносни појас током вожње (график 20.), 17.18% испитаника изјаснило се за веће казне, 18.22 % рекло је чешћа контрола, 12.61% анкетираних захтијева да и полиција користи сигурносни појас у возилу, док је њих 16.41 % изабрало комфор. У опцији остало наведени су и неки интересантни могући фактори као на примјер: увјерење о корисности сигурносног појаса и звучно упозорење у аутомобилу, који би такође значајно могли доприњети повећању степена употребе сигурносног појаса. Јасно је да се као три најутицајнија фактора издвајају: веће казне, удобнији сигурносни појас и чешћа контрола.

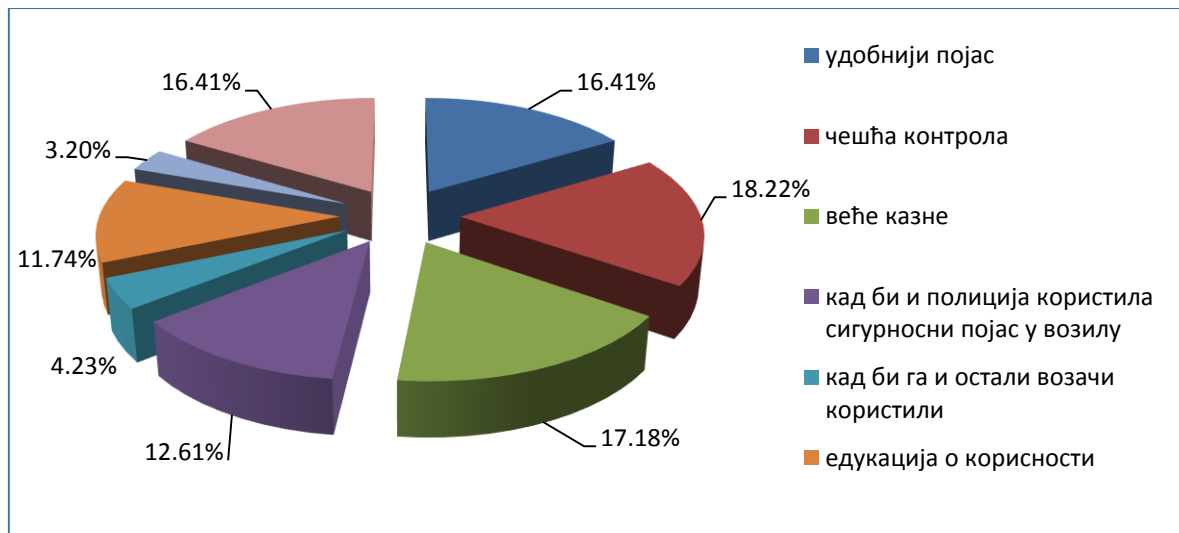


График 20. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (прекршиоци)

II- ПОЈЕДИНАЧНИ РЕЗУЛТАТИ АНКЕТЕ ПО ОДАБРАНИМ МИНИСТАРСТВИМА

II-1. МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА

II-2. МИНИСТАРСТВО УПРАВЕ И ЛОКАЛНЕ
САМОУПРАВЕ

II-3. МИНИСТАРСТВО ПРОСВЈЕТЕ И КУЛТУРЕ

II-4. МИНИСТАРСТВО ТРГОВИНЕ И ТУРИЗМА

II-5. МИНИСТАРСТВО ЗА ПРОСТОРНО
УРЕЂЕЊЕ, ГРАЂЕВИНАРСТВО И
ЕКОЛОГИЈУ

II-6. МИНИСТАРСТВО ПОЉОПРИВРЕДЕ,
ВОДОПРИВРЕДЕ И ШУМАРСТВА

II-7. МИНИСТАРСТВО ПОРОДИЦЕ,
ОМЛАДИНЕ И СПОРТА



II-1. МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА

1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

1.1. Процентуална расподела анкетираних према полу (укупно)

Од укупног броја анкетираних (21), 6 (29%) била су лица мушког пола, а 12 (57%) лица женског пола (график 1), док се њих 3 (14%) није изјаснило.

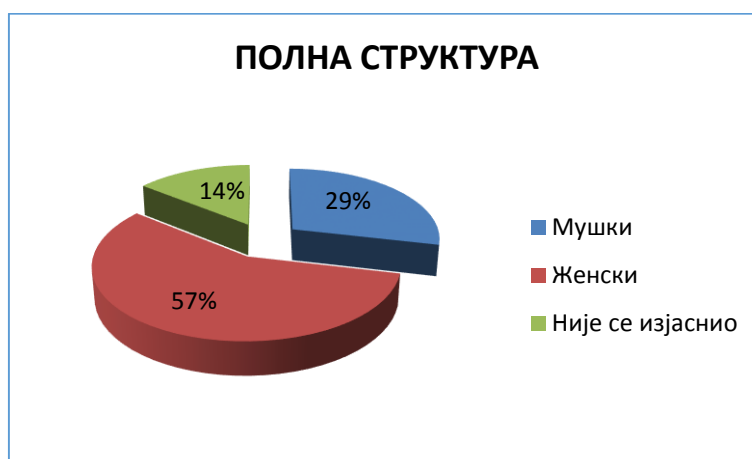


График 1. Процентуална расподела анкетираних према полу

1.2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу (укупно)

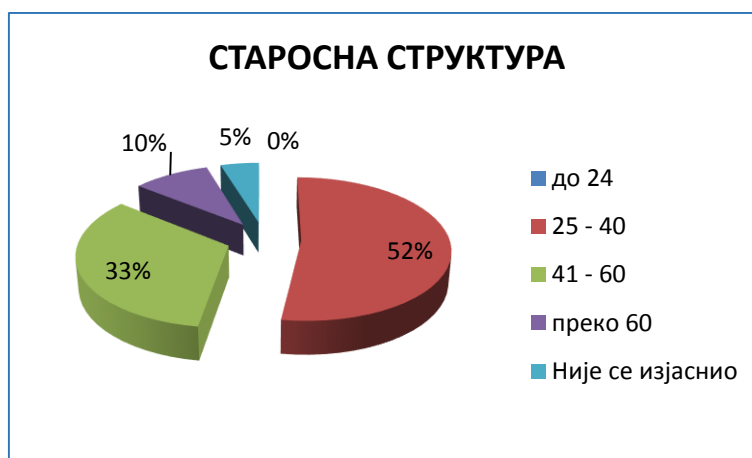


График 2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу

Анализирањем процентуалне расподеле анкетираних према животном добу (график 2.) утврђено је да је проценат анкетираних старосног доба између 25 и 40 (52%) и од 41 до 60 година (33.0%). Од укупног броја анкетираних учесника, најмањи број припадао је категорији животног доба до 24 године (0%), док се о животној доби није изјаснило укупно 5% лица.

1.3. Процентуална расподела возила према старости возила (укупно)

Процентуална расподела анкетираних према старости возила (график 3.) је веома неравномјерна и у њој превасходно доминирају возила старости од 8 до 12 година, и то са 52%. Међу осталим опаженим возилима било је 14% возила чија је старост већа од 12 година, а проценат возила који је био млађи од осам година износи (24.00%).

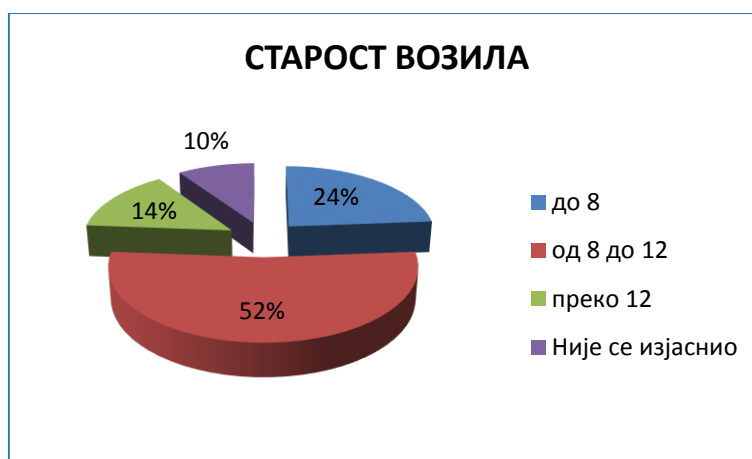


График 3. Процентуална расподела анкетираних према старости возила

1.4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања (укупно)

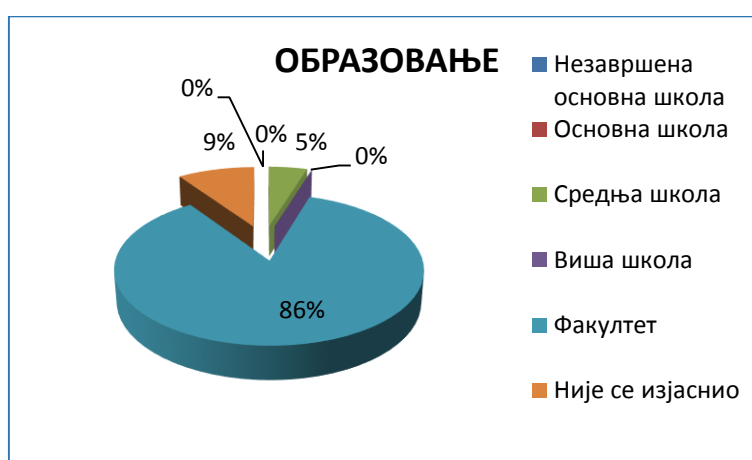


График 4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања

Од укупног броја анкетираних (график 4.) њих (0,35 %) има завршену средњу школу и највише (86,0 %) анкетираних возача било је са завршеним факултетом. Највише је било анкетираних са завршеним факултетом, док се њих 9,0% није изјаснило.

1.5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа (укупно)

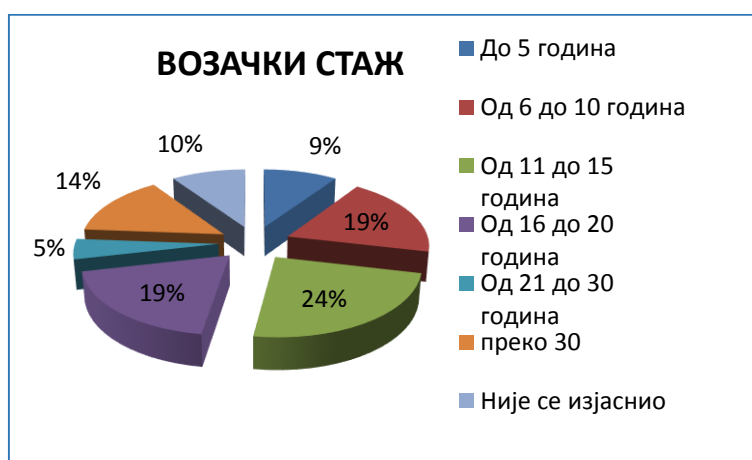


График 5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа

Када се ради о дужини возачког стажа код анкетираних возача (график 5.), видљиво је да је у укупном узорку анкетираних било више од 24 % са возачким стажом од 11 до 15 година, док је са друге стране око 19,0 % анкетираних било са возачким стажом од 6 до

10 година, што је опет у вези чињеницом да је 52.0% анкетираних у животном добу од 25 до 40 година. Најмање је било анкетираних са возачким стажом до 5 година (9.0%), док се чак 5.0 % није изјаснило.

1.6. Питање бр.1: „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

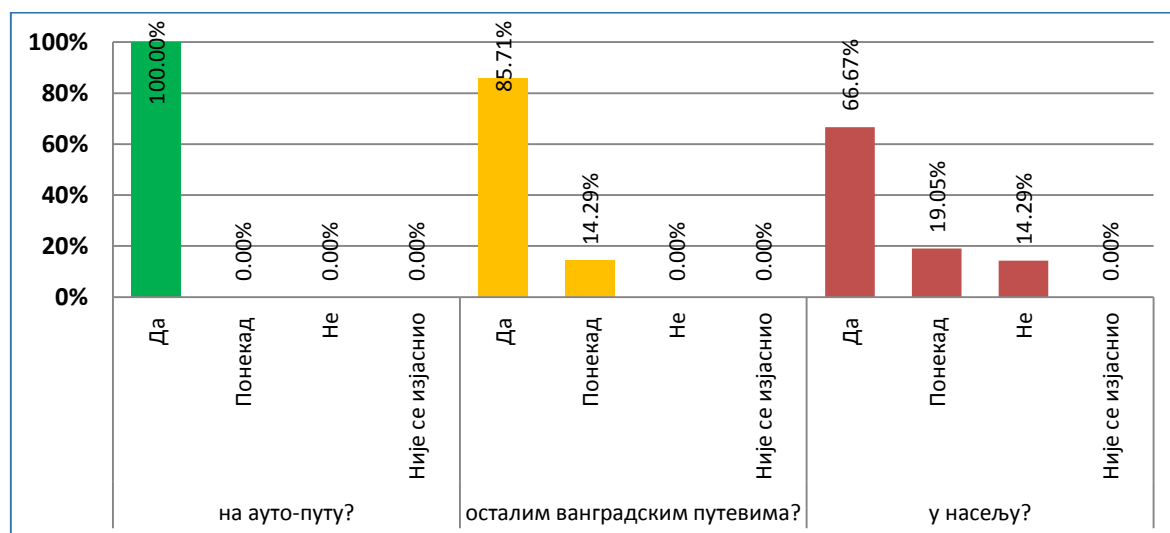


График 6. Употреба сигурносног појаса - возач [%]

На питање о употреби сигурносног појаса у улози возача за дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут), (график 6.), 66.67% анкетираних одговорило је да користи сигурносни појас током вожње у насељу. За разлику од насеља степен употребе сигурносног појаса био је знатно виши на ванградским путевима (85.71%) и аутопуту (100.0%). Сходно томе, долази се до закључка да је заправо став о брзинама доминантан фактор који директно утиче на стопу употребе сигурносног појаса међу возачима.

1.7. Питање бр.2: „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

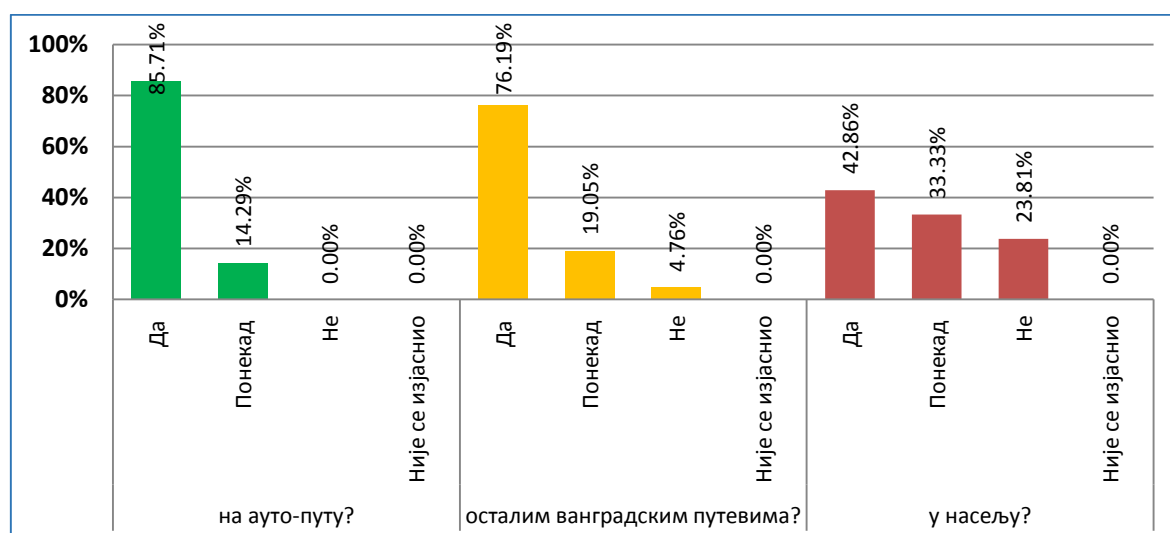


График 7. Употреба сигурносног појаса - путник на предњем сједишту (сувозач) [%]

Расподјела одговора на питање о употреби сигурносног појаса у улози путника на предњем сједишту (график 7.) слична је као и код претходног питања о употреби сигурносног појаса код возача. Степен употребе сигурносног појаса повећава се како се иде од насеља (42.86%) према аутопуту (85.71%) (према категорији пута). Међутим,

мало је нижи у односу на степен употребе код возача за све наведене услове (насеље/ванградски путеви/аутопут).

1.8. Питање бр.3: „Да ли као путник позади у аутомобилу, користите сигурносни појас?“

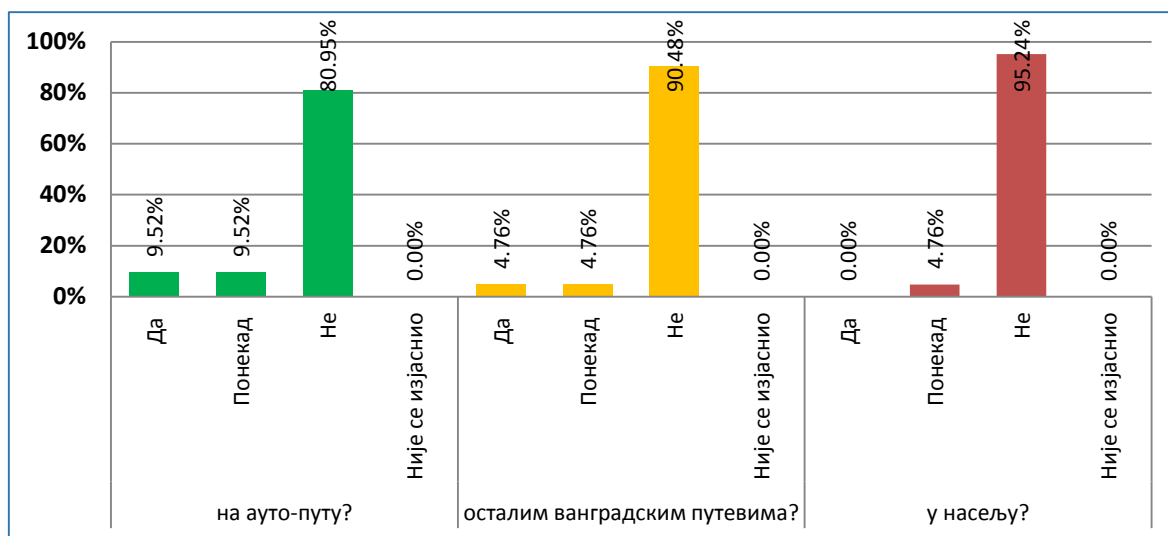


График 8. Употреба сигурносног појаса - путник позади [%]

Када је у питању употреба сигурносног појаса на задњем сједишту у возилу (график 8.), евидентно је да занемарљиво мали број путника позади употребљава сигурносни појас током војње, без обзира на дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут). Забрињавајућа је чињеница да се сигурносни појас у овом случају практично уопште не употребљава, што говори да већина анкетираних учесника нема представу о томе колику пријетњу током војње, по себе и остале представља невезани путник у возилу.

1.9. Питање бр.4: „Да ли као возач захтијевате да остали путници (осим дјече) у аутомобилу вежу сигурносни појас, када Ви возите?“

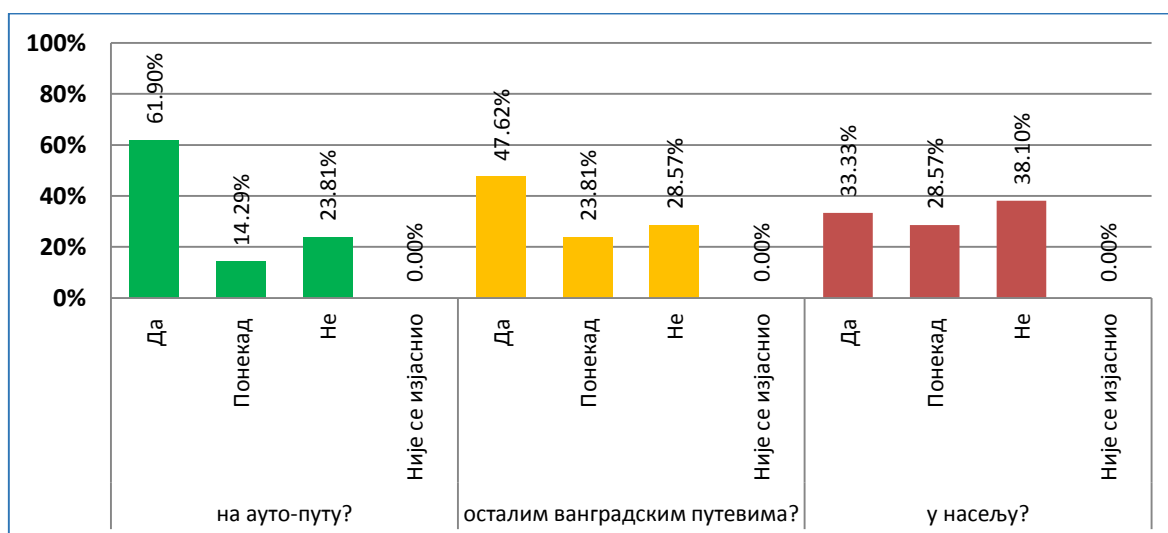


График 9. Инсистирање возача да се остали путници вежу (осим дјече) [%]

Добијени резултати показали су да је и у случају војње аутопутем, веома мали број оних возача који инсистирају да се остали путници у возилу вежу сигурносним појасем (61.90%), док за насеље овај проценат износи 33.33%. Као један од утицајних фактора

на овакав поражавајући резултат могао би да буде и став о томе да је везивање сигурносним појасем током вожње лична ствар сваког појединца (график 9.).

1.10. Питање бр.6: „Да ли су дјеца (до 12 година) у Вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједицима за дјецу, током вожње?”

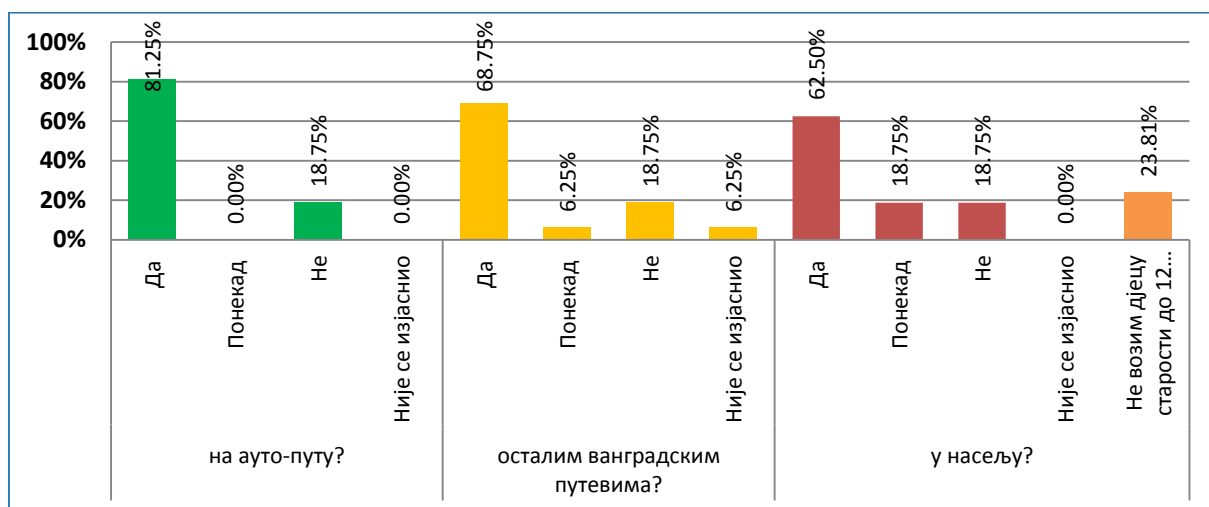


График 10. Везивање дјеце сигурносним појасем у посебним сједицима [%]

На питање о употреби посебних ауто-сједицима за дјецу до 12 година, степен употребе опадао је посматравши од случаја за вожњу аутопутем (81.25%) према случају за вожњу у насељу, гдје је износио 62.50%. Претпоставка је да су на овакве резултате у случају вожње у насељу, поред брзине као доминантне утицали и други фактори као што су на примјер: социо-економски статус и став да сигурносни појас није потребан на краћим релацијама као што је вожња у насељу (график 10.).

1.11. Питање бр.7: „Да ли сте у посљедњих годину дана због (не) везивања сигурносног појаса током вожње (као возач или путник) били:”

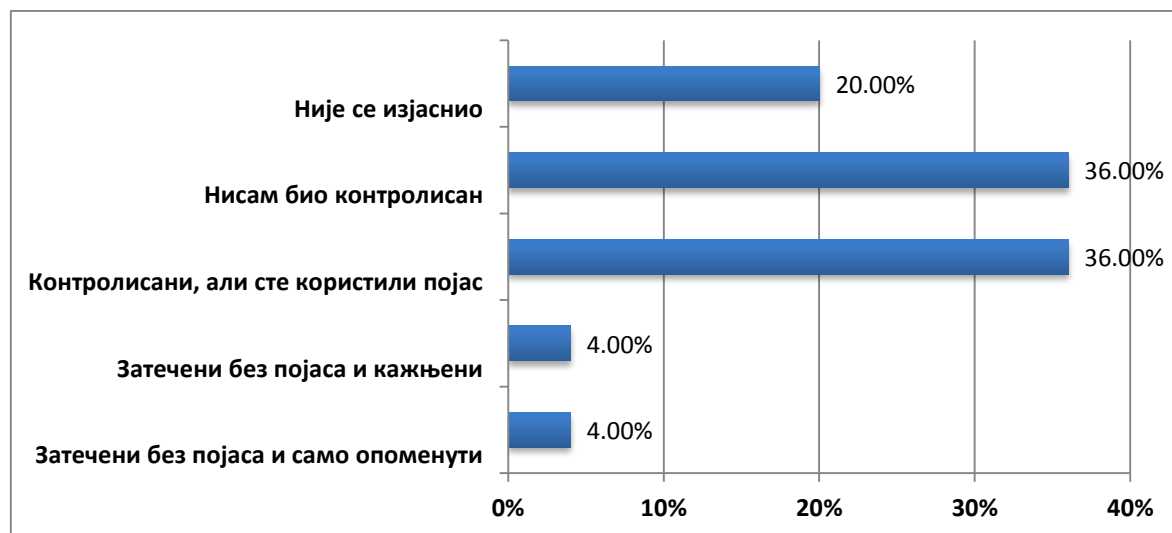


График 11. Контрола од стране полиције

С обзиром на чињеницу да је степен употребе сигурносног појаса далеко испод задовољавајућег нивоа (приближно степену употребе у земљама као што су: Шведска, Данска, Холандија...), број анкетираних који су у својству возача или путника затечени и кажњени због невезивања током вожње је изузетно низак (4.0%), (график 11). Евидентно је да саобраћајна полиција више обавља превентивну, него репресивну дјелатност у области безбједности саобраћаја. Ако се узму у обзир одговори из

претходних питања стиче се утисак да један већи број возача иако чини прекршаје остаје неоткривен, стога би требало појачати репресивну дјелатност саобраћајне полиције, како би се што више доприњело рјешавању овог проблема.

1.12. Питање бр.8: „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“



График 12. Употреба сигурносног појаса ако постоје ваздушни јастуци

На питање да ли треба користити сигурносни појас уколико возило посједује ваздушне јастуке, позитивно се изјаснило само 5.0% анкетираних, док је њих 90.0% дало негативан одговор или да не зна. Према томе из односа добијених одговора на ово питање (график 12.) јасно је да међу анкетираним влада још једна од бројних заблуда, коју је могуће исправити једино сталном едукацијом из области безбједности саобраћаја.

1.13. Питање бр.9: „Употреба сигурносних појасева у возилу, ефикасна је код брзина: *могуће је дати више одговора?“

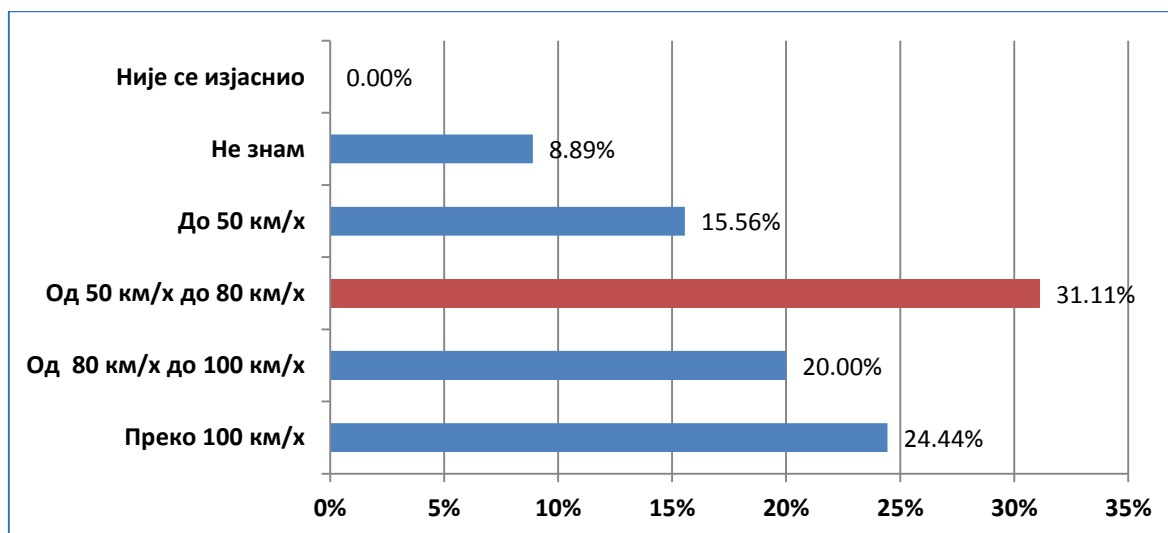


График 13. Употреба сигурносног појаса при различитим брзинама

Скоро 75.55% анкетираних возача сматра да је сигурносни појас најефикаснији код брзина већих од 50 км/х, док њих 8.89% не зна ништа о ефикасности појаса у зависности од брзине (график 13.). Ово је забрињавајућа чињеница, ако се зна да се већина од укупног броја свих саобраћајних незгода дешава управо у насељима, гдје преовлађују мање брзине, а истовремено то су брзине при којима је сигурносни појас и најефикаснији.

1.14. Питање бр. 10 Ставови возача према коришћењу сигурносног појаса су испитани помоћу шест тврдњи за које су возачи изјављивали да ли се с њима слажу, не слажу или немају формиран став о датој тврдњи. Одговори возача на ових шест питања су приказани на Графицима 10а ÷ 10ф.

Питање бр.10а: „Не морам користити сигурносни појас ако пажљиво возим аутомобил”

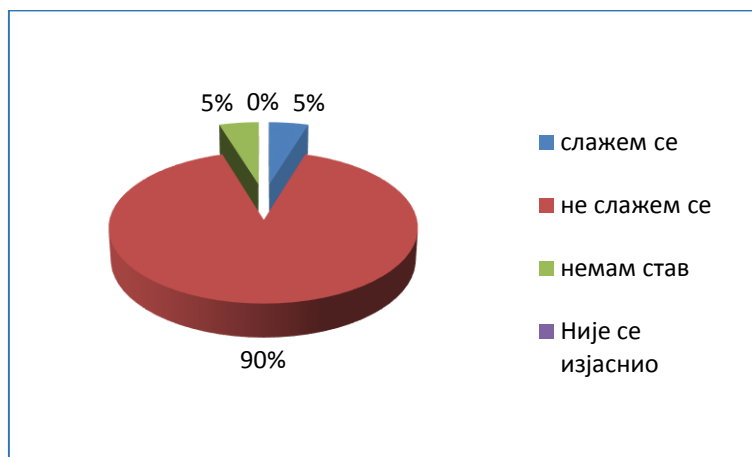


График 14. При пажљивој вожњи појас је непотребан

Овдје (график 14.) се уочава да већина испитаника ипак не прецењује своје могућности, односно не потцјењује корисност употребе сигурносног појаса и у случају пажљиве вожње (90.0 %).

Питање бр.10б: „У већини саобраћајних незгода, употреба сигурносног појаса смањује ризик од озбиљнијих повреда за путнике и возаче

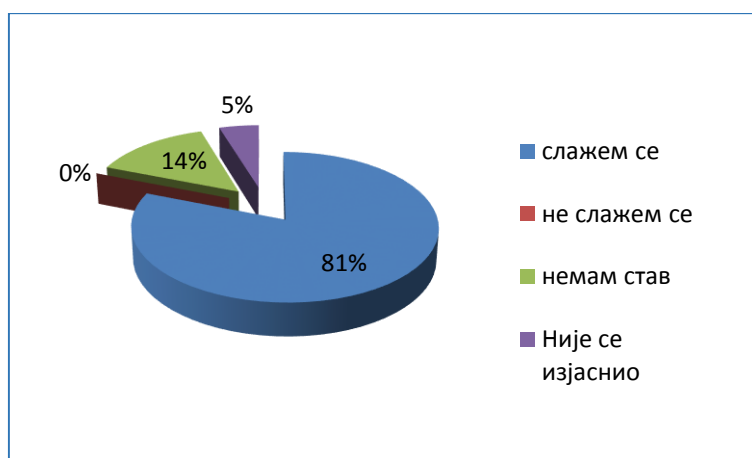


График 15. Употреба сигурносног појаса смањује ризик за путнике и возаче

Одговори на ово питање (график 15.) указују да и поред тога што је степен употребе сигурносног појаса веома низак, већина анкетираних возача схвата колика је ефикасност сигурносног појаса на смањење ризика од озбиљних повреда у већини саобраћајних незгода.

Питање бр.10ц: „Када користим сигурносни појас у возилу осјећам се мање удобно ("нешто ми смета")”

Са ставом (график 16.) сложило се 43% анкетираних возача, њих 57% дало је негативан одговор. Добијени резултати упућују на закључак да само 43% возача свјесно ставља своју безбједност током вожње испред комфора.

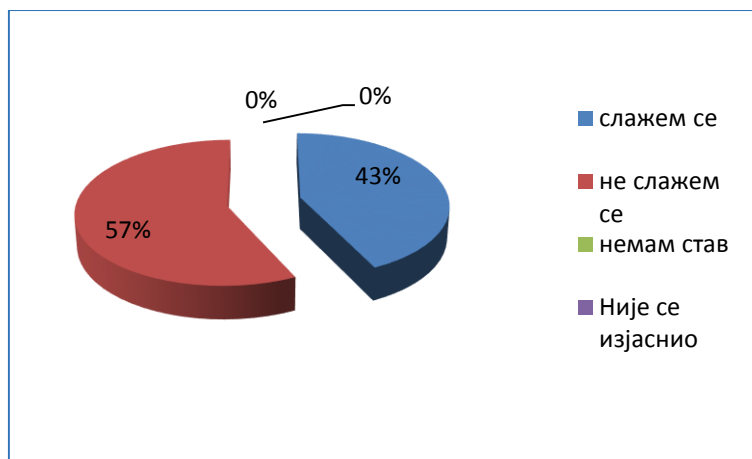


График 16. Користим сигурносни појас/нешто ми смета

Питање бр.10е: „Путник који НЕ користи сигурносни појас током вожње, нема никаквог утицаја на безбједност осталих путника у возилу”

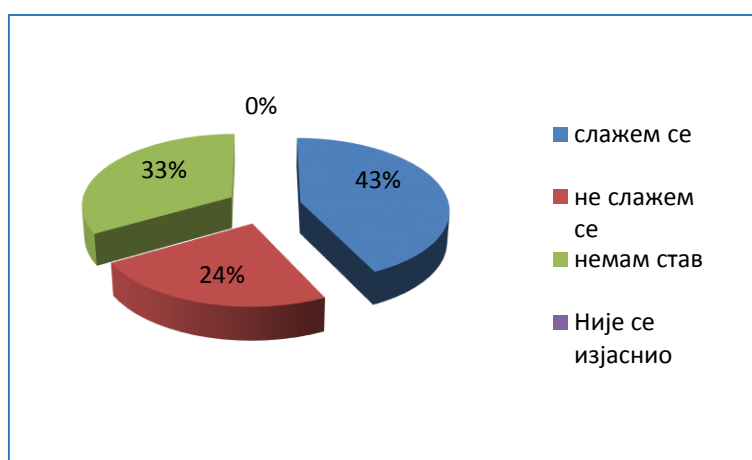


График 17. Утицај невезаног путника на безбједност осталих

Позитиван одговор на ово питање дало је само 43% анкетираних возача (график 17.). Добијени резултат је доказ да међу возачима влада још једна у низу заблуда, коју је потребно искоријенити, јер уколико се догоди саобраћајна незгода, а при том путник на задњем сједишту није везан сигурносним појасем, он се у тренутку судара аутоматски по инерцији наставља кретати брзином возила и на тај начин директно угрожава и особу испред себе у возилу.

Питање бр.10ф: „Постоји опасност да будете "заробљени" приликом употребе сигурносног појаса у возилу, уколико доживите саобраћајну незгоду”

Највећи број испитаника (43%) нема став по овом питању. Њих 33.0% прецјењује опасност од "заробљавања" уколико се догоди саобраћајна незгода (график 18.). Сходно томе, већина анкетираних возача не зна да сигурносни појас особу која га користи може сачувати од губитка свијести у случају саобраћајне незгоде, а притом је појас тако конструисан да се у том случају веома лако може ископчати.

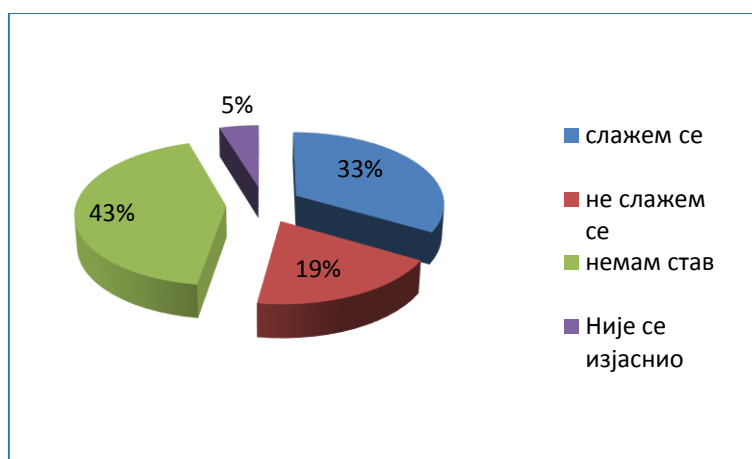


График 18. Опасност од заробљавања приликом употребе сигурносног појаса

1.15. Питање бр.11: „Шта Вас опредељује да користите сигурносни појас у возилу? *могуће је дати више одговора

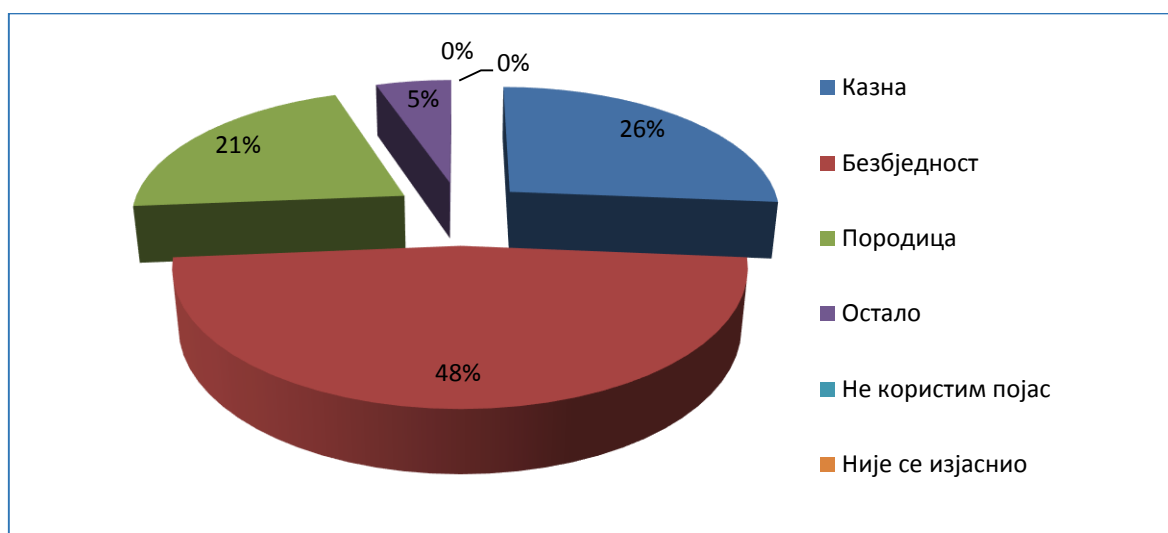


График 19. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (корисници)

Према добијеним резултатима (график 19.), три најутицајнија фактора који утичу на стопу употребе сигурносног појаса међу корисницима су: безбједност (48.0%), казна (26.0%) и породица (само 21.0%). Стога и произилази закључак да је потребно појачати репресивно дјеловање саобраћајне полиције, као и активност на пољу едукације из области безбједности саобраћаја чије би последице биле повећање степена употребе сигурносног појаса.

1.16. Питање бр.12: „Уколико НЕ користите сигурносни појас у возилу током вожње, шта би Вас определијелило да почнете да га користите?

На питање о факторима који би утицали на прекршиоце да почну да користе сигурносни појас током вожње (график 20.), 11.0% испитаника изјаснило се за веће казне, 22.0% рекло је чешћа контрола, 5.0% анкетираних захтијева да и полиција користи сигурносни појас у возилу, док је њих 17.0% изабрало комфор. У опцији остало наведени су и неки интересантни могући фактори као на примјер: увјерење о корисности сигурносног појаса и звучно упозорење у аутомобилу, који би такође значајно могли допринјети повећању степена употребе сигурносног појаса.

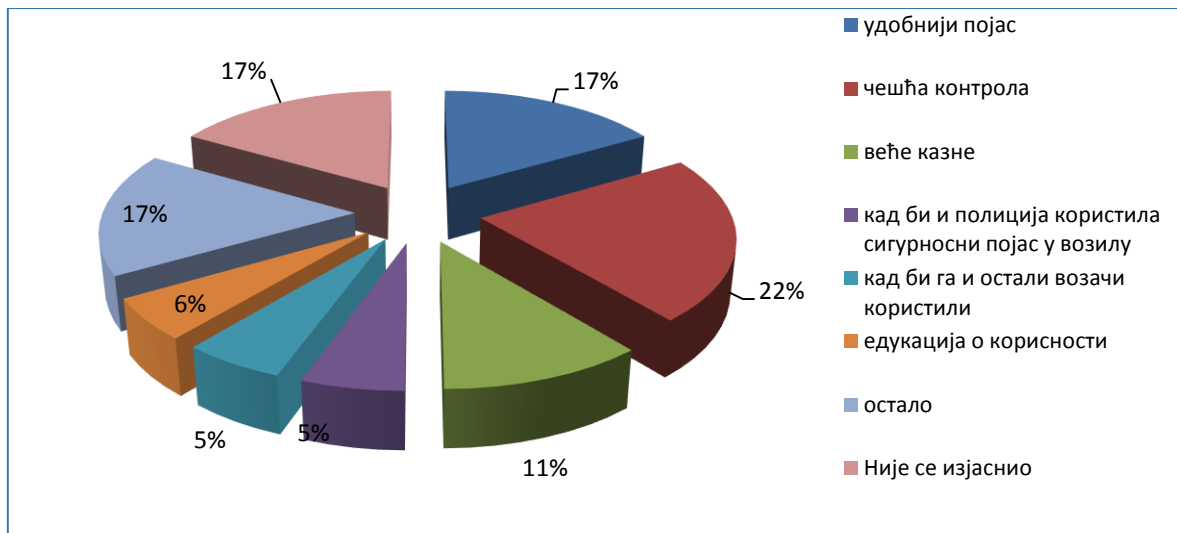


График 20. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (прекршиоци)

II-2. МИНИСТАРСТВО УПРАВЕ И ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ

1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

1.1. Процентуална расподела анкетираних према полу (укупно)

Од укупног броја анкетираних (28), 12 (43.0%) била су лица мушког пола, а 16 (57.0%) лица женског пола (график 1.).

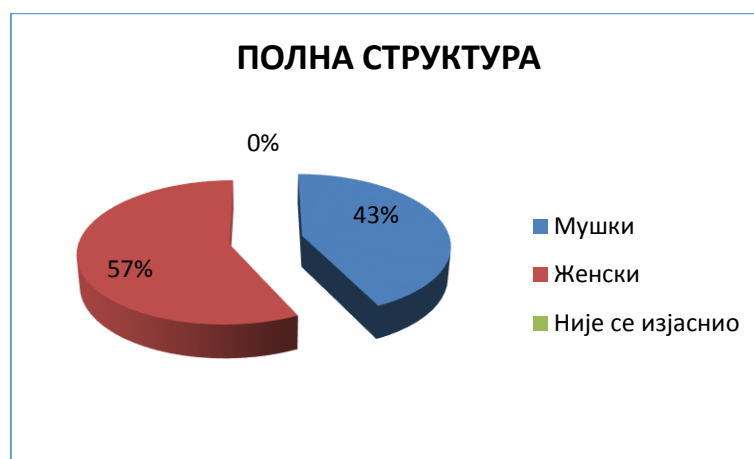


График 1. Процентуална расподела анкетираних према полу

1.2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу (укупно)

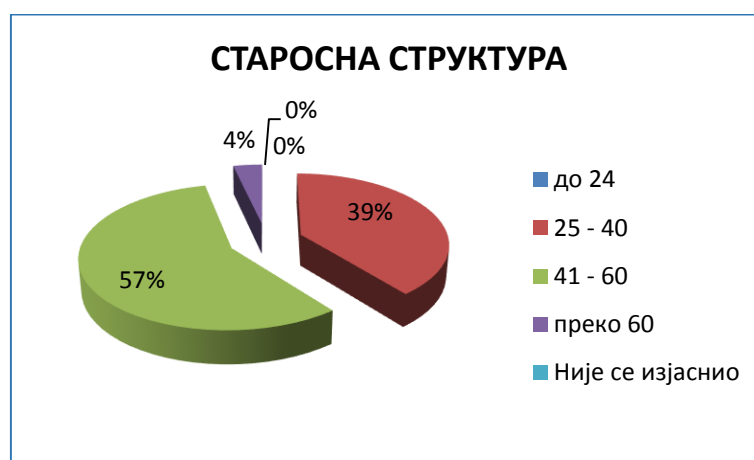


График 2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу

Анализирањем процентуалне расподеле анкетираних према животном добу (график 2.) утврђено је да је проценат анкетираних старосног доба између 25 и 40 (39.0%) и од 41 до 60 година (57.0%).

1.3. Процентуална расподела возила према старости возила (укупно)

Процентуална расподела анкетираних према старости возила (график 3.) је веома неравномјерна и у њој превасходно доминирају возила старости од 8 до 12 година, и то са 50%. Међу осталим опаженим возилима било је 21% возила чија је старост већа од 12 година, а проценат возила који је био млађи од осам година износи (29.00%).

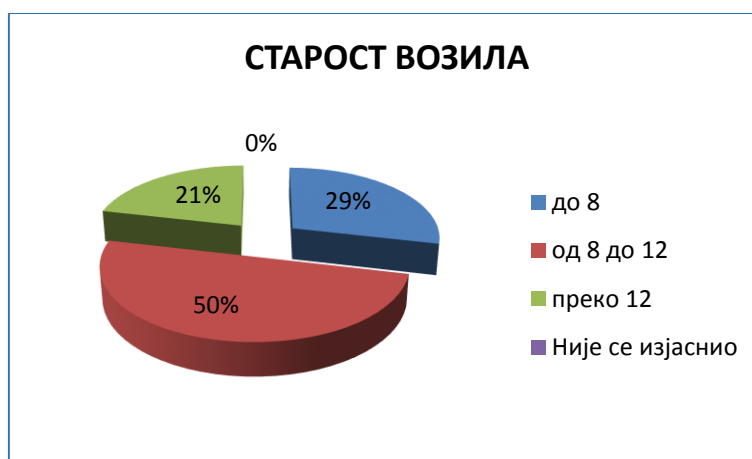


График 3. Процентуална расподела анкетираних према старости возила

1.4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања (укупно)

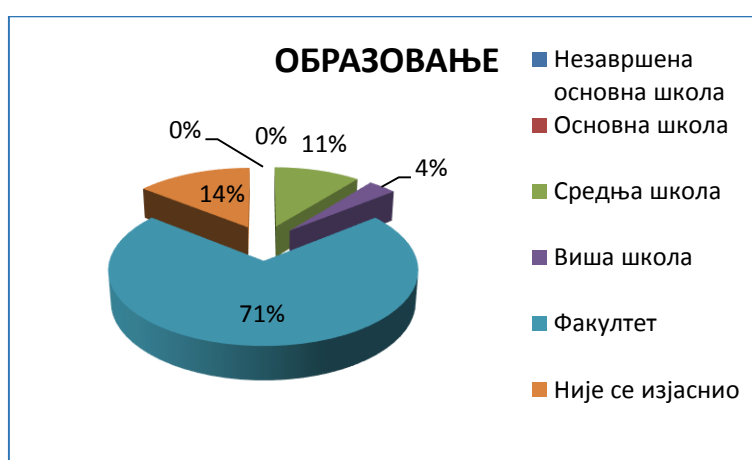


График 4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања

Од укупног броја анкетираних (график 4.) 11% анкетираних је са завршеном средњом школом, 4.0% са вишом школом, и на крају 71.0 % анкетираних возача било је са завршеним факултетом.

1.5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа (укупно)

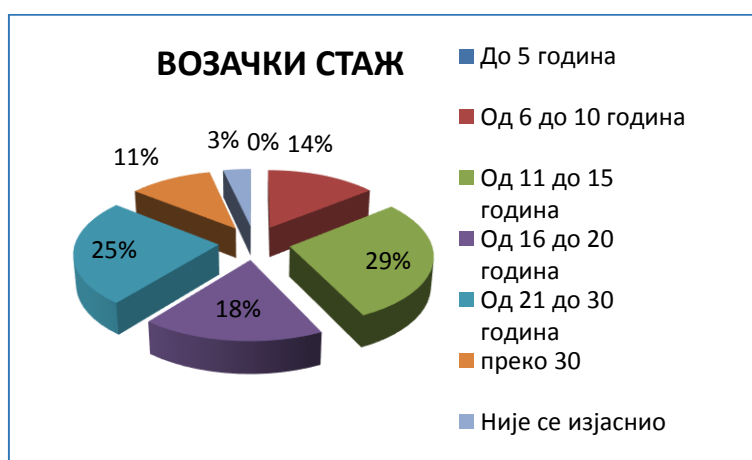


График 5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа

Када се ради о дужини возачког стажа код анкетитраних возача (график 5.), видљиво је да је у укупном узорку анкетираних било са возачким стажом од 21 до 30 година (25.0%), затим 29.0% са возачким стажом од 11 до 15 година, док је са друге стране око

14.0% анкетираних било са возачким стажом од 6 до 10 година, што је опет у вези чињеницом да је 51,47% анкетираних у животном добу од 25 до 40 година. Њих се само 3.0% није изјаснило.

1.6. Питање бр.1: „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

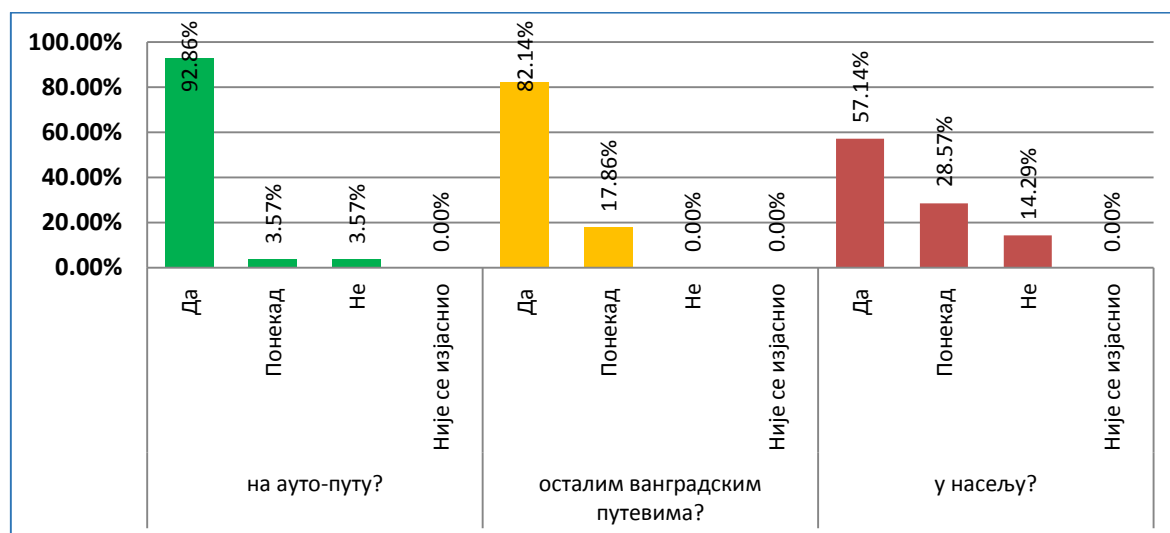


График 6. Употреба сигурносног појаса - возач [%]

На питање о употреби сигурносног појаса у улози возача за дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут), (график 6.), 57.14% анкетираних одговорило је да користи сигурносни појас током војње у насељу. За разлику од насеља степен употребе сигурносног појаса био је знатно виши на ванградским путевима (82.14%) и аутопуту (92.86%). Сходно томе, долази се до закључка да је заправо став о брзинама доминантан фактор који директно утиче на стопу употребе сигурносног појаса међу возачима.

1.7. Питање бр.2: „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

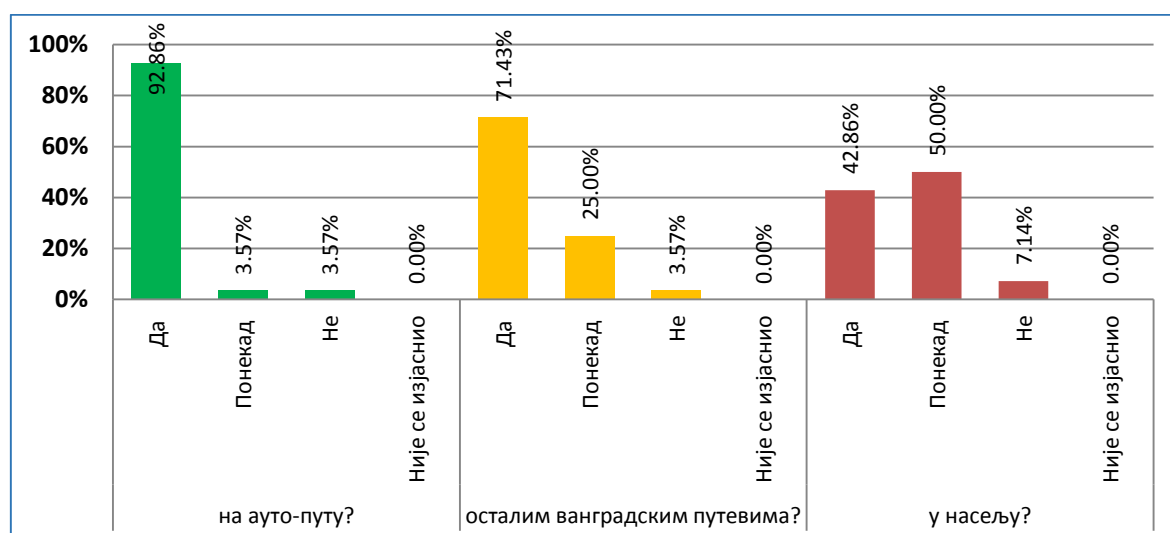


График 7. Употреба сигурносног појаса - путник на предњем сједишту (сувозач) [%]

Расподјела одговора на питање о употреби сигурносног појаса у улози путника на предњем сједишту (график 7.) слична је као и код претходног питања о употреби сигурносног појаса код возача. Степен употребе сигурносног појаса повећава се како се иде од насеља (50.00%) према аутопуту (92.86%) (према категорији пута). Међутим,

мало је нижи у односу на степен употребе код возача за све наведене услове (насеље/ванградски путеви/аутопут).

1.8. Питање бр.3: „Да ли као путник позади у аутомобилу, користите сигурносни појас?“

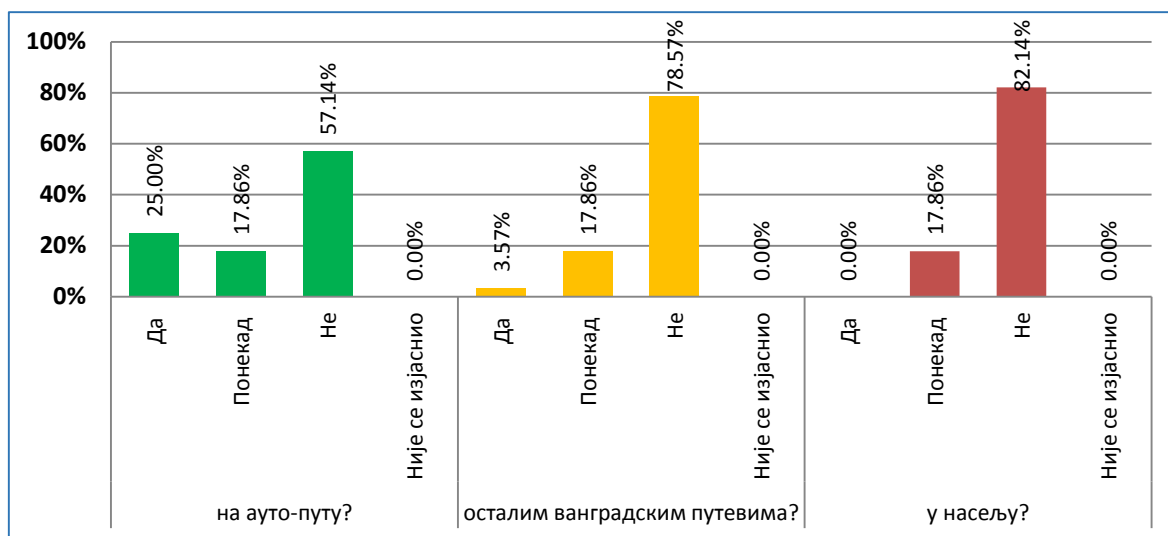


График 8. Употреба сигурносног појаса - путник позади [%]

Када је у питању употреба сигурносног појаса на задњем сједишту у возилу (график 8.), евидентно је да занемарљиво мали број путника позади употребљава сигурносни појас током војње, без обзира на дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут). Забрињавајућа је чињеница да се сигурносни појас у овом случају практично уопште не употребљава, што говори да већина анкетираних учесника нема представу о томе колику пријетњу током војње, по себе и остале представља невезани путник у возилу.

1.9. Питање бр.4: „Да ли као возач захтијевате да остали путници (осим дјече) у аутомобилу вежу сигурносни појас, када Ви возите?“

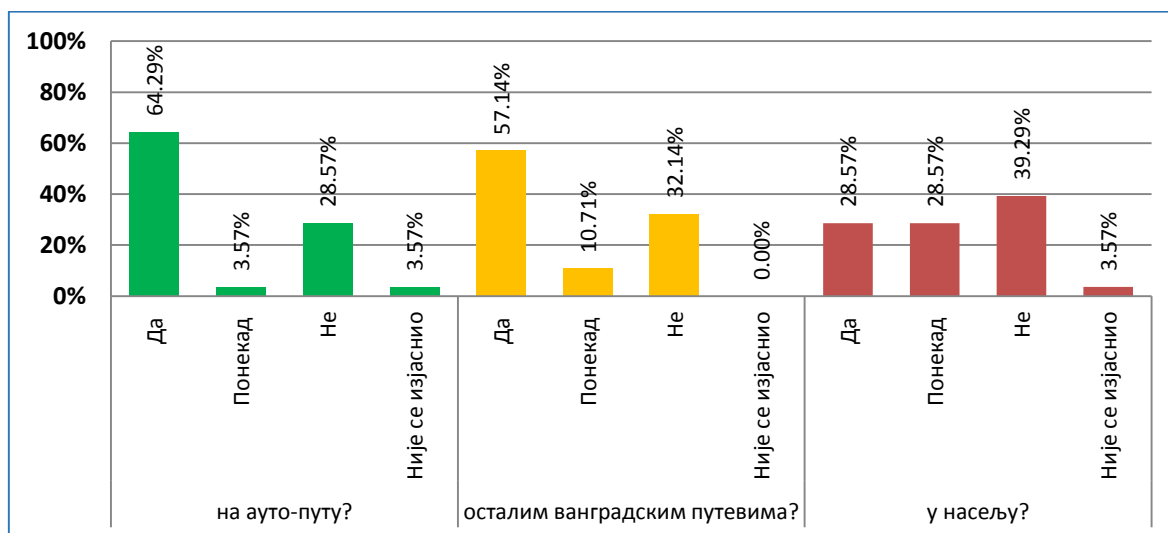


График 9. Инсистирање возача да се остали путници вежу (осим дјече) [%]

Добијени резултати показали су да је и у случају војње аутопутем, веома мали број оних возача који инсистирају да се остали путници у возилу вежу сигурносним појасем (64.29%), док за насеље овај проценат износи само 28.57%. Као један од утицајних фактора на овакав поражавајући резултат могао би да буде и став о томе да је везивање сигурносним појасем током војње лична ствар сваког појединца (график 9.).

1.10. Питање бр.6: „Да ли су дјеца (до 12 година) у Вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједицима за дјецу, током вожње?”

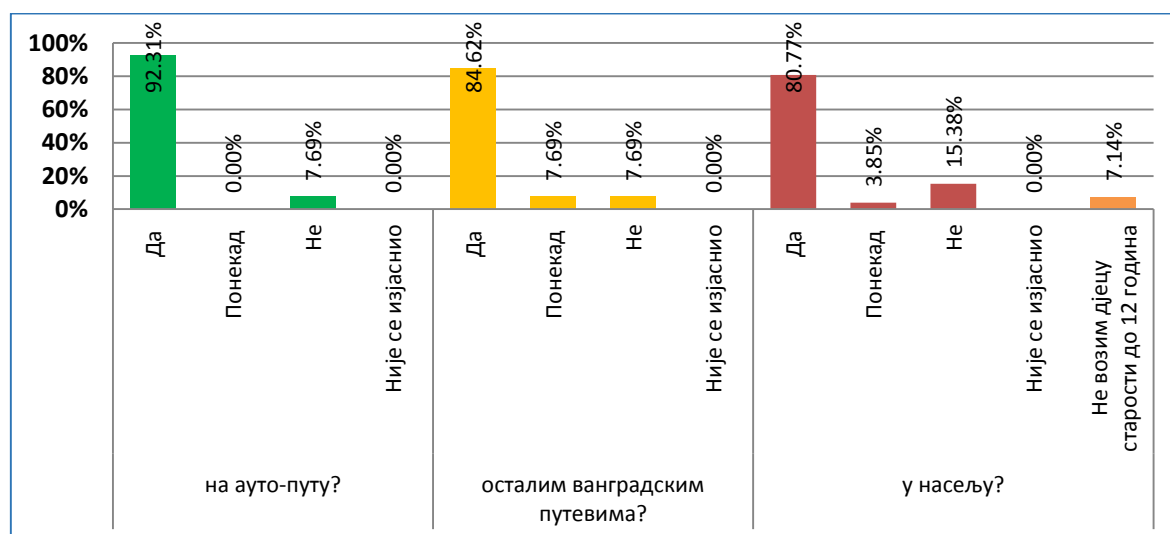


График 10. Везивање дјеце сигурносним појасем у посебним сједицима [%]

На питање о употреби посебних ауто-сједицима за дјецу до 12 година, степен употребе опадао је посматравши од случаја за вожњу аутопутем (92.31%) према случају за вожњу у насељу, гдје је износио чак 80.77%. Претпоставка је да су на овакве резултате у случају вожње у насељу, поред брзине као доминантне утицали и други фактори као што су на примјер: социо-економски статус и став да сигурносни појас није потребан на краћим релацијама као што је вожња у насељу (график 10.).

1.11. Питање бр.7: „Да ли сте у посљедњих годину дана због (не) везивања сигурносног појаса током вожње (као возач или путник) били:”

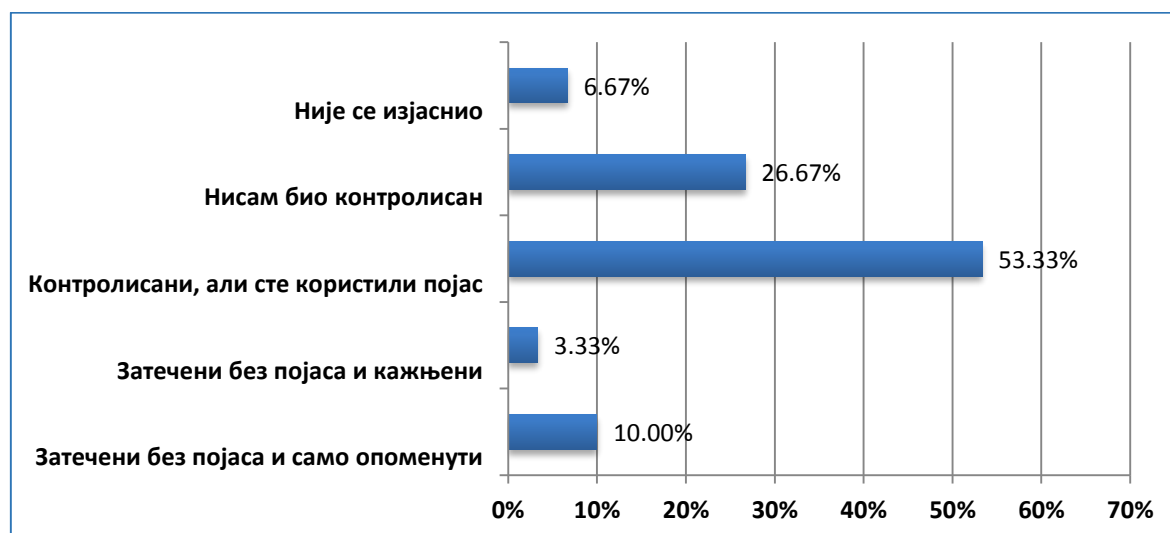


График 11. Контрола од стране полиције

С обзиром на чињеницу да је степен употребе сигурносног појаса далеко испод задовољавајућег нивоа (приближно степену употребе у земљама као што су: Шведска, Данска, Холандија...), број анкетираних који су у својству возача или путника затечени и кажњени због невезивања током вожње је изузетно низак (3.33%), (график 11). Евидентно је да саобраћајна полиција више обавља превентивну, него репресивну дјелатност у области безбједности саобраћаја. Ако се узму у обзир одговори из

претходних питања стиче се утисак да један већи број возача иако чини прекршаје остаје неоткривен, стога би требало појачати репресивну дјелатност саобраћајне полиције, како би се што више доприњело рјешавању овог проблема.

1.12. Питање бр.8: „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“

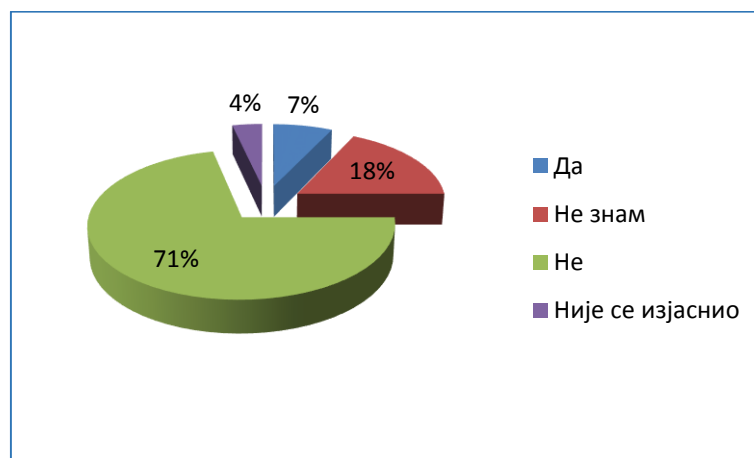


График 12. Употреба сигурносног појаса ако постоје ваздушни јастуци

На питање да ли треба користити сигурносни појас уколико возило посједује ваздушне јастуке, позитивно се изјаснило само 7.0% анкетираних, док је њих 93% дало негативан одговор или да не зна или се пак није изјаснило. Према томе из односа добијених одговора на ово питање (график 12.) јасно је да међу анкетираним влада још једна од бројних заблуда, коју је могуће исправити једино сталном едукацијом из области безбједности саобраћаја.

1.13. Питање бр.9: „Употреба сигурносних појасева у возилу, ефикасна је код брзина: *могуће је дати више одговора?“

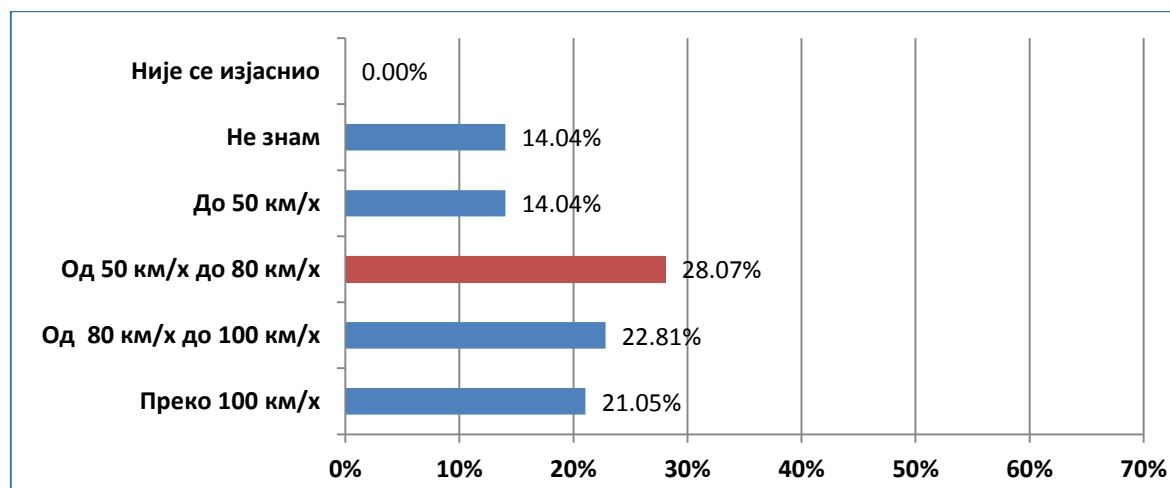


График 13. Употреба сигурносног појаса при различитим брзинама

Скоро 71.93% анкетираних возача сматра да је сигурносни појас најефикаснији код брзина већих од 50 км/х, док њих 14.04% не зна ништа о ефикасности појаса у зависности од брзине (график 13.). Ово је забрињавајућа чињеница, ако се зна да се већина од укупног броја свих саобраћајних незгода дешава управо у насељима, гдје преовлађују мање брзине, а истовремено то су брзине при којима је сигурносни појас и најефикаснији.

1.14. Питање бр. 10 Ставови возача према коришћењу сигурносног појаса су испитани помоћу шест тврдњи за које су возачи изјављивали да ли се с њима слажу, не слажу или немају формиран став о датој тврдњи. Одговори возача на ових шест питања су приказани на Графицима 10а ÷ 10ф.

Питање бр.10а: „Не морам користити сигурносни појас ако пажљиво возим аутомобил”

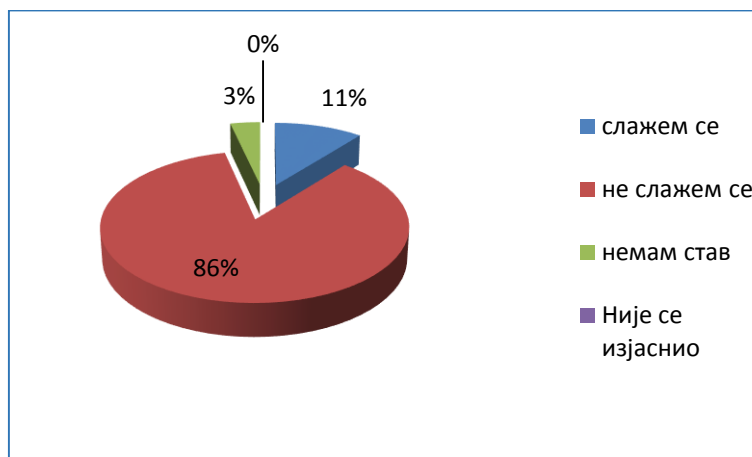


График 14. При пажљивој вожњи појас је непотребан

Овдје (график 14.) се уочава да већина испитаника ипак не прецјењује своје могућности, односно не потцјењује корисност употребе сигурносног појаса и у случају пажљиве вожње (86.0 %).

Питање бр.10б: „У већини саобраћајних незгода, употреба сигурносног појаса смањује ризик од озбиљнијих повреда за путнике и возаче

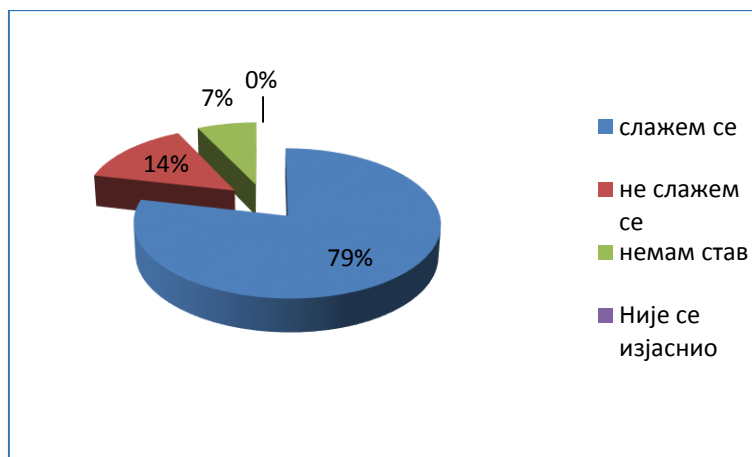


График 15. Употреба сигурносног појаса смањује ризик за путнике и возаче

Одговори на ово питање (график 15.) указују да и поред тога што је степен употребе сигурносног појаса веома низак, већина анкетираних возача схвата колика је ефикасност сигурносног појаса на смањење ризика од озбиљних повреда у већини саобраћајних незгода.

Питање бр.10ц: „Када користим сигурносни појас у возилу осјећам се мање удобно ("нешто ми смета")”

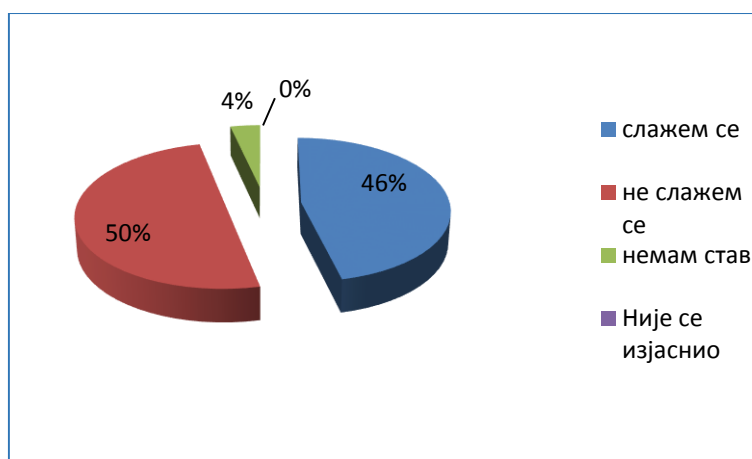


График 16. Користим сигурносни појас/нешто ми смета

Са ставом (график 16.) сложило се 46% анкетираних возача, њих 50% дало је негативан одговор и само 4% анкетираних рекло је да нема став о овом питању. Добијени резултати упућују на закључак да само 46% возача свјесно ставља своју безбједност током вожње испред комфора.

Питање бр.10е: „Путник који НЕ користи сигурносни појас током вожње, нема никаквог утицаја на безбједност осталих путника у возилу”

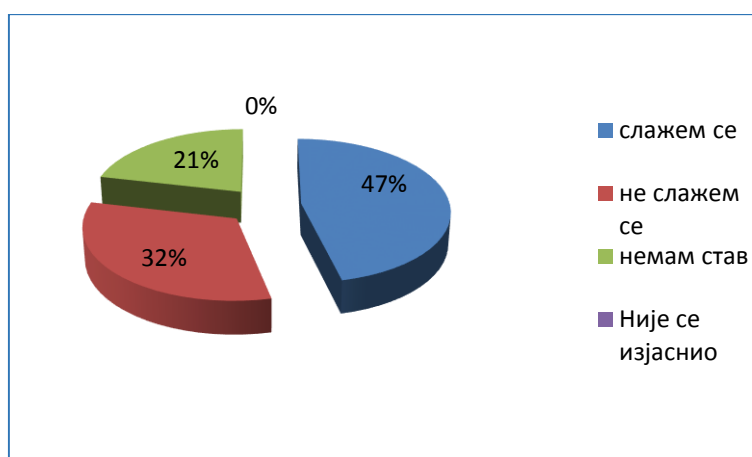


График 17. Утицај невезаног путника на безбједност осталих

Позитиван одговор на ово питање дало је 47% анкетираних возача (график 17.). Добијени резултат је доказ да међу возачима влада још једна у низу заблуда, коју је потребно искоријенити, јер уколико се догоди саобраћајна незгода, а при том путник на задњем сједишту није везан сигурносним појасем, он се у тренутку судара аутоматски по инерцији наставља кретати брзином возила и на тај начин директно угрожава и особу испред себе у возилу.

Питање бр.10ф: „Постоји опасност да будете "заробљени" приликом употребе сигурносног појаса у возилу, уколико доживите саобраћајну незгоду”

Највећи број испитаника (43%) нема став по овом питању. Њих (54%) прецјењује опасност од "заробљавања" уколико се догоди саобраћајна незгода (график 18.). Сходно томе, већина анкетираних возача не зна да сигурносни појас особу која га користи може сачувати од губитка свијести у случају саобраћајне незгоде, а притом је појас тако конструисан да се у том случају веома лако може ископчати.

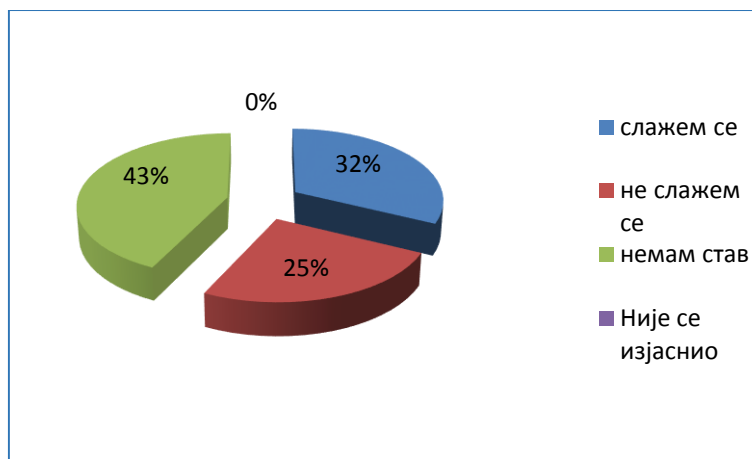


График 18. Опасност од заробљавања приликом употребе сигурносног појаса

**1.15. Питање бр.11: „Шта Вас опредељује да користите сигурносни појас у возилу?
*могуће је дати више одговора**

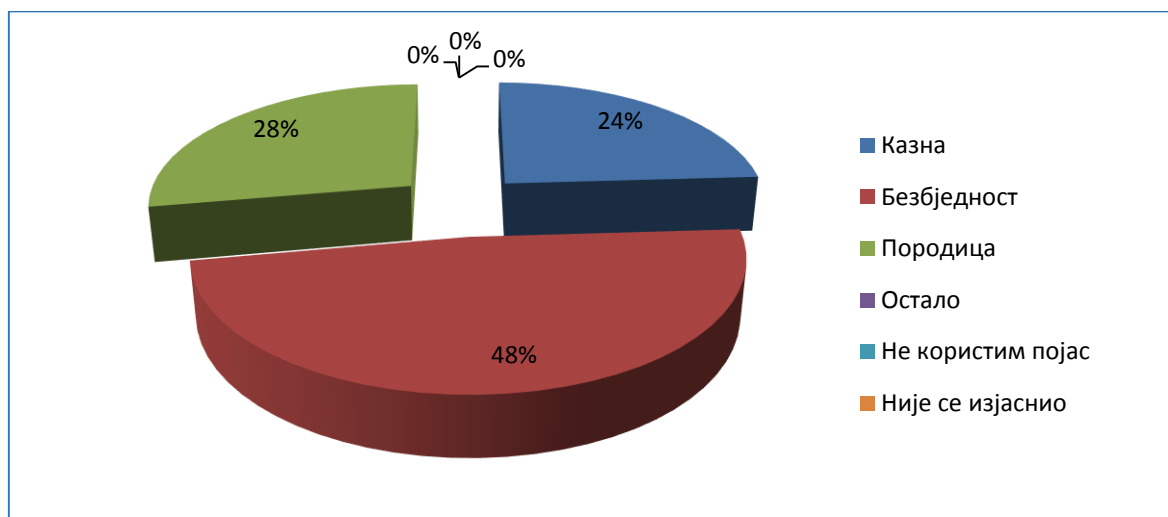


График 19. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (корисници)

Према добијеним резултатима (график 19.), три најутицајнија фактора који утичу на стопу употребе сигурносног појаса међу корисницима су: безбједност (48.0%), казна (24.0%) и породица (само 28.0%). Стога и произилази закључак да је потребно појачати репресивно дјеловање саобраћајне полиције, као и активност на пољу едукације из области безбједности саобраћаја чије би последице биле повећање степена употребе сигурносног појаса.

1.15. Питање бр.12: „Уколико НЕ користите сигурносни појас у возилу током вожње, шта би Вас определијелило да почнете да га користите?

На питање о факторима који би утицали на прекршиоце да почну да користе сигурносни појас током вожње (график 20.), 11.0% испитаника изјаснило се за веће казне, 16.0 % рекло је чешћа контрола, 11,0 % анкетираних захтијева да и полиција користи сигурносни појас у возилу, док је њих 16.0 % изабрало комфор. У опцији остало наведени су и неки интересантни могући фактори као на примјер: увјерење о корисности сигурносног појаса и звучно упозорење у аутомобилу, који би такође значајно могли допринјети повећању степена употребе сигурносног појаса.

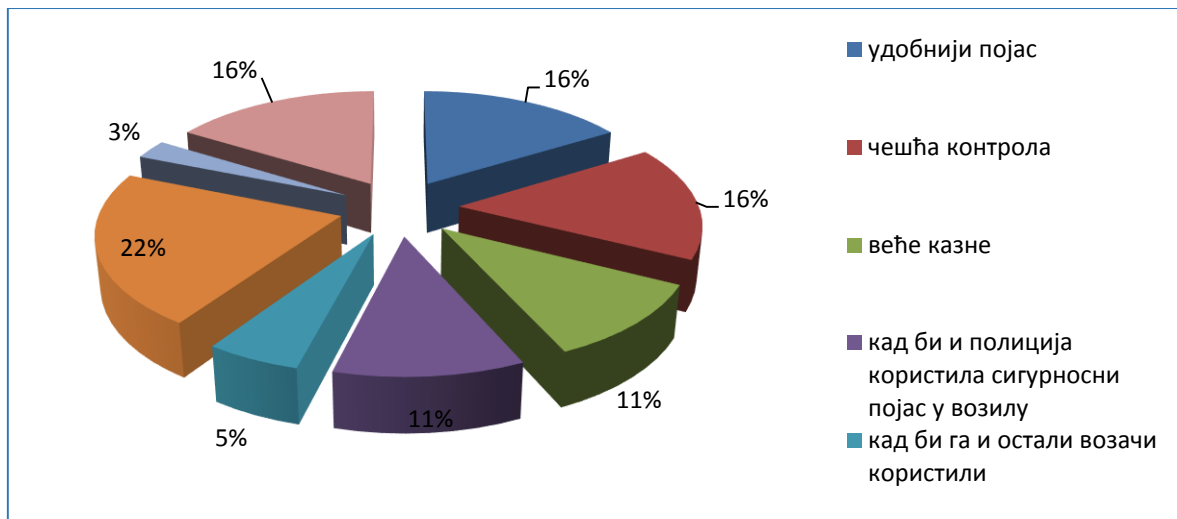


График 20. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (прекршиоци)

II-3. МИНИСТАРСТВО ПРОСВЈЕТЕ И КУЛТУРЕ

1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

1.1. Процентуална расподјела анкетираних према полу (укупно)

Од укупног броја анкетираних (15), 3 (20.0%) била су лица мушког пола, а 11 (73.0%) лица женског пола (график 1), док се њих 1 (7.0%) није изјаснило.



График 1. Процентуална расподјела анкетираних према полу

1.2. Процентуална расподјела анкетираних према животном добу (укупно)

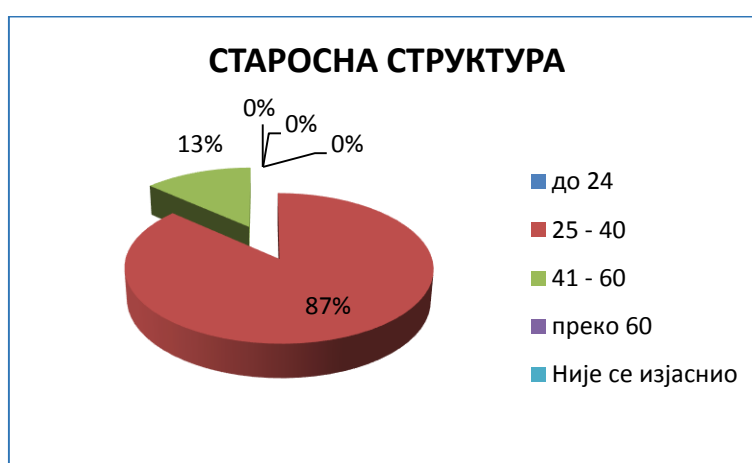


График 2. Процентуална расподјела анкетираних према животном добу

Анализирањем процентуалне расподјеле анкетираних према животном добу (график 2.) утврђено је да је проценат анкетираних старосног доба између 25 и 40 (87.0%) и од 41 до 60 година (13.0%).

1.3. Процентуална расподјела возила према старости возила (укупно)

Процентуална расподјела анкетираних према старости возила (график 3.) је веома неравномјерна и у њој превасходно доминирају возила старости од 12 и више година, и то са 20.0%. Међу осталим опаженим возилима било је 33.00% возила чија је старост мања од 8 до 12 година, а најмањи број возила био је млађи од осам година (40.00%).

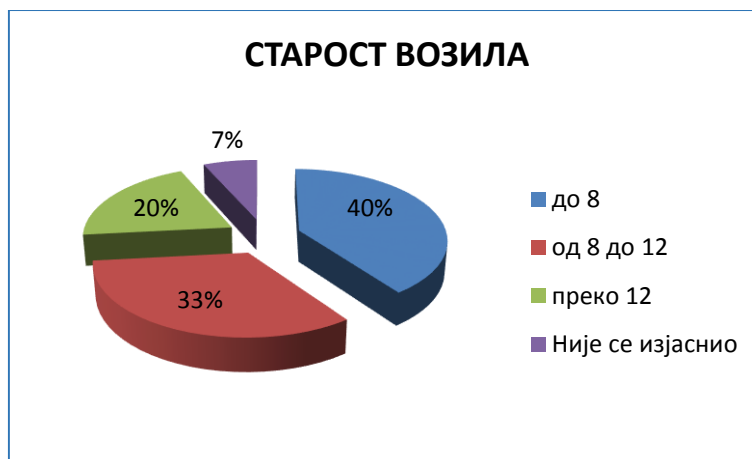


График 3. Процентуална расподела анкетираних према старости возила

1.4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања (укупно)

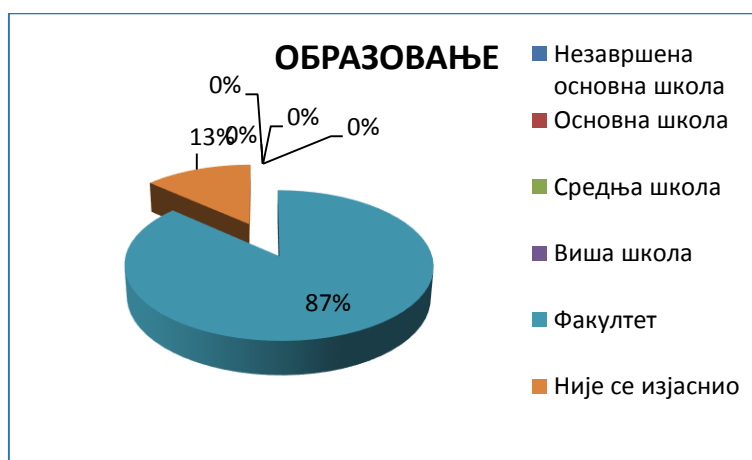


График 4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања

Од укупног броја анкетираних (график 4.) њих највише је било анкетираних са завршеним факултетом (87.0%). Њих 13.0% се није изјаснило.

1.5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа (укупно)

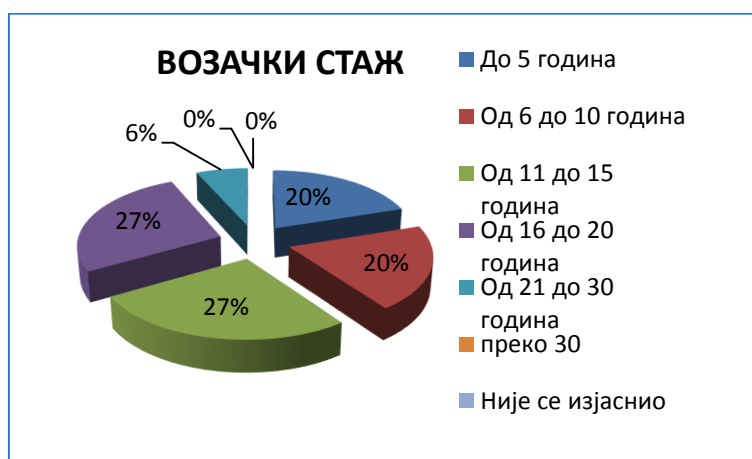


График 5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа

Када се ради о дужини возачког стажа код анкетираних возача (график 5.), видљиво је да је у укупном узорку анкетираних било највише односно 27.0% са возачким стажом од 11 до 15 година и са визачким стажом од 16 до 20 година (27.0%). Док је са друге стране око 20.0 % анкетираних било са возачким стажом од 6 до 10 година, што је опет

у вези чињеницом да је 87.0% анкетираних у животном добу од 25 до 40 година. Најмање је било анкетираних са возачким стажом од 21 до 30 година (6.0%).

1.6. Питање бр.1: „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

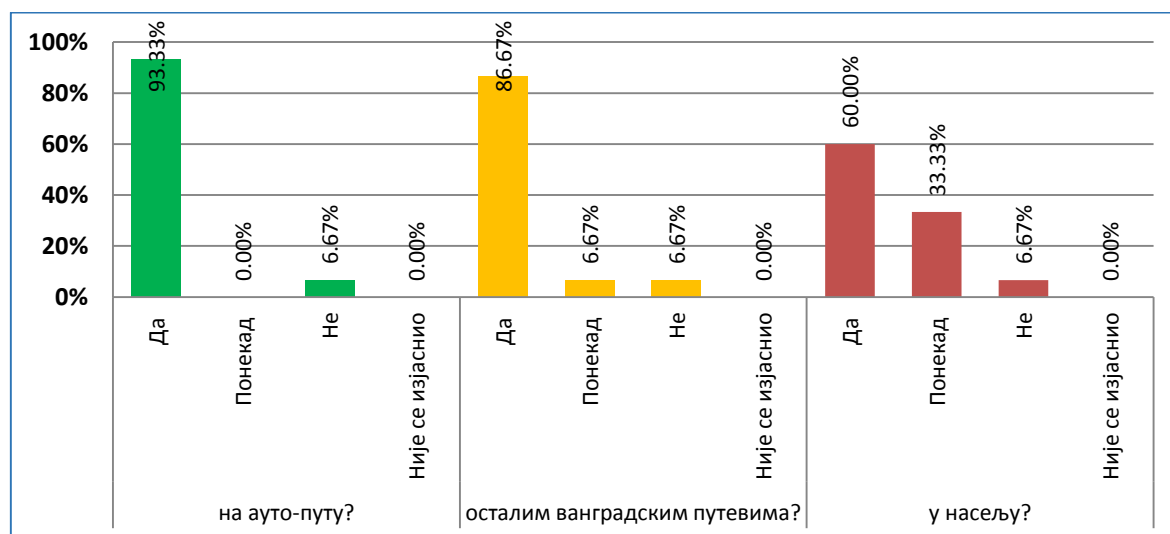


График 6. Употреба сигурносног појаса - возач [%]

На питање о употреби сигурносног појаса у улози возача за дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут), (график 6.), 60.0% анкетираних одговорило је да користи сигурносни појас током вожње у насељу. За разлику од насеља степен употребе сигурносног појаса био је знатно виши на ванградским путевима (86.67%) и аутопуту (93.33%). Сходно томе, долази се до закључка да је заправо став о брзинама доминантан фактор који директно утиче на стопу употребе сигурносног појаса међу возачима.

1.7. Питање бр.2: „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

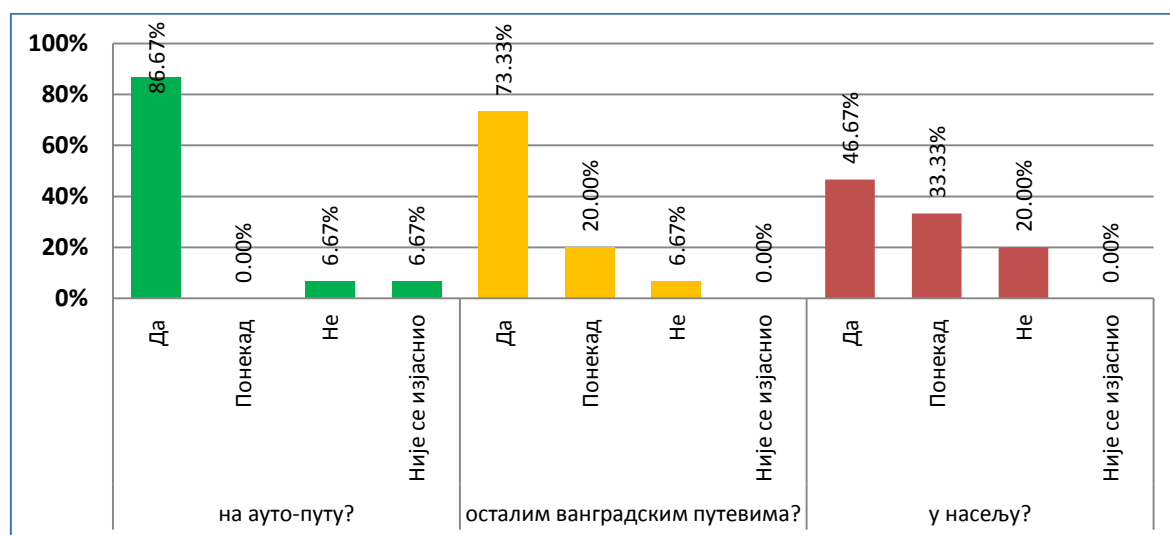


График 7. Употреба сигурносног појаса - путник на предњем сједишту (сувозач) [%]

Расподјела одговора на питање о употреби сигурносног појаса у улози путника на предњем сједишту (график 7.) слична је као и код претходног питања о употреби сигурносног појаса код возача. Степен употребе сигурносног појаса повећава се како се иде од насеља (46.67%) према аутопуту (86.67%) (према категорији пута). Међутим,

мало је нижи у односу на степен употребе код возача за све наведене услове (насеље/ванградски путеви/аутопут).

1.8. Питање бр.3: „Да ли као путник позади у аутомобилу, користите сигурносни појас?“

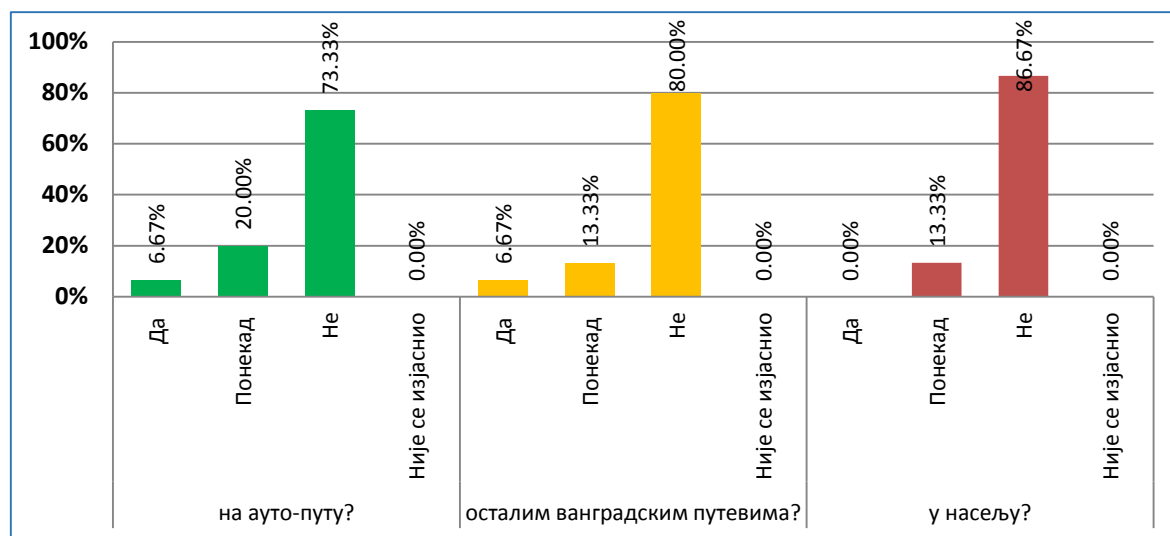


График 8. Употреба сигурносног појаса - путник позади [%]

Када је у питању употреба сигурносног појаса на задњем сједишту у возилу (график 8.), евидентно је да занемарљиво мали број путника позади употребљава сигурносни појас током војње, без обзира на дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут). Забрињавајућа је чињеница да се сигурносни појас у овом случају практично уопште не употребљава, што говори да већина анкетираних учесника нема представу о томе колику пријетњу током војње, по себе и остале представља невезани путник у возилу.

1.9. Питање бр.4: „Да ли као возач захтијевате да остали путници (осим дјече) у аутомобилу вежу сигурносни појас, када Ви возите?“

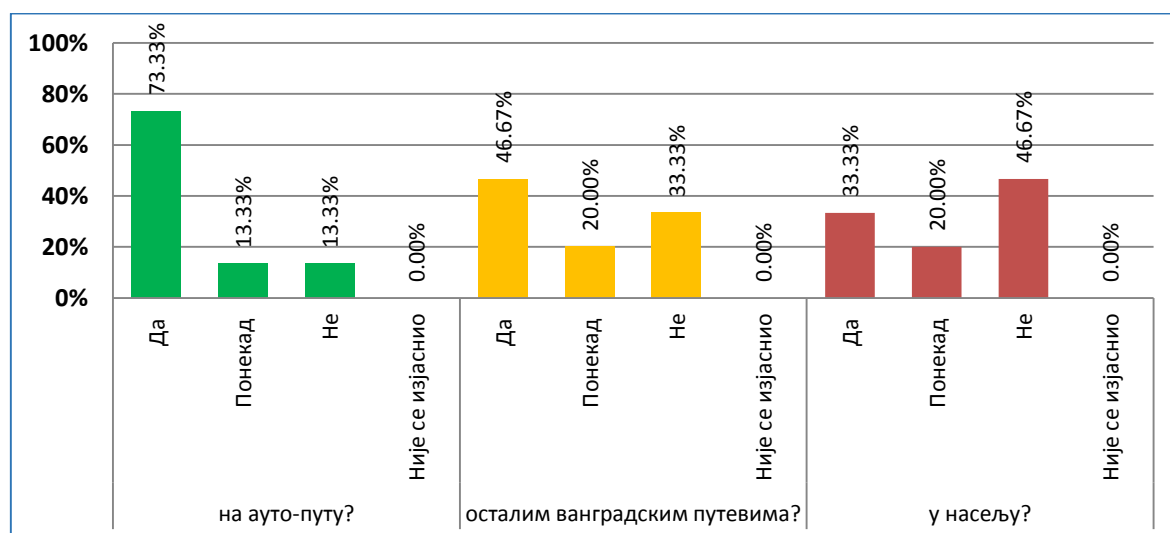


График 9. Инсистирање возача да се остали путници вежу (осим дјече) [%]

Добијени резултати показали су да је и у случају војње аутопутем, значајан број је оних возача који инсистирају да се остали путници у возилу вежу сигурносним појасем (73.39%), док за насеље овај проценат износи 33.33%. Као један од утицајних фактора

на овакав поражавајући резултат могао би да буде и став о томе да је везивање сигурносним појасем током војње лична ствар сваког појединца (график 9.).

1.10. Питање бр.6: „Да ли су дјеца (до 12 година) у Вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједицима за дјецу, током војње?”

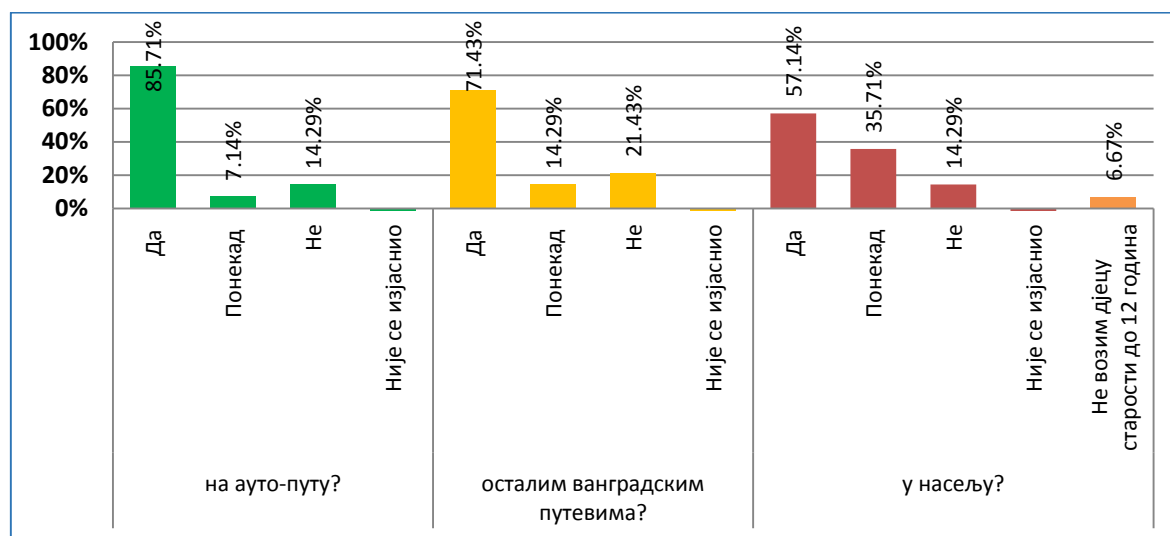


График 10. Везивање дјеце сигурносним појасем у посебним сједицима [%]

На питање о употреби посебних ауто-сједицима за дјецу до 12 година, степен употребе опадао је посматравши од случаја за војњу аутопутем (85.71%) према случају за војњу у насељу, гдје је износио 57.14%. Претпоставка је да су на овакве резултате у случају војње у насељу, поред брзине као доминантне утицали и други фактори као што су на примјер: социо-економски статус и став да сигурносни појас није потребан на краћим релацијама као што је војња у насељу (график 10.).

1.11. Питање бр.7: „Да ли сте у посљедњих годину дана због (не)везивања сигурносног појаса током војње (као возач или путник) били:”

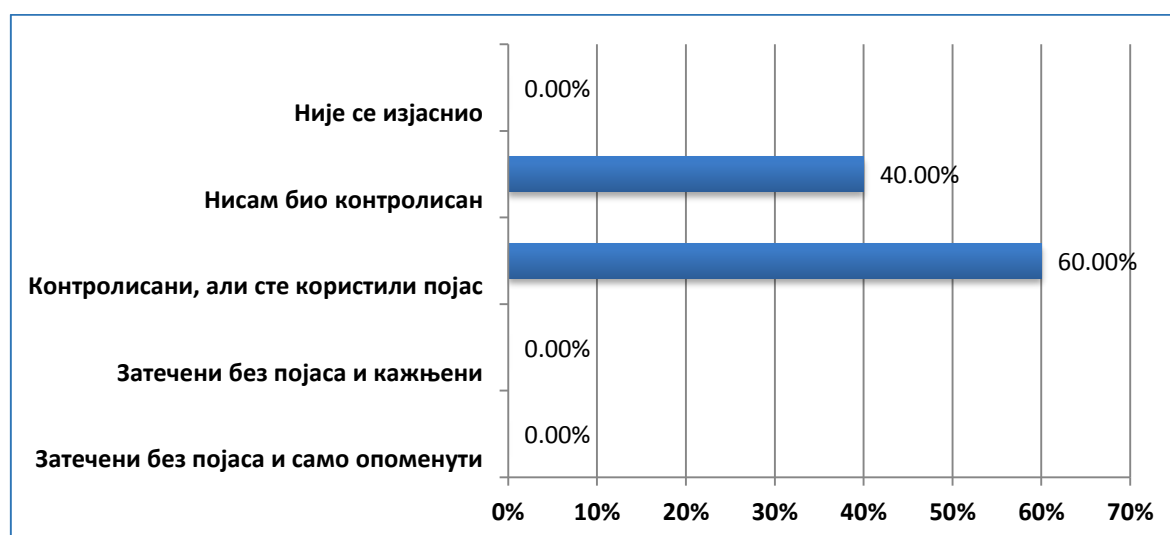


График 11. Контрола од стране полиције

С обзиром на чињеницу да је степен употребе сигурносног појаса далеко испод задовољавајућег нивоа (приближно степену употребе у земљама као што су: Шведска, Данска, Холандија...), број анкетираних који нису били контролисани су 40.0%. (график 11). Евидентно је да саобраћајна полиција више обавља превентивну, него репресивну

дјелатност у области безбједности саобраћаја. Ако се узму у обзир одговори из претходних питања стиче се утисак да један већи број возача иако чини прекршаје остаје неоткривен, стога би требало појачати репресивну дјелатност саобраћајне полиције, како би се што више доприњело рјешавању овог проблема.

1.12. Питање бр.8: „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“

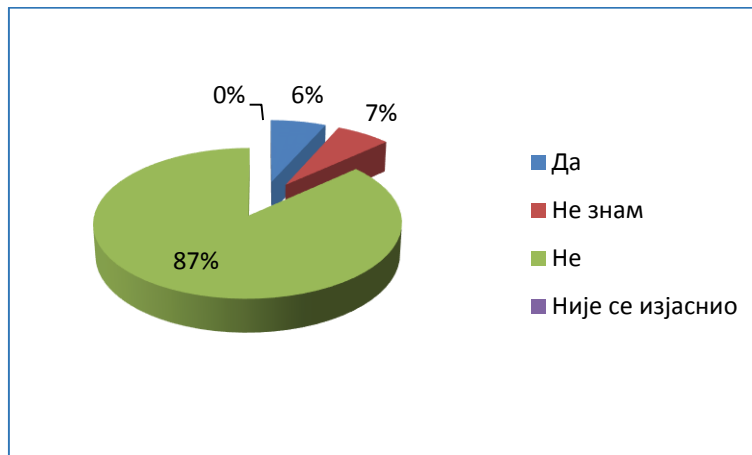


График 12. Употреба сигурносног појаса ако постоје ваздушни јастуци

На питање да ли треба користити сигурносни појас уколико возило посједује ваздушне јастуке, позитивно се изјаснило само 6% анкетираних, док је њих 94% дало негативан одговор или да не зна. Према томе из односа добијених одговора на ово питање (график 12.) јасно је да међу анкетираним влада још једна од бројних заблуда, коју је могуће исправити једино сталном едукацијом из области безбједности саобраћаја.

1.13. Питање бр.9: „Употреба сигурносних појасева у возилу, ефикасна је код брзина: *могуће је дати више одговора?“

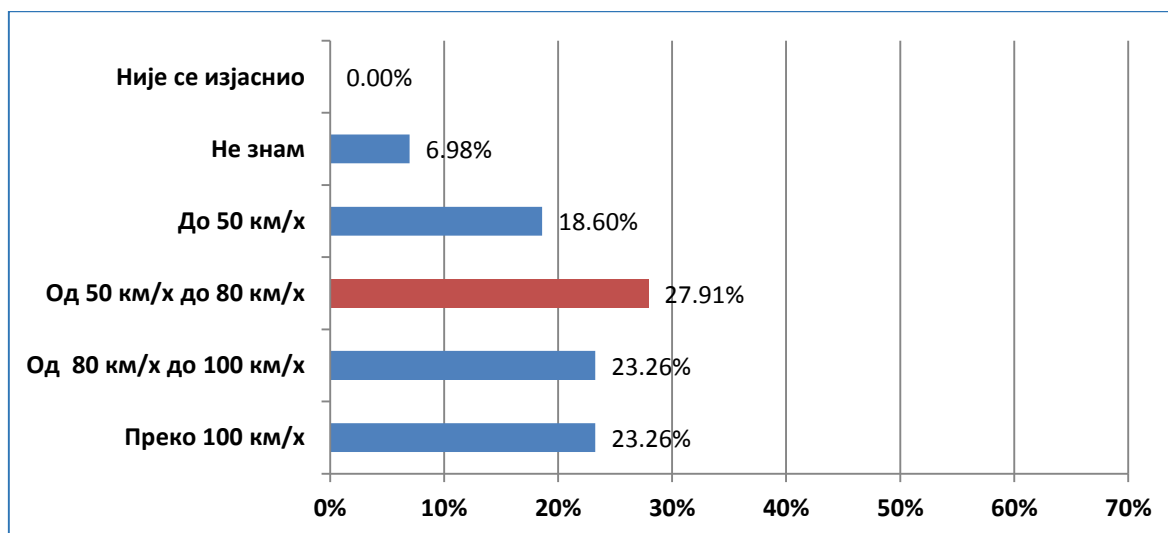


График 13. Употреба сигурносног појаса при различитим брзинама

Скоро 74.43% анкетираних возача сматра да је сигурносни појас најефикаснији код брзина већих од 50 км/х, док њих 6.98% не зна ништа о ефикасности појаса у зависности од брзине (график 13.). Ово је забрињавајућа чињеница, ако се зна да се већина од укупног броја свих саобраћајних незгода дешава управо у насељима, гдје преовлађују мање брзине, а истовремено то су брзине при којима је сигурносни појас и најефикаснији.

1.14. Питање бр. 10 Ставови возача према коришћењу сигурносног појаса су испитани помоћу шест тврдњи за које су возачи изјављивали да ли се с њима слажу, не слажу или немају формиран став о датој тврдњи. Одговори возача на ових шест питања су приказани на Графицима 10а ÷ 10ф.

Питање бр.10а: „Не морам користити сигурносни појас ако пажљиво возим аутомобил”

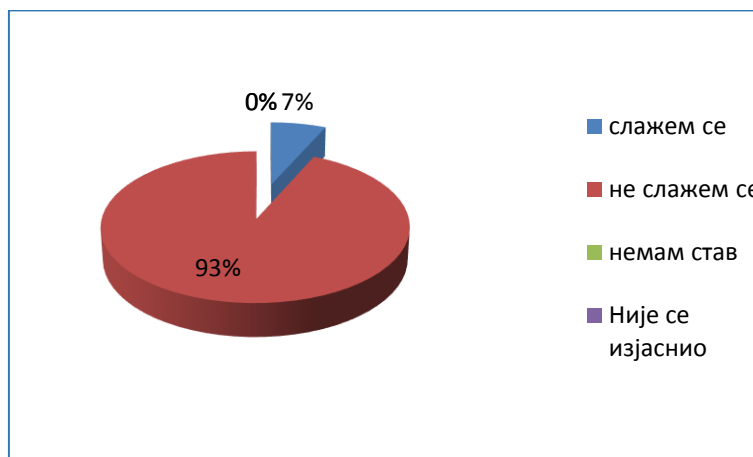


График 14. При пажљивој вожњи појас је непотребан

Овдје (график 14.) се уочава да већина испитаника ипак не прецењује своје могућности, односно не потцјењује корисност употребе сигурносног појаса и у случају пажљиве вожње (93.0 %).

Питање бр.10б: „У већини саобраћајних незгода, употреба сигурносног појаса смањује ризик од озбиљнијих повреда за путнике и возаче

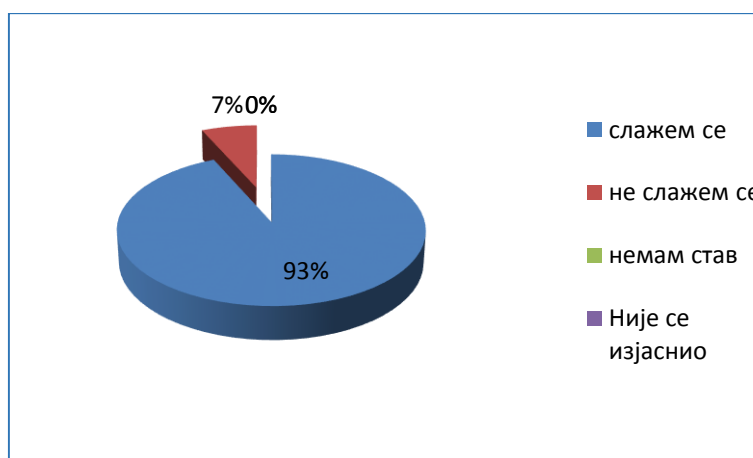


График 15. Употреба сигурносног појаса смањује ризик за путнике и возаче

Одговори на ово питање (график 15.) указују да и поред тога што је степен употребе сигурносног појаса веома низак, већина анкетираних возача схвата колика је ефикасност сигурносног појаса на смањење ризика од озбиљних повреда у већини саобраћајних незгода.

Питање бр.10ц: „Када користим сигурносни појас у возилу осјећам се мање удобно ("нешто ми смета")”

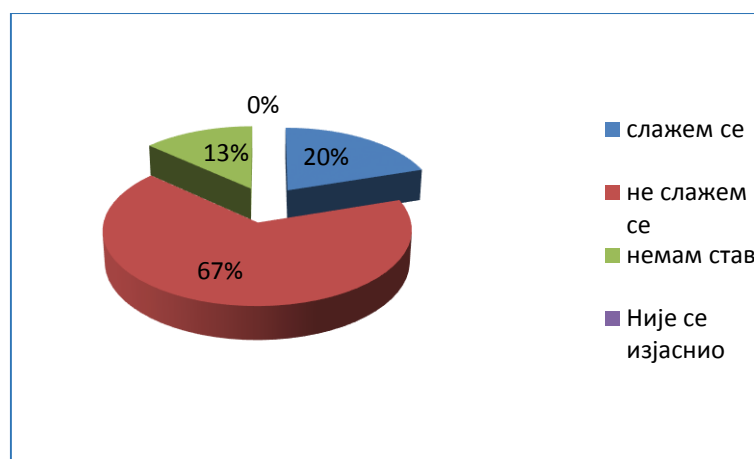


График 16. Користим сигурносни појас/нешто ми смета

Са ставом (график 16.) сложило се само 20% анкетираних возача, њих чак 67% дало је негативан одговор и 13% анкетираних рекло је да нема став о овом питању. Добијени резултати упућују на закључак да само 20% возача свјесно ставља своју безбједност током вожње испред комфора.

Питање бр.10е: „Путник који НЕ користи сигурносни појас током вожње, нема никаквог утицаја на безбједност осталих путника у возилу”

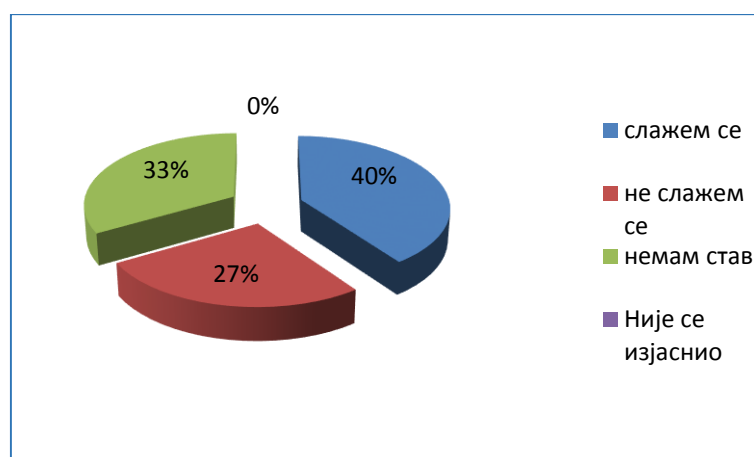


График 17. Утицај невезаног путника на безбједност осталих

Позитиван одговор на ово питање дало је само 40% анкетираних возача (график 17.). Добијени резултат је доказ да међу возачима влада још једна у низу заблуда, коју је потребно искоријенити, јер уколико се догоди саобраћајна незгода, а при том путник на задњем сједишту није везан сигурносним појасем, он се у тренутку судара аутоматски по инерцији наставља кретати брзином возила и на тај начин директно угрожава и особу испред себе у возилу.

Питање бр.10ф: „Постоји опасност да будете "заробљени" приликом употребе сигурносног појаса у возилу, уколико доживите саобраћајну незгоду”

Највећи број испитаника (46%) не прецењује опасност од "заробљавања" уколико се догоди саобраћајна незгода (график 18.). Сходно томе, већина анкетираних возача зна да сигурносни појас особу која га користи може сачувати од губитка свијести у случају саобраћајне незгоде, а притом је појас тако конструисан да се у том случају веома лако може ископчати.

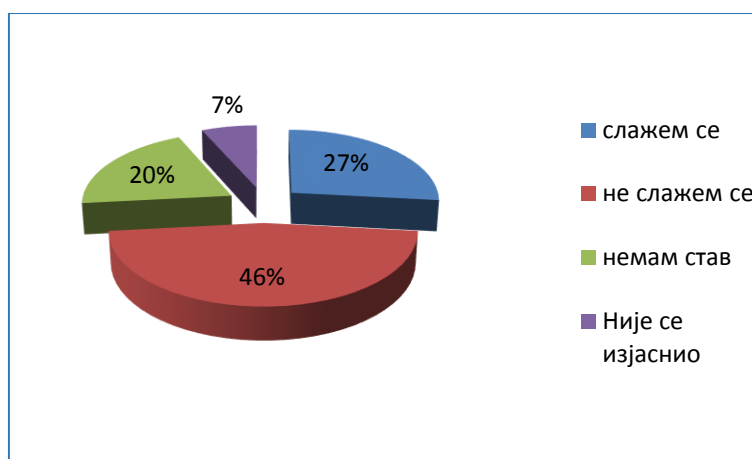


График 18. Опасност од заробљавања приликом употребе сигурносног појаса

1.15. Питање бр.11: „Шта Вас опредељује да користите сигурносни појас у возилу? *могуће је дати више одговора

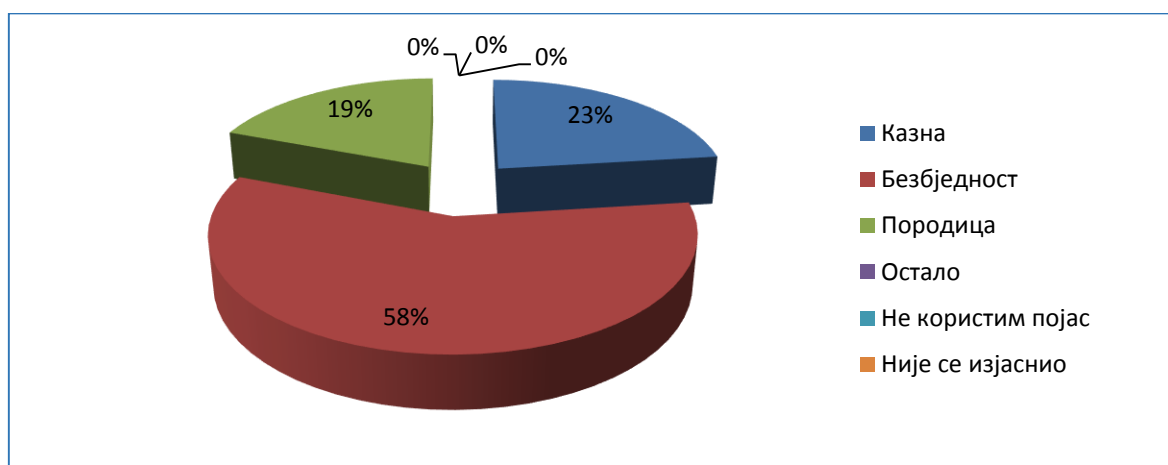


График 19. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (корисници)

Према добијеним резултатима (график 19.), три најутицајнија фактора који утичу на стопу употребе сигурносног појаса међу корисницима су: безбједност (58.0%), казна (23.0%) и породица (само 19.0%). Стога и произилази закључак да је потребно појачати репресивно дјеловање саобраћајне полиције, као и активност на пољу едукације из области безбједности саобраћаја чије би последице биле повећање степена употребе сигурносног појаса.

1.16. Питање бр.12: „Уколико НЕ користите сигурносни појас у возилу током вожње, шта би Вас определијело да почнете да га користите?

На питање о факторима који би утицали на прекршиоце да почну да користе сигурносни појас током вожње (график 20.), 12.0% испитаника изјаснило се за веће казне, 21.0% рекло је чешћа контрола, 13.0% анкетираних захтијева да и полиција користи сигурносни појас у возилу, док је њих 25.0% изабрало комфор. У опцији остало наведени су и неки интересантни могући фактори као на примјер: увјерење о корисности сигурносног појаса и звучно упозорење у аутомобилу, који би такође значајно могли доприњети повећању степена употребе сигурносног појаса.

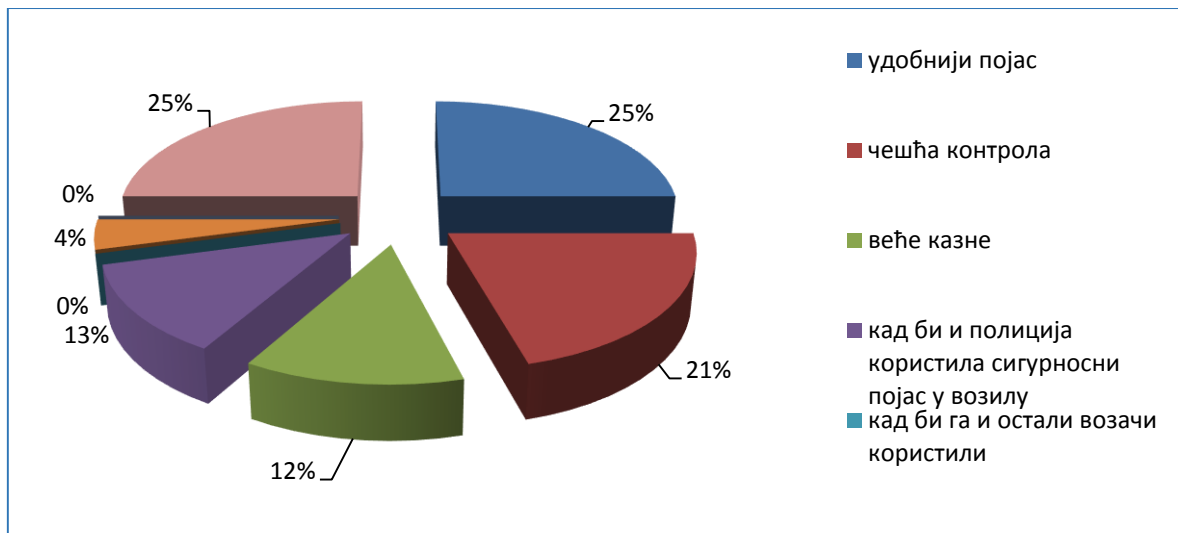


График 20. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (прекршиоци)

II-4. МИНИСТАРСТВО ТРГОВИНЕ И ТУРИЗМА

1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

1.1. Процентуална расподјела анкетираних према полу (укупно)

Од укупног броја анкетираних (22), 9 (41%) била су лица мушког пола, а 10 (45%) лица женског пола (график 1), док се њих 3 (14%) није изјаснило.

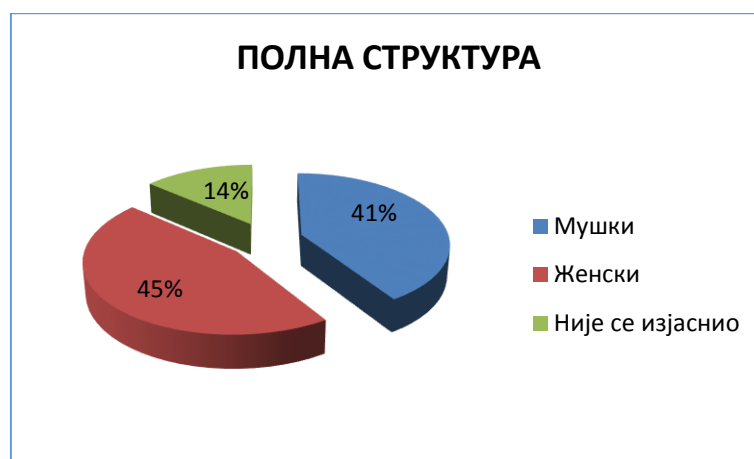


График 1. Процентуална расподјела анкетираних према полу

1.2. Процентуална расподјела анкетираних према животном добу (укупно)

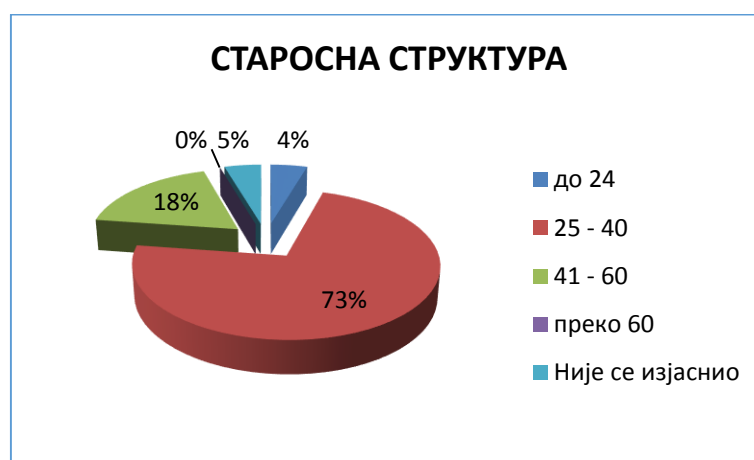


График 2. Процентуална расподјела анкетираних према животном добу

Анализирањем процентуалне расподјеле анкетираних према животном добу (график 2.) утврђено је да је проценат анкетираних старосног доба између 25 и 40 (73%) и од 41 до 60 година (18%). Од укупног броја анкетираних учесника, најмањи број припадао је категорији животног доба до 24 године (4%), док се о животној доби није изјаснило укупно 5% лица.

1.3. Процентуална расподјела возила према старости возила (укупно)

Процентуална расподјела анкетираних према старости возила (график 3.) је веома неравномјерна и у њој превасходно доминирају возила старости до 8 година, и то са 45%. Међу осталим возилима било је 14% возила чија је старост од 8 до 12 година. Возила преко 12 година је било 18%.

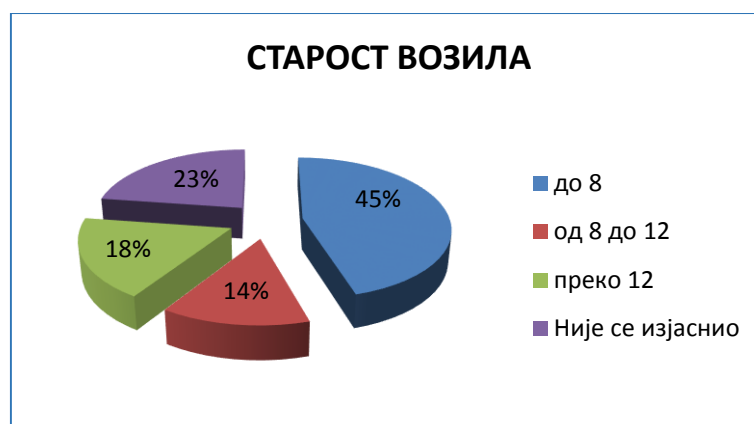


График 3. Процентуална расподела анкетираних према старости возила

1.4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања (укупно)

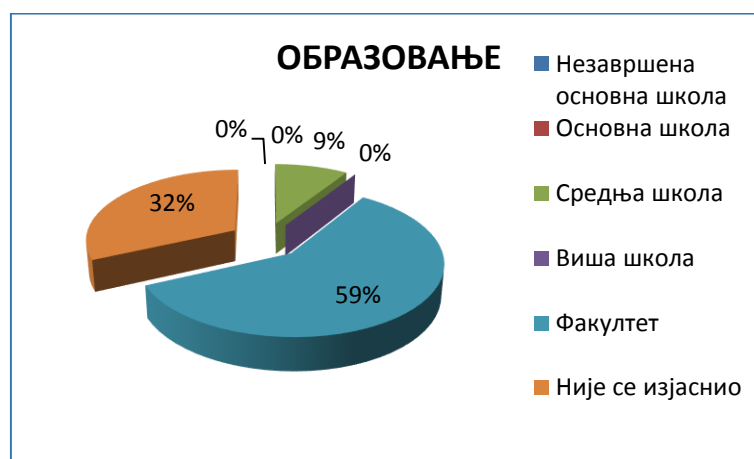


График 4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања

Од укупног броја анкетираних (график 4.) 3 (0,35 %) њих 9% има завршену средњу школу и 59% анкетираних возача било је са завршеним факултетом. Највише је било анкетираних са завршеним факултетом, док се њих чак 32% није изјаснило.

1.5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа (укупно)

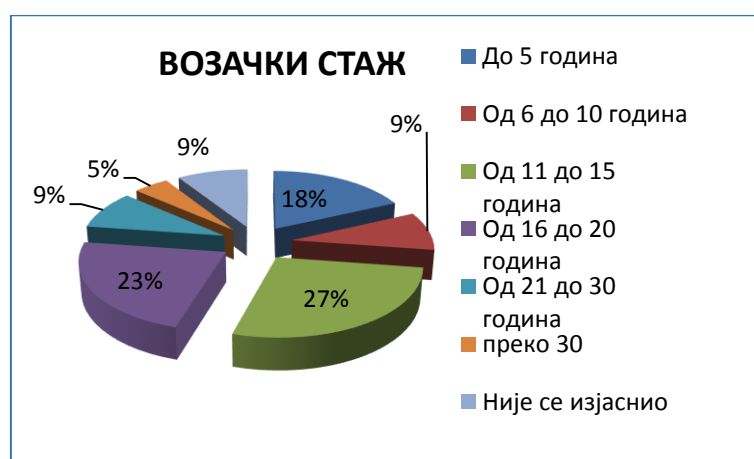


График 5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа

Када се ради о дужини возачког стажа код анкетираних возача (график 5.), видљиво је да је у укупном узорку анкетираних било више од 27 % са возачким стажом од 11 до 15 година, док је са друге стране око 9% анкетираних било са возачким стажом од 6 до 10 година, што је опет у вези чињеницом да је 73% анкетираних у животном добу од 25 до

40 година. Најмање је било анкетираних са возачким стажом преко 30 година (5%), док се чак 9% није изјаснило.

1.6. Питање бр.1: „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

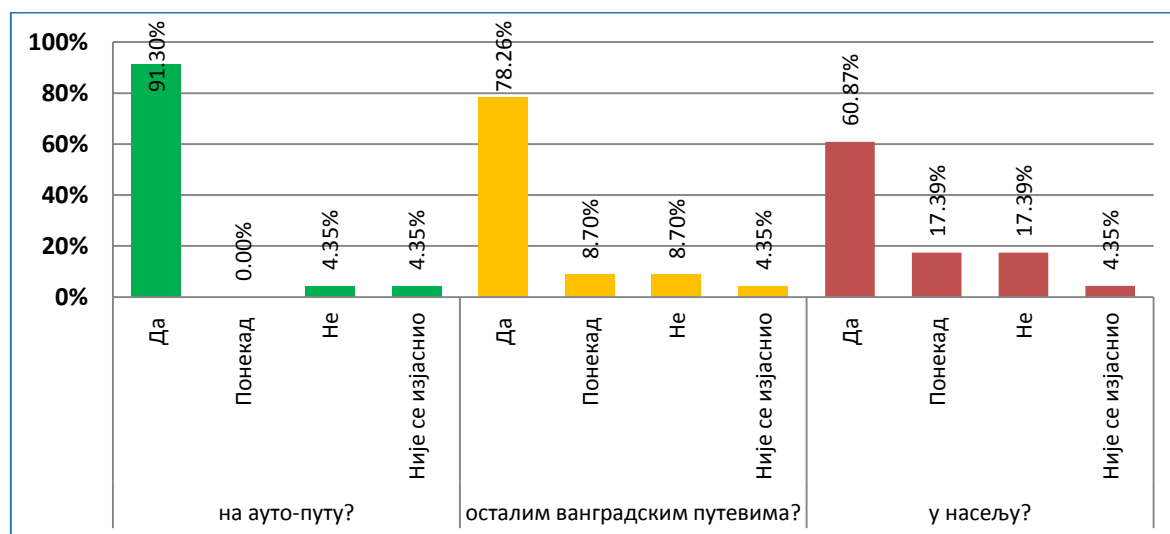


График б. Употреба сигурносног појаса - возач [%]

На питање о употреби сигурносног појаса у улози возача за дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут), (график б.), 60.87% анкетираних одговорило је да користи сигурносни појас током вожње у насељу. За разлику од насеља степен употребе сигурносног појаса био је знатно виши на ванградским путевима (78.26%) и аутопуту (91.30%). Сходно томе, долази се до закључка да је заправо став о брзинама доминантан фактор који директно утиче на стопу употребе сигурносног појаса међу возачима.

1.7. Питање бр.2: „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

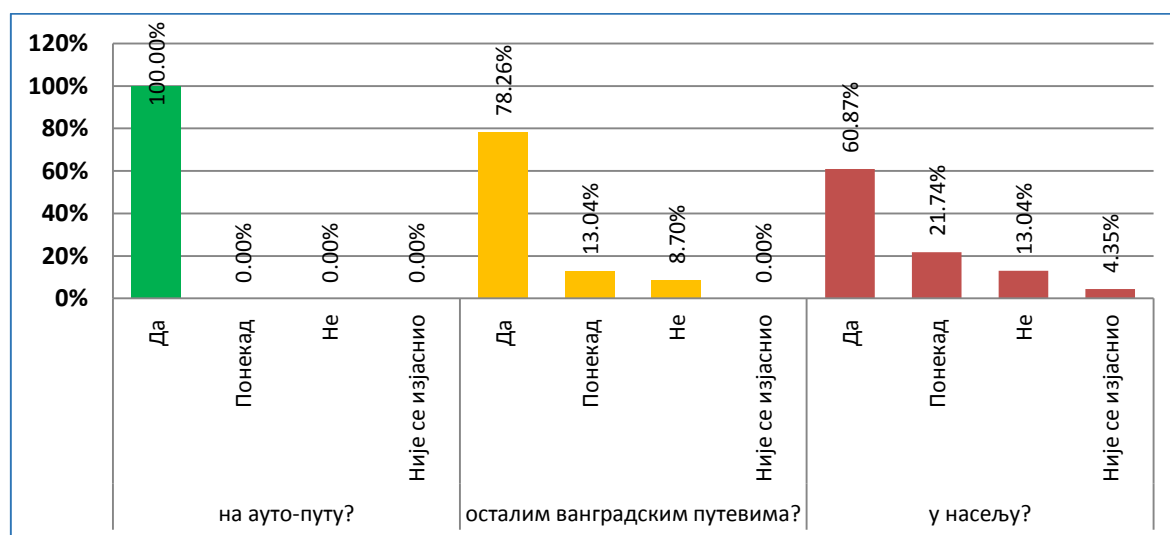


График 7. Употреба сигурносног појаса - путник на предњем сједишту (сувозач) [%]

Расподјела одговора на питање о употреби сигурносног појаса у улози путника на предњем сједишту (график 7.) слична је као и код претходног питања о употреби сигурносног појаса код возача. Степен употребе сигурносног појаса повећава се како се иде од насеља (60.87%) према аутопуту (100.00%) (према категорији пута). Међутим,

мало је нижи у односу на степен употребе код возача за све наведене услове (насеље/ванградски путеви/аутопут).

1.8. Питање бр.3: „Да ли као путник позади у аутомобилу, користите сигурносни појас?“

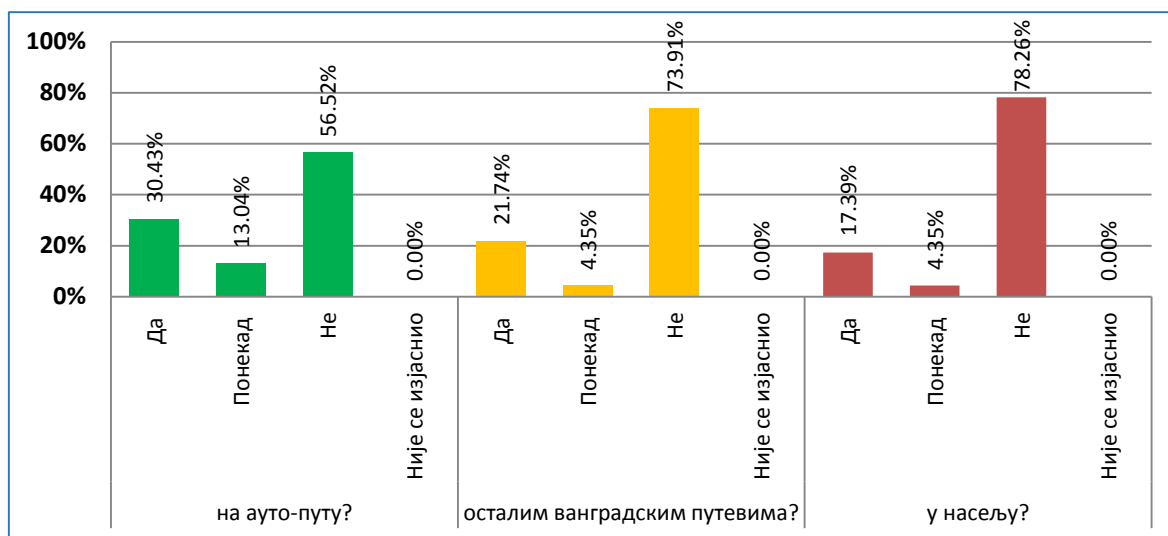


График 8. Употреба сигурносног појаса - путник позади [%]

Када је у питању употреба сигурносног појаса на задњем сједишту у возилу (график 8.), евидентно је да занемарљиво мали број путника позади употребљава сигурносни појас током војње, без обзира на дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут). Забрињавајућа је чињеница да се сигурносни појас у овом случају практично уопште не употребљава, што говори да већина анкетираних учесника нема представу о томе колику пријетњу током војње, по себе и остале представља невезани путник у возилу.

1.9. Питање бр.4: „Да ли као возач захтијевате да остали путници (осим дјецe) у аутомобилу вежу сигурносни појас, када Ви возите?“

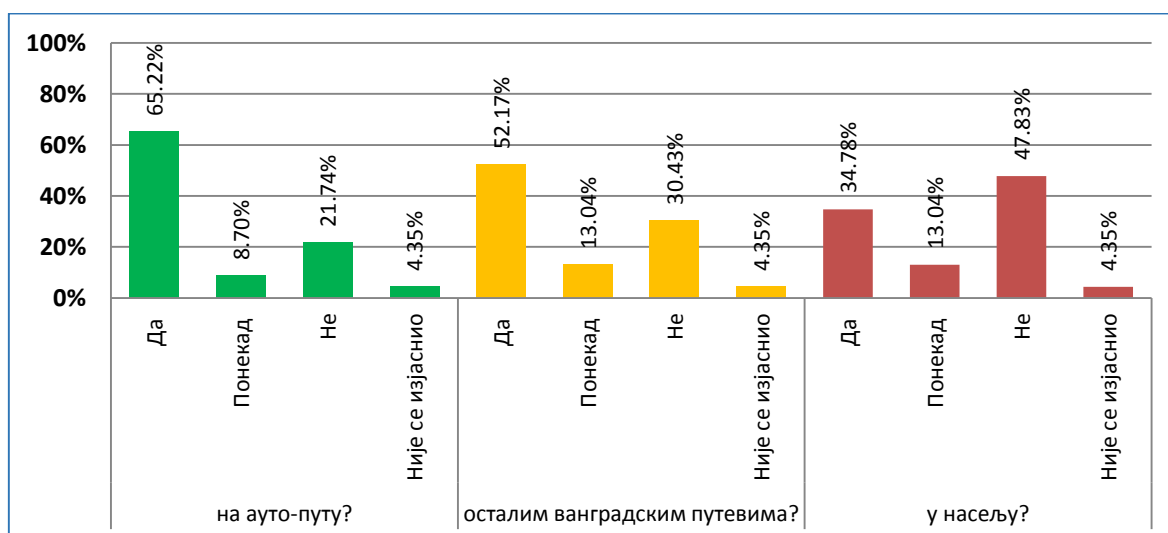


График 9. Инсистирање возача да се остали путници вежу (осим дјецe) [%]

Добијени резултати показали су да је и у случају војње аутопутем, значајан број оних возача који инсистирају да се остали путници у возилу вежу сигурносним појасем (65.22%), док за насеље овај проценат износи 34.78%. Као један од утицајних фактора

на овакав поражавајући резултат могао би да буде и став о томе да је везивање сигурносним појасем током вожње лична ствар сваког појединца (график 9.).

1.10. Питање бр.6: „Да ли су дјеца (до 12 година) у Вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједицима за дјецу, током вожње?”

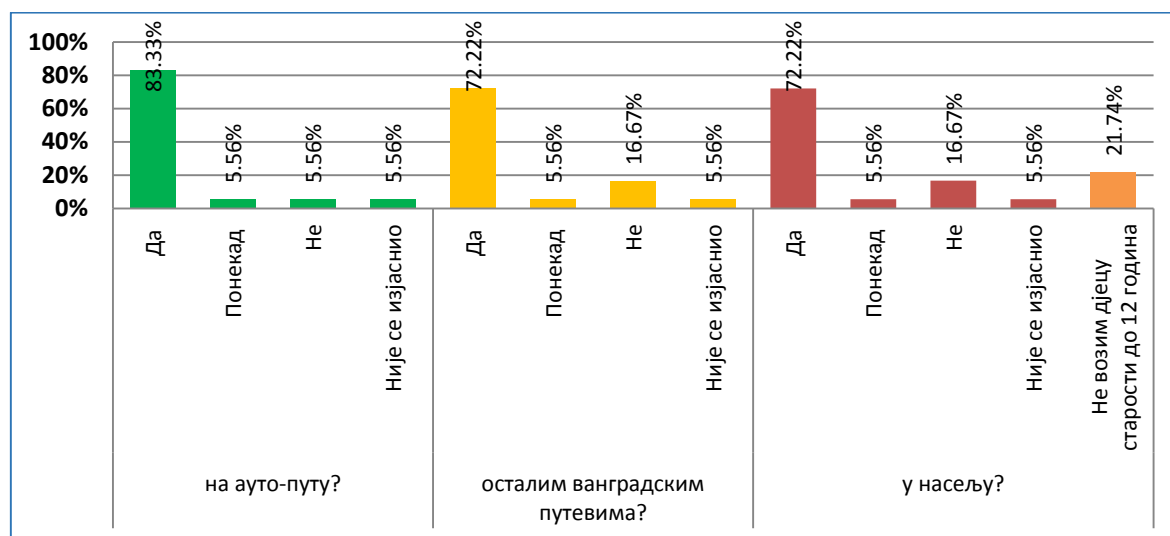


График 10. Везивање дјеце сигурносним појасем у посебним сједицима [%]

На питање о употреби посебних ауто-сједицима за дјецу до 12 година, степен употребе опадао је посматравши од случаја за вожњу аутопутем (83.33%) према случају за вожњу у насељу, гдје је износио 72.22%. Претпоставка је да су на овакве резултате у случају вожње у насељу, поред брзине као доминантне утицали и други фактори као што су на примјер: социо-економски статус и став да сигурносни појас није потребан на краћим релацијама као што је вожња у насељу (график 10.).

1.11. Питање бр.7: „Да ли сте у посљедњих годину дана због (не) везивања сигурносног појаса током вожње (као возач или путник) били:”

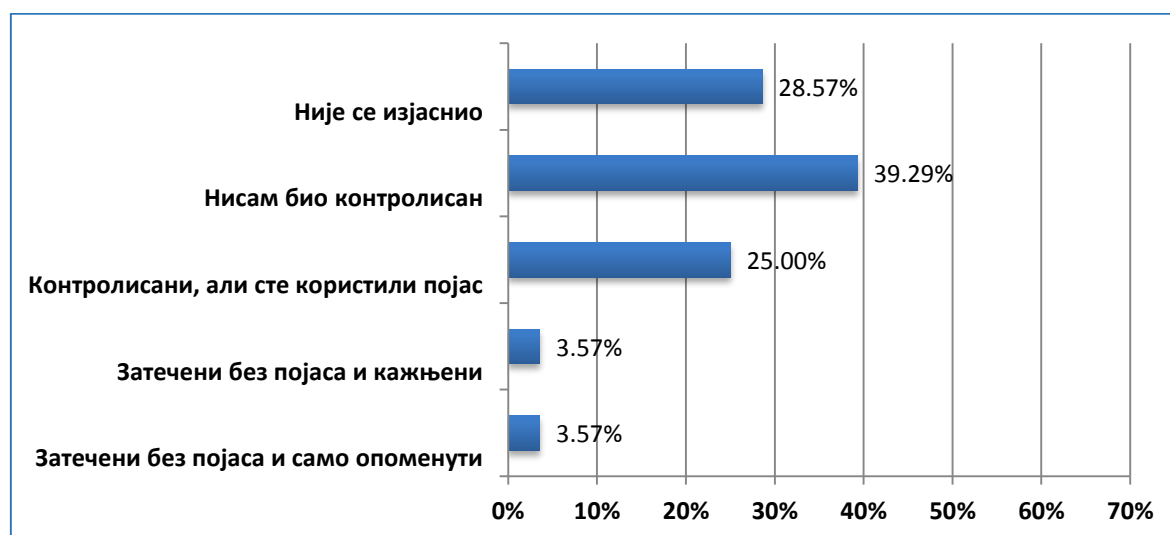


График 11. Контрола од стране полиције

С обзиром на чињеницу да је степен употребе сигурносног појаса далеко испод задовољавајућег нивоа (приближно степену употребе у земљама као што су: Шведска, Данска, Холандија...), број анкетираних који нису у својству возача или путника били контролисани је изузетно висок (39.29%), (график 11). Евидентно је да саобраћајна полиција више обавља превентивну, него репресивну дјелатност у области

безбједности саобраћаја. Ако се узму у обзир одговори из претходних питања стиче се утисак да један већи број возача иако чини прекршаје остаје неоткривен, стога би требало појачати репресивну дјелатност саобраћајне полиције, како би се што више доприњело рјешавању овог проблема.

1.12. Питање бр.8: „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“

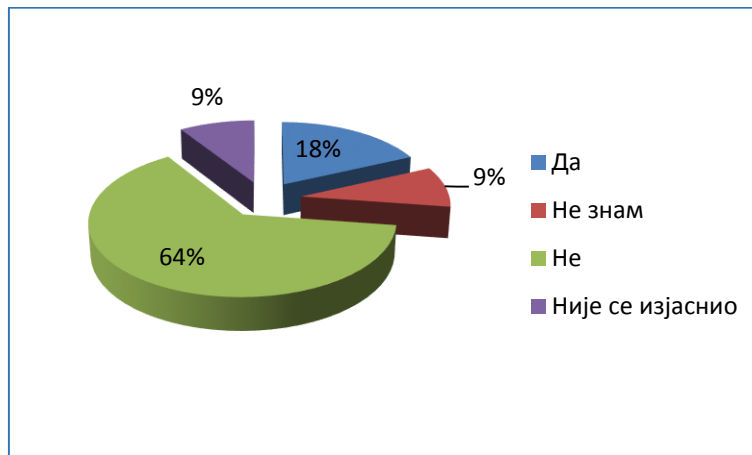


График 12. Употреба сигурносног појаса ако постоје ваздушни јастуци

На питање да ли треба користити сигурносни појас уколико возило посједује ваздушне јастуке, позитивно се изјаснило само 18% анкетираних, док је њих 82% дало негативан одговор или да не зна или се пак није изјаснило. Према томе из односа добијених одговора на ово питање (график 12.) јасно је да међу анкетираним влада још једна од бројних заблуда, коју је могуће исправити једино сталном едукацијом из области безбједности саобраћаја.

1.13. Питање бр.9: „Употреба сигурносних појасева у возилу, ефикасна је код брзина: *могуће је дати више одговора?“

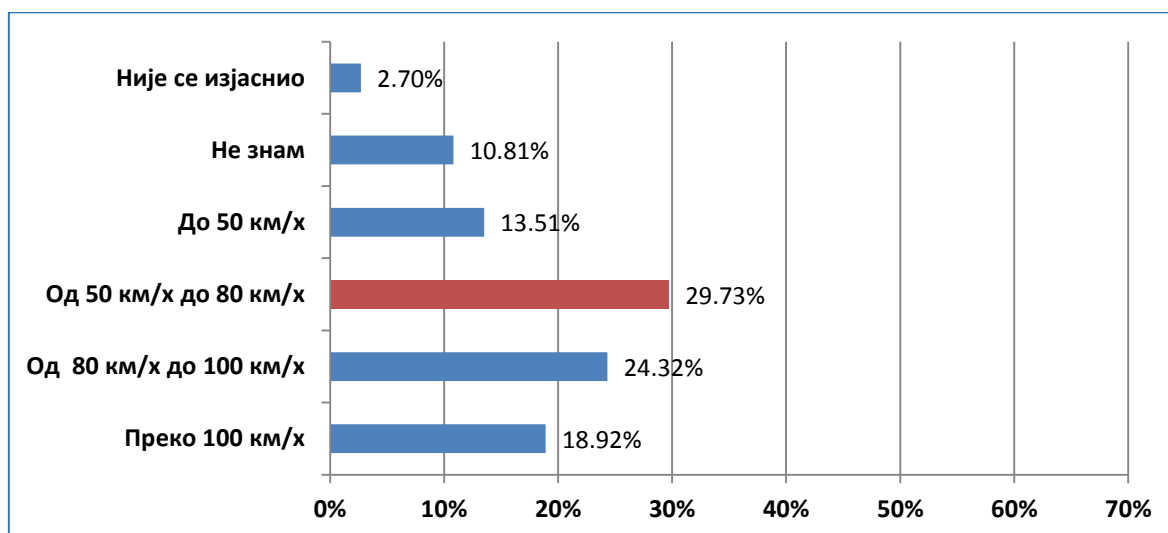


График 13. Употреба сигурносног појаса при различитим брзинама

Скоро 72.97% анкетираних возача сматра да је сигурносни појас најефикаснији код брзина већих од 50 км/х, док њих 10.81% не зна ништа о ефикасности појаса у зависности од брзине (график 13.). Ово је забрињавајућа чињеница, ако се зна да се већина од укупног броја свих саобраћајних незгода дешава управо у насељима, гдје

преовлађују мање брзине, а истовремено то су брзине при којима је сигурносни појас и најефикаснији.

1.14. Питање бр. 10 Ставови возача према коришћењу сигурносног појаса су испитани помоћу шест тврдњи за које су возачи изјављивали да ли се с њима слажу, не слажу или немају формиран став о датој тврдњи. Одговори возача на ових шест питања су приказани на Графицима 10а ÷ 10ф.

Питање бр.10а: „Не морам користити сигурносни појас ако пажљиво возим аутомобил”

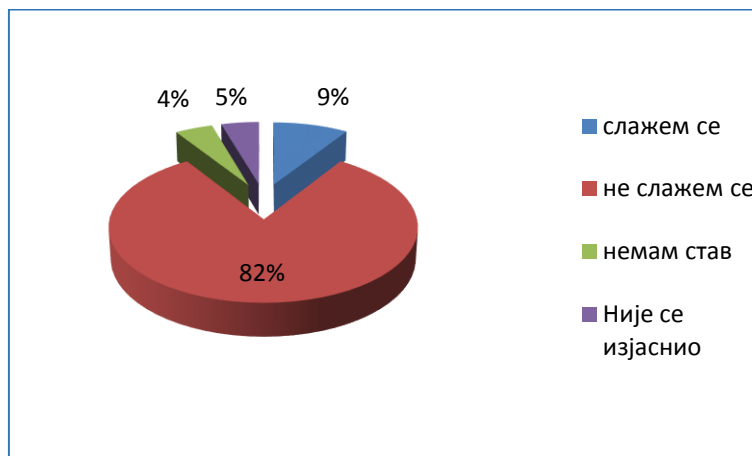


График 14. При пажљивој вожњи појас је непотребан

Овдје (график 14.) се уочава да већина испитаника ипак не прецењује своје могућности, односно не потцењује корисност употребе сигурносног појаса и у случају пажљиве вожње (82.0 %).

Питање бр.10б: „У већини саобраћајних незгода, употреба сигурносног појаса смањује ризик од озбиљнијих повреда за путнике и возаче

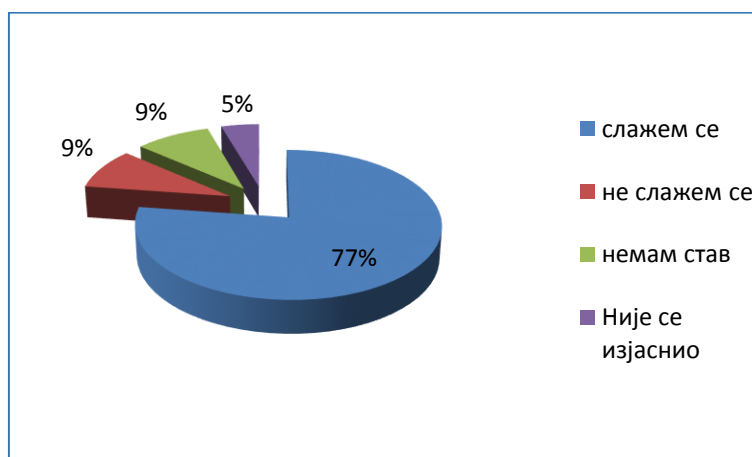


График 15. Употреба сигурносног појаса смањује ризик за путнике и возаче

Одговори на ово питање (график 15.) указују да и поред тога што је степен употребе сигурносног појаса веома низак, већина анкетираних возача схвата колика је ефикасност сигурносног појаса на смањење ризика од озбиљних повреда у већини саобраћајних незгода.

Питање бр.10ц: „Када користим сигурносни појас у возилу осјећам се мање удобно ("нешто ми смета")”

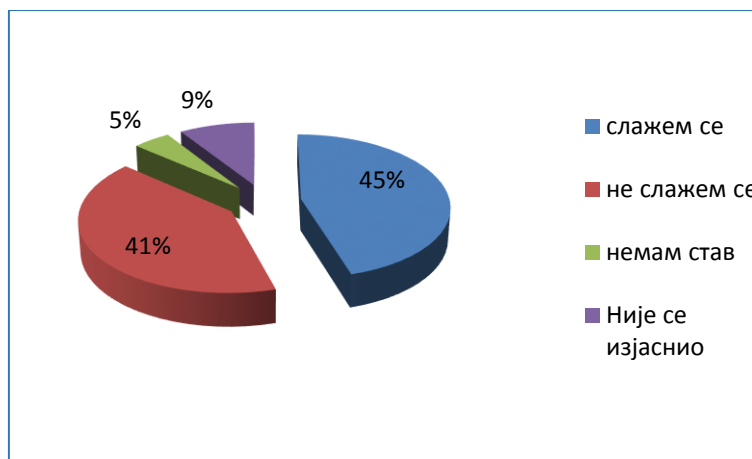


График 16. Користим сигурносни појас/нешто ми смета

Са ставом (график 16.) сложило се 45% анкетираних возача, њих 41% дало је негативан одговор и само 5% анкетираних рекло је да нема став о овом питању. Добијени резултати упућују на закључак да само 43% возача свјесно ставља своју безбједност током вожње испред комфора.

Питање бр.10е: „Путник који НЕ користи сигурносни појас током вожње, нема никаквог утицаја на безбједност осталих путника у возилу”

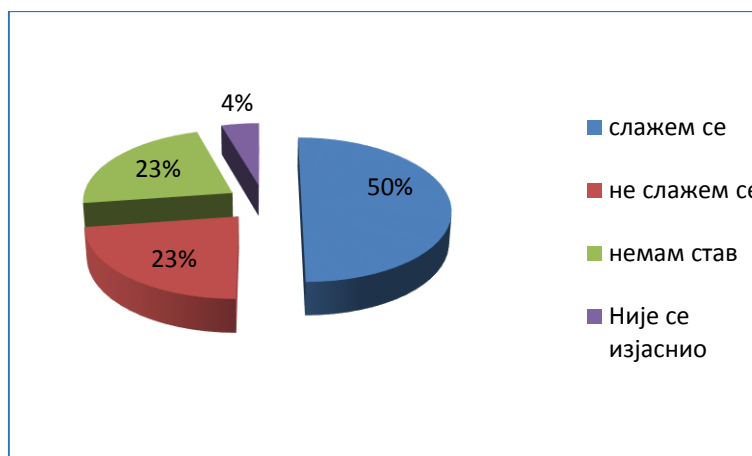


График 17. Утицај невезаног путника на безбједност осталих

Позитиван одговор на ово питање дало је само 50% анкетираних возача (график 17.). Добијени резултат је доказ да међу возачима влада још једна у низу заблуда, коју је потребно искоријенити, јер уколико се догоди саобраћајна незгода, а при том путник на задњем сједишту није везан сигурносним појасем, он се у тренутку судара аутоматски по инерцији наставља кретати брзином возила и на тај начин директно угрожава и особу испред себе у возилу.

Питање бр.10ф: „Постоји опасност да будете "заробљени" приликом употребе сигурносног појаса у возилу, уколико доживите саобраћајну незгоду”

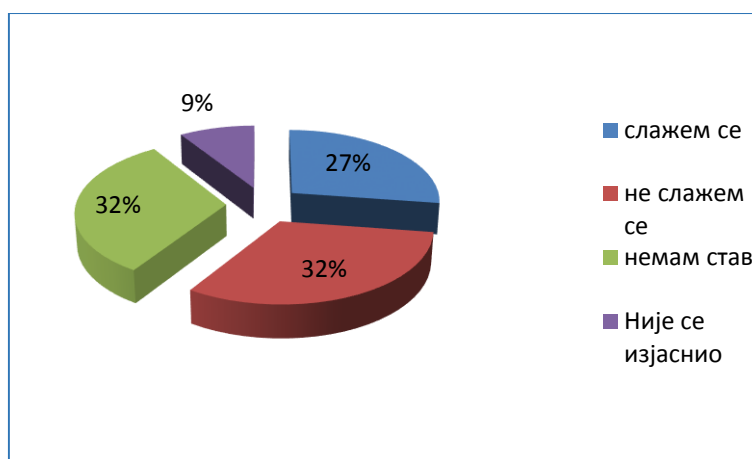


График 18. Опасност од заробљавања приликом употребе сигурносног појаса

Највећи број испитаника (32%) прецењује опасност од "заробљавања" уколико се догоди саобраћајна незгода (график 18.). Сходно томе, већина анкетираних возача не зна да сигурносни појас особу која га користи може сачувати од губитка свијести у случају саобраћајне незгоде, а притом је појас тако конструисан да се у том случају веома лако може ископчати.

1.15. Питање бр.11: „Шта Вас опредјељује да користите сигурносни појас у возилу? *могуће је дати више одговора

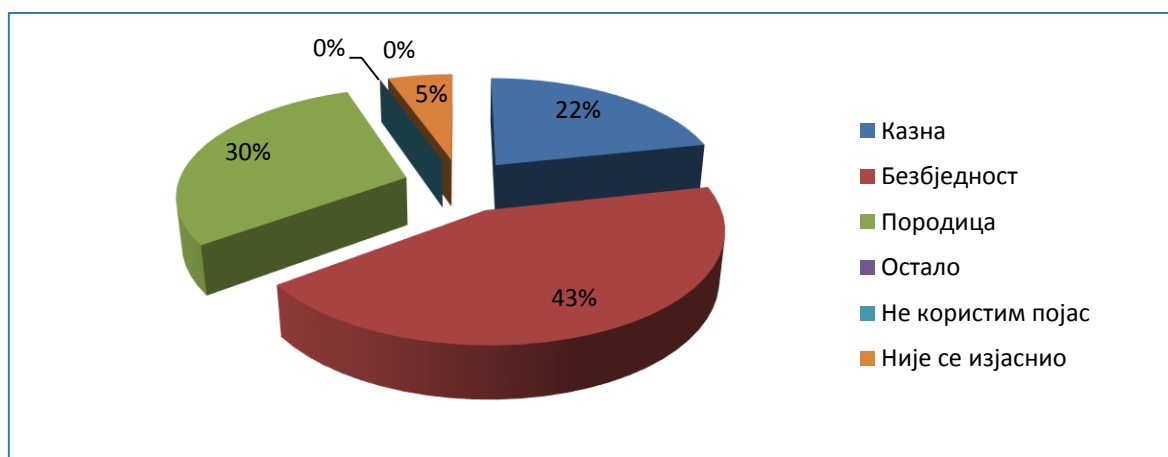


График 19. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (корисници)

Према добијеним резултатима (график 19.), три најутицајнија фактора који утичу на стопу употребе сигурносног појаса међу корисницима су: безбједност (43%), казна (22%) и породица (само 30%). Стога и произилази закључак да је потребно појачати репресивно дјеловање саобраћајне полиције, као и активност на пољу едукације из области безбједности саобраћаја чије би последице биле повећање степена употребе сигурносног појаса.

1.16. Питање бр.12: „Уколико НЕ користите сигурносни појас у возилу током вожње, шта би Вас опредјелило да почнете да га користите?

На питање о факторима који би утицали на прекршиоце да почну да користе сигурносни појас током вожње (график 20.), 20% испитаника изјаснило се за веће казне, 17% рекло је чешћа контрола, 23% анкетираних захтијева да и полиција користи сигурносни појас у возилу, док је њих 17% изабрало комфор. У опцији остало наведени су и неки интересантни могући фактори као на примјер: увјерење о корисности

сигурносног појаса и звучно упозорење у аутомобилу, који би такође значајно могли доприњети повећању степена употребе сигурносног појаса.

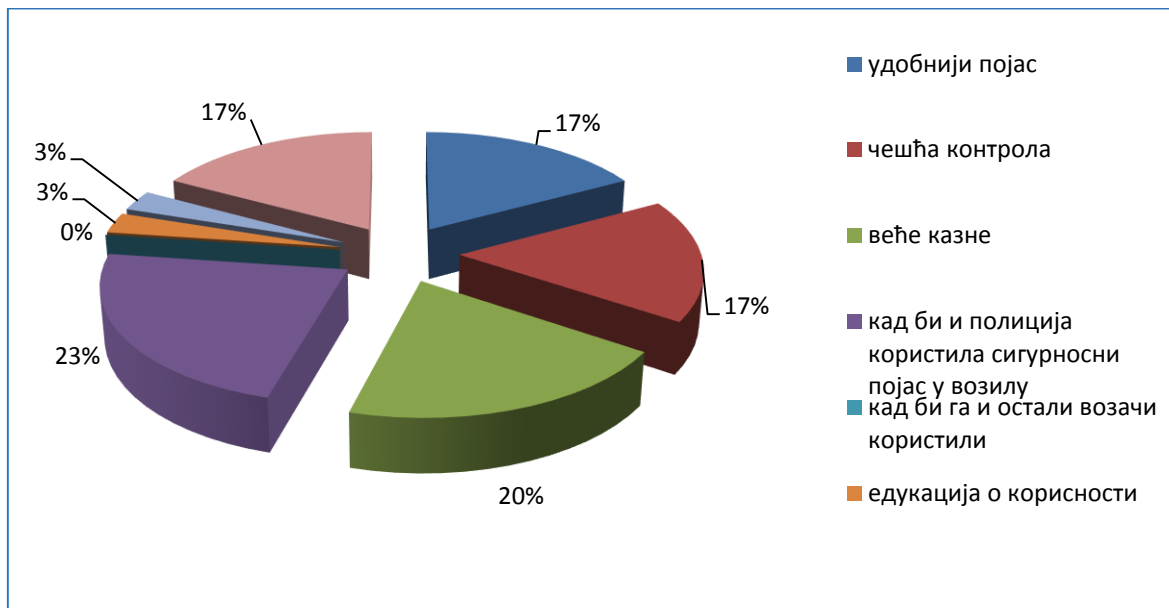


График 20. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (прекршиоци)

II-5. МИНИСТАРСТВО ЗА ПРОСТОРНО УРЕЂЕЊЕ, ГРАЂЕВИНАРСТВО И ЕКОЛОГИЈУ

1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

1.1. Процентуална расподела анкетираних према полу (укупно)

Од укупног броја анкетираних (23), 5 (22%) била су лица мушког пола, а 18 (78%) лица женског пола (график 1.).



График 1. Процентуална расподела анкетираних према полу

1.2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу (укупно)

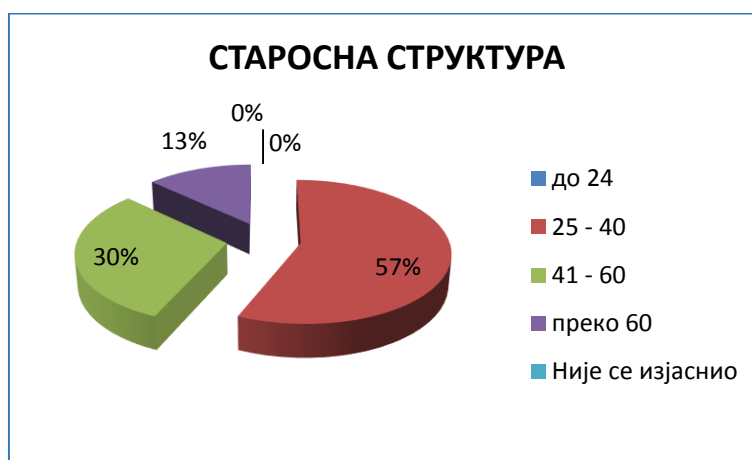


График 2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу

Анализирањем процентуалне расподеле анкетираних према животном добу (график 2.) утврђено је да је проценат анкетираних старосног доба између 25 и 40 (57%) и од 41 до 60 година (30%). Од укупног броја анкетираних учесника, најмањи број припадао је категорији животног доба преко 60 година (13%).

1.3. Процентуална расподела возила према старости возила (укупно)

Процентуална расподела анкетираних према старости возила (график 3.) је веома неравномјерна и у њој превасходно доминирају возила старости до 8 година, и то са 35%. Међу осталим опаженим возилима било је 26% возила чија је старост већа од 12 година, а најмањи број возила био од 8 до 12 година (22%).

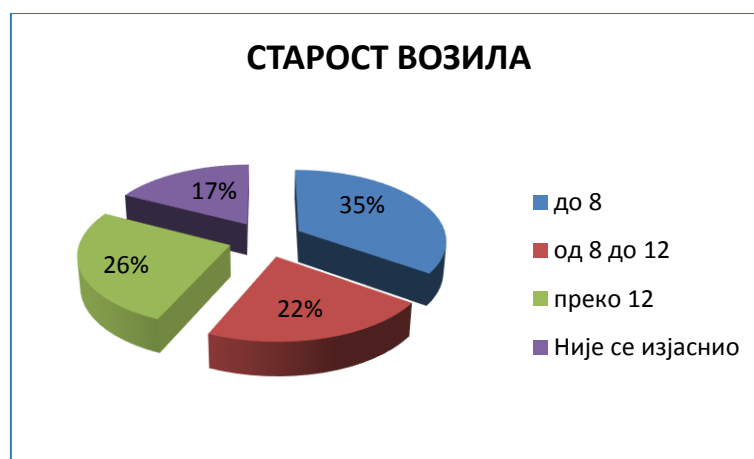


График 3. Процентуална расподела анкетираних према старости возила

1.4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања (укупно)

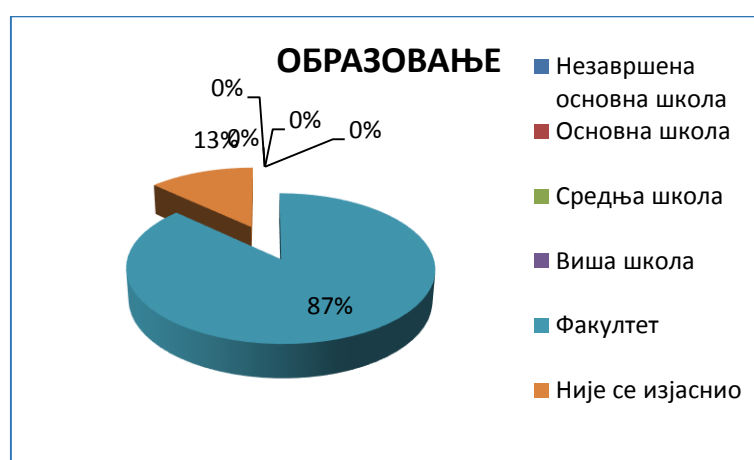


График 4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања

Од укупног броја анкетираних (график 4.) 87% анкетираних било је са завршеним факултетом док се њих 13% није изјаснило.

1.5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа (укупно)

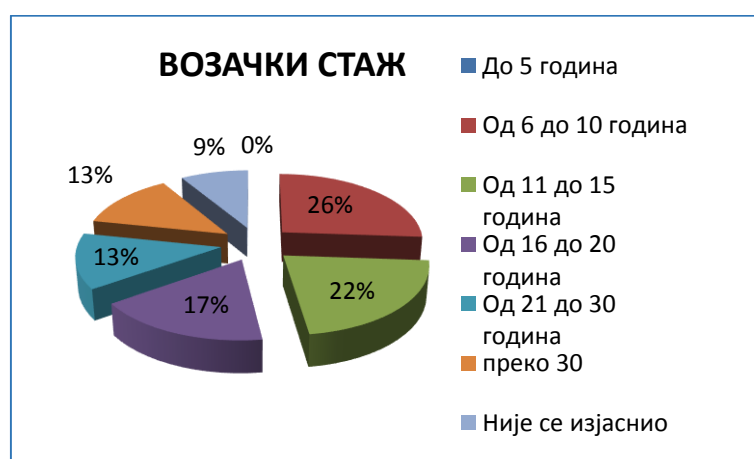


График 5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа

Када се ради о дужини возачког стажа код анкетираних возача (график 5.), видљиво је да је у укупном узорку анкетираних било више од 26 % са возачким стажом од 6 до 10 година, док је са друге стране око 22 % анкетираних било са возачким стажом од 11 до 15 година, што је опет у вези чињеницом да је 57% анкетираних у животном добу од 25

до 40 година. Најмање је било анкетираних са возачким стажом до 5 година (9%), док се чак 13% није изјаснило.

1.6. Питање бр.1: „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

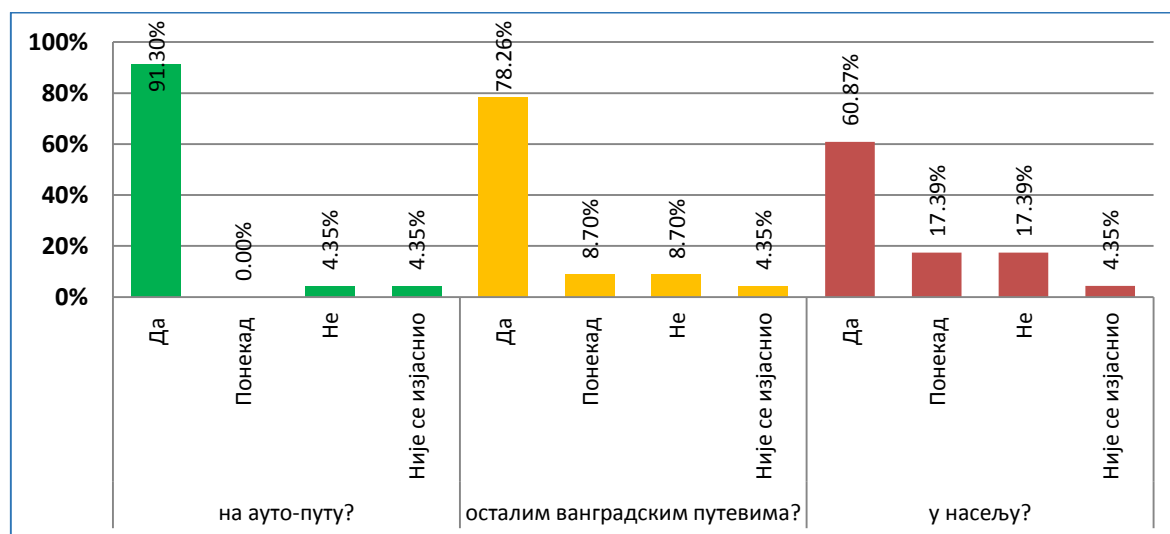


График б. Употреба сигурносног појаса - возач [%]

На питање о употреби сигурносног појаса у улози возача за дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут), (график б.), 60.87% анкетираних одговорило је да користи сигурносни појас током вожње у насељу. За разлику од насеља степен употребе сигурносног појаса био је знатно виши на ванградским путевима (78.26%) и аутопуту (91.30%). Сходно томе, долази се до закључка да је заправо став о брзинама доминантан фактор који директно утиче на стопу употребе сигурносног појаса међу возачима.

1.7. Питање бр.2: „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

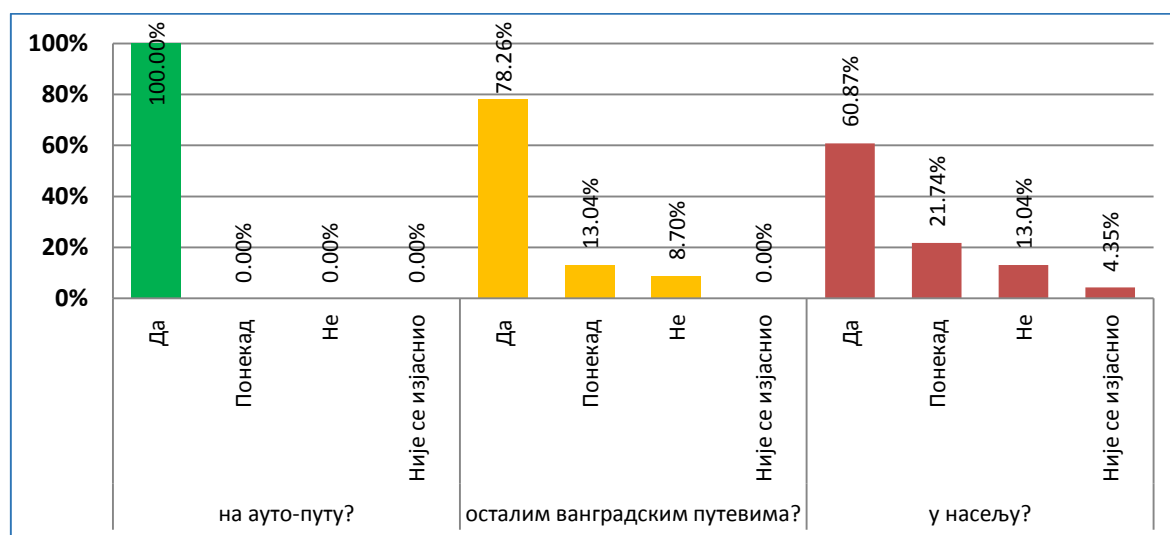


График 7. Употреба сигурносног појаса - путник на предњем сједишту (сувозач) [%]

Расподјела одговора на питање о употреби сигурносног појаса у улози путника на предњем сједишту (график 7.) слична је као и код претходног питања о употреби сигурносног појаса код возача. Степен употребе сигурносног појаса повећава се како се иде од насеља (60.87%) према аутопуту (100%) (према категорији пута). Међутим, мало

је нижи у односу на степен употребе код возача за све наведене услове (насеље/ванградски путеви/аутопут).

1.8. Питање бр.3: „Да ли као путник позади у аутомобилу, користите сигурносни појас?”

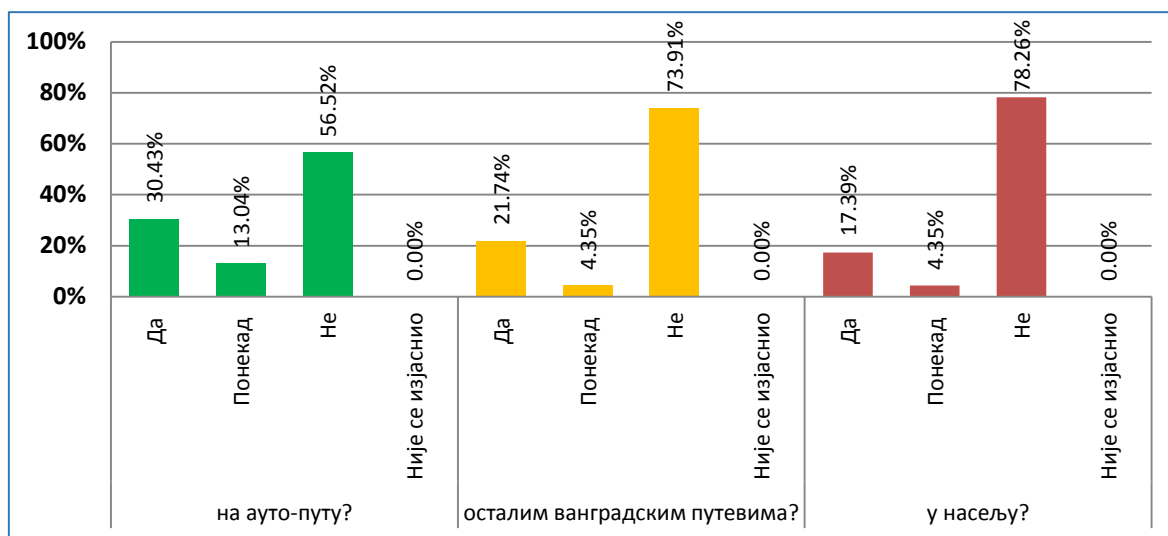


График 8. Употреба сигурносног појаса - путник позади [%]

Када је у питању употреба сигурносног појаса на задњем сједишту у возилу (график 8.), евидентно је да занемарљиво мали број путника позади употребљава сигурносни појас током војње, без обзира на дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут). Забрињавајућа је чињеница да се сигурносни појас у овом случају практично уопште не употребљава, што говори да већина анкетираних учесника нема представу о томе колику пријетњу током војње, по себе и остале представља невезани путник у возилу.

1.9. Питање бр.4: „Да ли као возач захтијевате да остали путници (осим дјече) у аутомобилу вежу сигурносни појас, када Ви возите?”

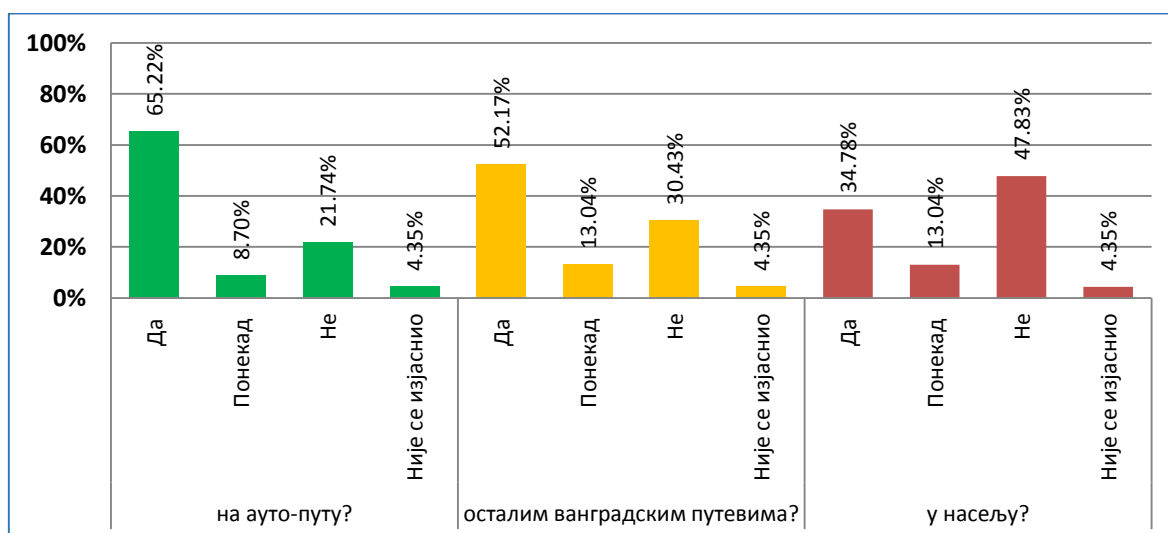


График 9. Инсистирање возача да се остали путници вежу (осим дјече) [%]

Добијени резултати показали су да је и у случају војње аутопутем, релативно мали број оних возача који инсистирају да се остали путници у возилу вежу сигурносним појасем (65.22%), док за насеље овај проценат износи 34.78%. Као један од утицајних

фактора на овакав поражавајући резултат могао би да буде и став о томе да је везивање сигурносним појасем током вожње лична ствар сваког појединца (график 9.).

1.10. Питање бр.6: „Да ли су дјеца (до 12 година) у Вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједицима за дјецу, током вожње?”

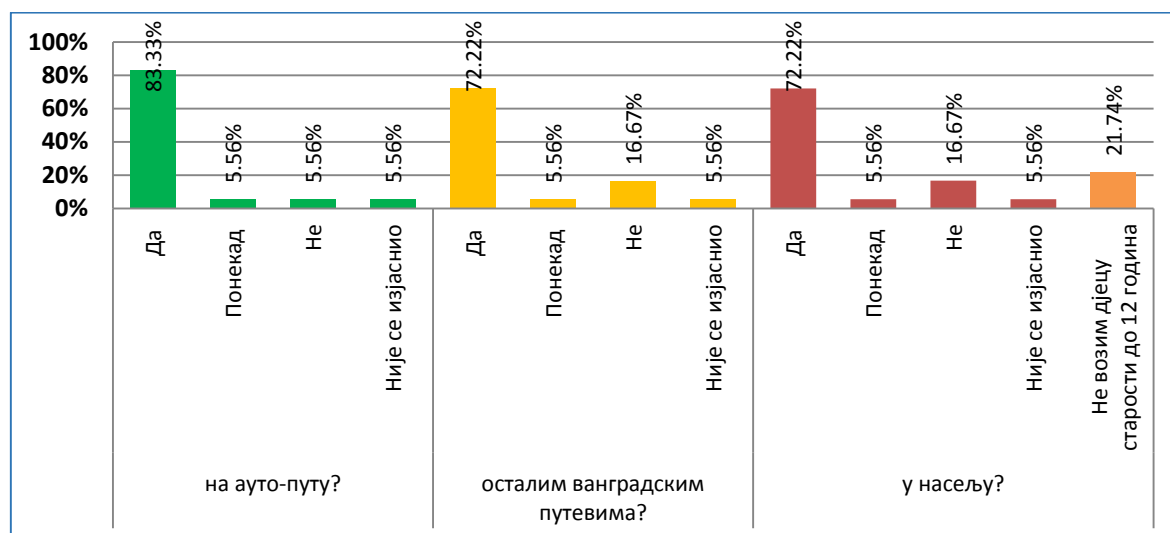


График 10. Везивање дјеце сигурносним појасем у посебним сједицима [%]

На питање о употреби посебних ауто-сједицима за дјецу до 12 година, степен употребе опадао је посматравши од случаја за вожњу аутопутем (83.33%) према случају за вожњу у насељу, гдје је износио 72.27%. Претпоставка је да су на овакве резултате у случају вожње у насељу, поред брзине као доминантне утицали и други фактори као што су на примјер: социо-економски статус и став да сигурносни појас није потребан на краћим релацијама као што је вожња у насељу (график 10.).

1.11. Питање бр.7: „Да ли сте у посљедњих годину дана због (не) везивања сигурносног појаса током вожње (као возач или путник) били:”

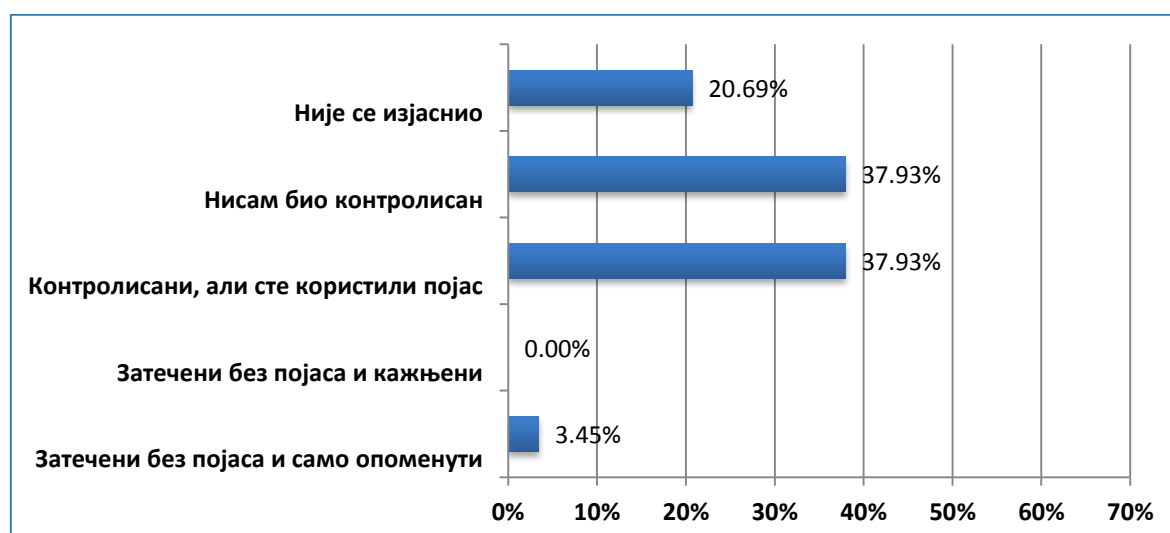


График 11. Контрола од стране полиције

С обзиром на чињеницу да је степен употребе сигурносног појаса далеко испод задовољавајућег нивоа (приближно степену употребе у земљама као што су: Шведска, Данска, Холандија...), број анкетираних који су у својству возача или путника нису били контролисани (37.93%), (график 11). Евидентно је да саобраћајна полиција више

обавља превентивну, него репресивну дјелатност у области безбједности саобраћаја. Ако се узму у обзир одговори из претходних питања стиче се утисак да један већи број возача иако чини прекршаје остаје неоткривен, стога би требало појачати репресивну дјелатност саобраћајне полиције, како би се што више доприњело рјешавању овог проблема.

1.12. Питање бр.8: „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“

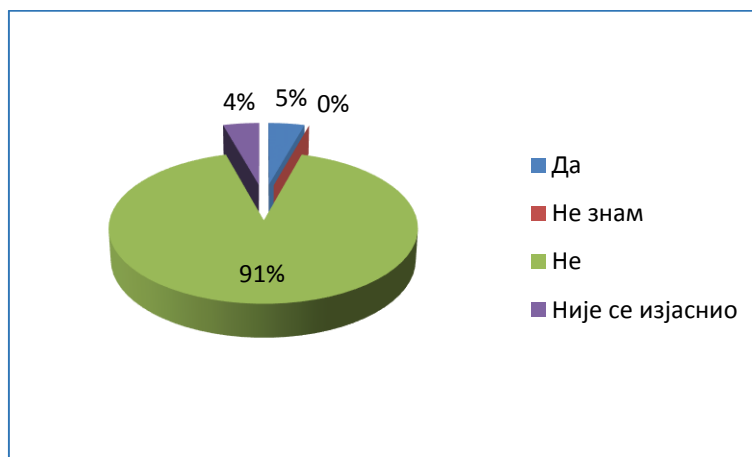


График 12. Употреба сигурносног појаса ако постоје ваздушни јастуци

На питање да ли треба користити сигурносни појас уколико возило посједује ваздушне јастуке, позитивно се изјаснило само 5% анкетираних, док је њих 91% дало негативан одговор или да не зна, док њих 4% се није изјаснило по овом питању. Према томе из односа добијених одговора на ово питање (график 12.) јасно је да међу анкетираним влада још једна од бројних заблуда, коју је могуће исправити једино сталном едукацијом из области безбједности саобраћаја.

1.13. Питање бр.9: „Употреба сигурносних појасева у возилу, ефикасна је код брзина: *могуће је дати више одговора?“

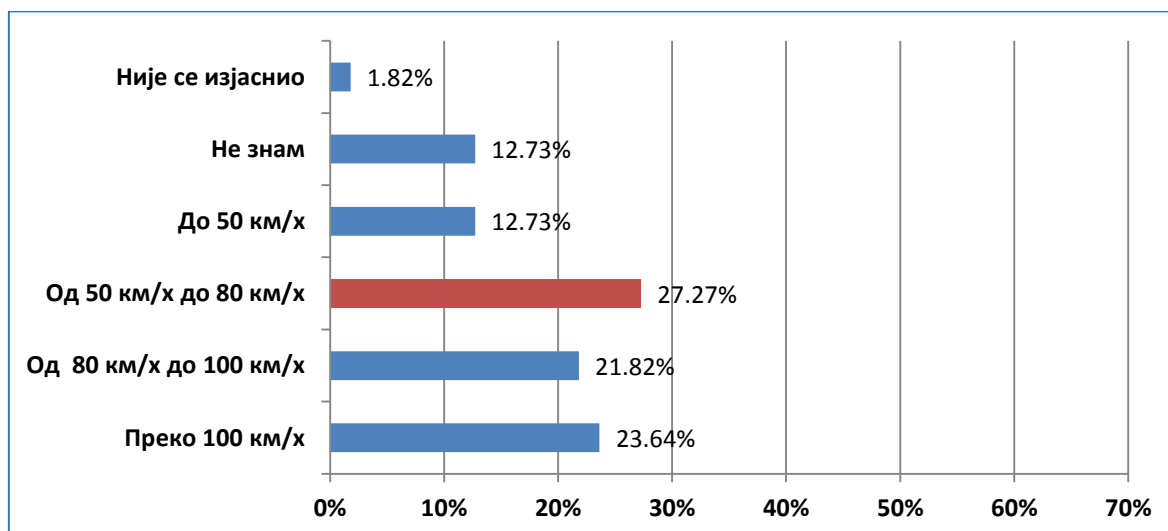


График 13. Употреба сигурносног појаса при различитим брзинама

Скоро 72.73% анкетираних возача сматра да је сигурносни појас најефикаснији код брзина већих од 50 км/х, док њих 12.731% не зна ништа о ефикасности појаса у зависности од брзине (график 13.). Ово је забрињавајућа чињеница, ако се зна да се већина од укупног броја свих саобраћајних незгода дешава управо у насељима, гдје

преовлађују мање брзине, а истовремено то су брзине при којима је сигурносни појас и најефикаснији.

1.14. Питање бр. 10 Ставови возача према коришћењу сигурносног појаса су испитани помоћу шест тврдњи за које су возачи изјављивали да ли се с њима слажу, не слажу или немају формиран став о датој тврдњи. Одговори возача на ових шест питања су приказани на Графицима 10а ÷ 10ф.

Питање бр.10а: „Не морам користити сигурносни појас ако пажљиво возим аутомобил”

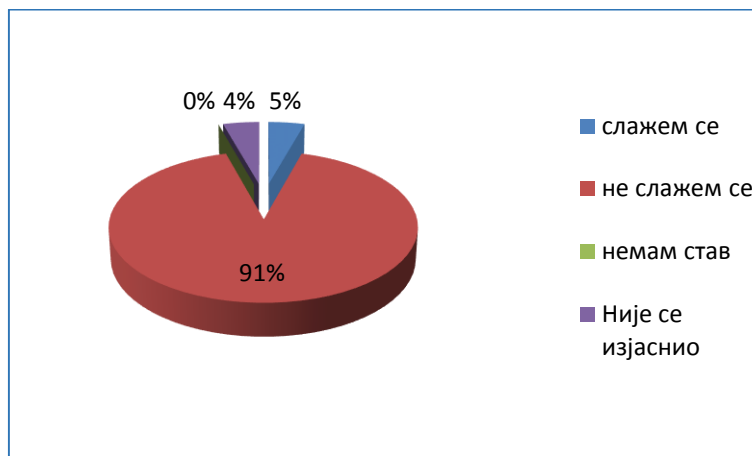


График 14. При пажљивој вожњи појас је непотребан

Овдје (график 14.) се уочава да већина испитаника ипак не прецењује своје могућности, односно не потцењује корисност употребе сигурносног појаса и у случају пажљиве вожње (91.0 %).

Питање бр.10б: „У већини саобраћајних незгода, употреба сигурносног појаса смањује ризик од озбиљнијих повреда за путнике и возаче

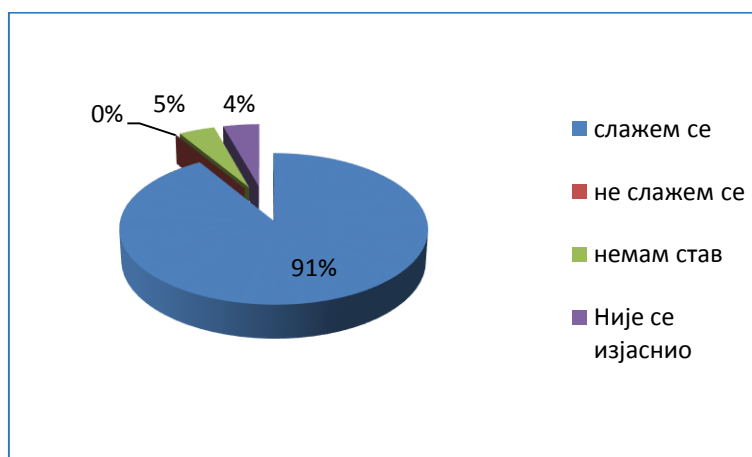


График 15. Употреба сигурносног појаса смањује ризик за путнике и возаче

Одговори на ово питање (график 15.) указују да и поред тога што је степен употребе сигурносног појаса веома низак, већина анкетираних возача схвата колика је ефикасност сигурносног појаса на смањење ризика од озбиљних повреда у већини саобраћајних незгода.

Питање бр.10ц: „Када користим сигурносни појас у возилу осјећам се мање удобно ("нешто ми смета")”

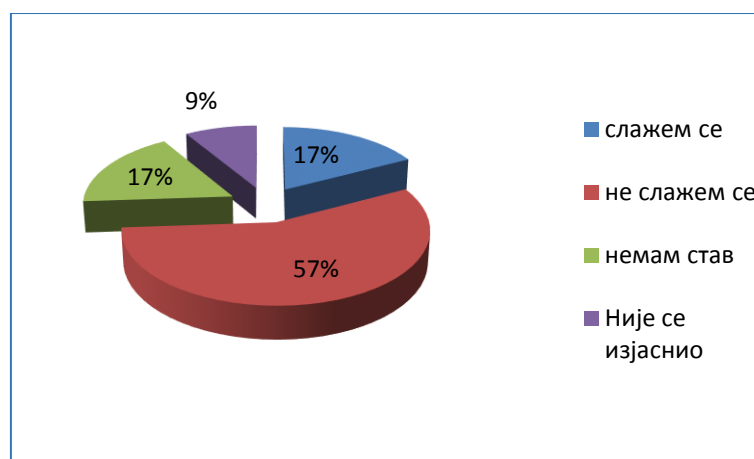


График 16. Користим сигурносни појас/нешто ми смета

Са ставом (график 16.) сложило се 17% анкетираних возача, њих 57% дало је негативан одговор и 17% анкетираних рекло је да нема став о овом питању. Добијени резултати упућују на закључак да само 17% анкетираних свјесно ставља своју безбједност током вожње испред комфора.

Питање бр.10е: „Путник који НЕ користи сигурносни појас током вожње, нема никаквог утицаја на безбједност осталих путника у возилу”

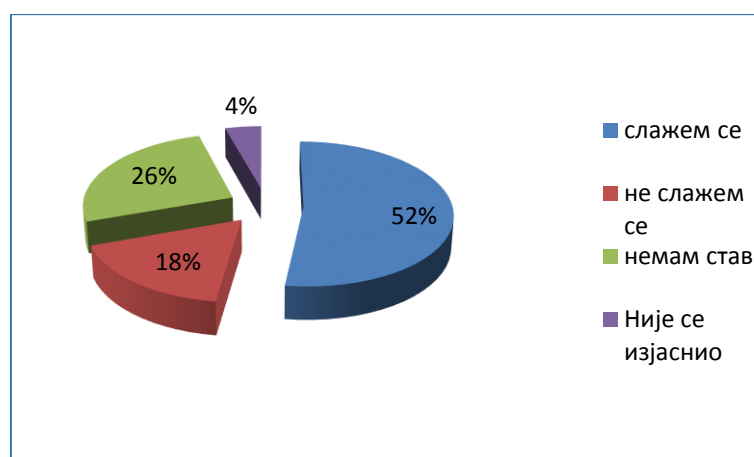


График 17. Утицај невезаног путника на безбједност осталих

Позитиван одговор на ово питање дало је само 52% анкетираних возача (график 17.). Добијени резултат је доказ да међу возачима влада још једна у низу заблуда, коју је потребно искоријенити, јер уколико се догоди саобраћајна незгода, а при том путник на задњем сједишту није везан сигурносним појасем, он се у тренутку судара аутоматски по инерцији наставља кретати брзином возила и на тај начин директно угрожава и особу испред себе у возилу.

Питање бр.10ф: „Постоји опасност да будете "заробљени" приликом употребе сигурносног појаса у возилу, уколико доживите саобраћајну незгоду”

Најмањи број испитаника (само 17%) прецењује опасност од "заробљавања" уколико се догоди саобраћајна незгода (график 18.). Сходно томе, већина анкетираних зна да сигурносни појас особу која га користи може сачувати од губитка свијести у случају саобраћајне незгоде, а притом је појас тако конструисан да се у том случају веома лако може ископчати. Велики број анкетираних се није изјаснио по овом питању (48%).

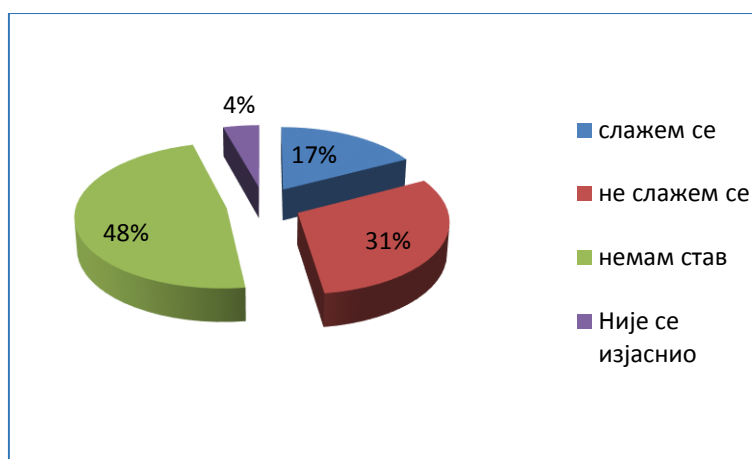


График 18. Опасност од заробљавања приликом употребе сигурносног појаса

1.15. Питање бр.11: „Шта Вас опредјељује да користите сигурносни појас у возилу? *могуће је дати више одговора

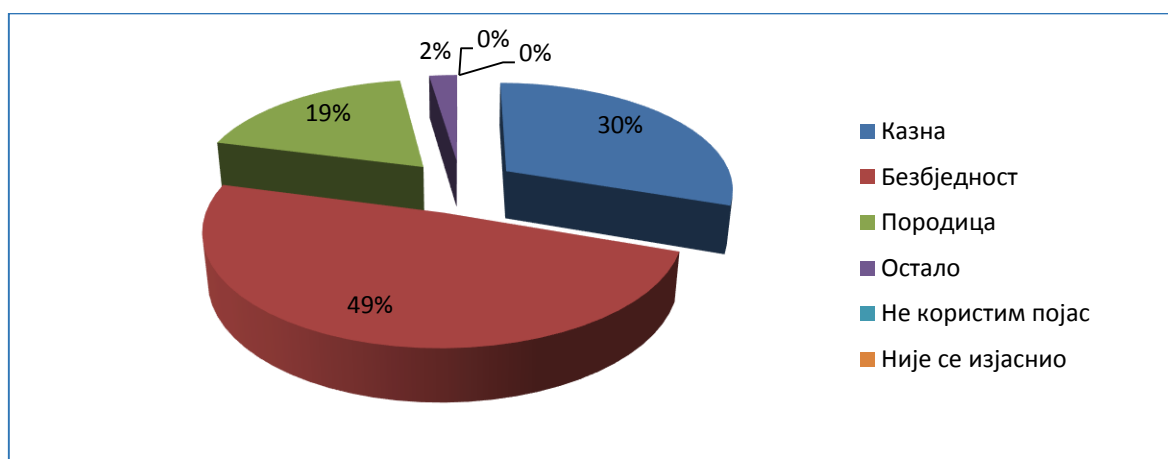


График 19. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (корисници)

Према добијеним резултатима (график 19.), три најутицајнија фактора који утичу на стопу употребе сигурносног појаса међу корисницима су: безбједност (49%), казна (30%) и породица (само 19%). Стога и произилази закључак да је потребно појачати репресивно дјеловање саобраћајне полиције, као и активност на пољу едукације из области безбједности саобраћаја чије би последице биле повећање степена употребе сигурносног појаса.

1.16. Питање бр.12: „Уколико НЕ користите сигурносни појас у возилу током војње, шта би Вас определијелило да почнете да га користите?

На питање о факторима који би утицали на прекршиоце да почну да користе сигурносни појас током војње (график 20.), 17% испитаника изјаснило се за веће казне, 30% рекло је чешћа контрола, 10% анкетираних захтијева да и полиција користи сигурносни појас у возилу, док је њих 16% изабрало комфор. У опцији остало наведени су и неки интересантни могући фактори као на примјер: увјерење о корисности сигурносног појаса и звучно упозорење у аутомобилу, који би такође значајно могли допринећи повећању степена употребе сигурносног појаса.

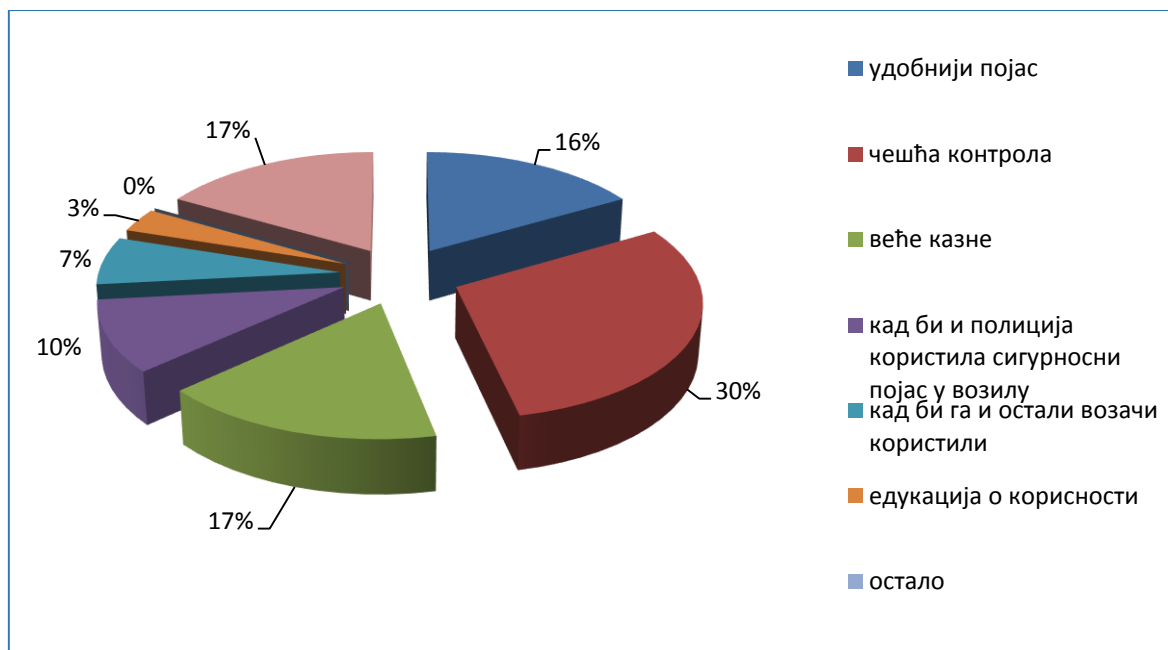


График 20. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (прекршиоци)

II-6. МИНИСТАРСТВО ПОЉОПРИВРЕДЕ, ВОДОПРИВРЕДЕ И ШУМАРСТВА

1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

1.1. Процентуална расподела анкетираних према полу (укупно)

Од укупног броја анкетираних (18), 11 (61%) била су лица мушког пола, а 6 (33%) лица женског пола (график 1.), док се њих 1 (6%) није изјаснило.



График 1. Процентуална расподела анкетираних према полу

1.2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу (укупно)

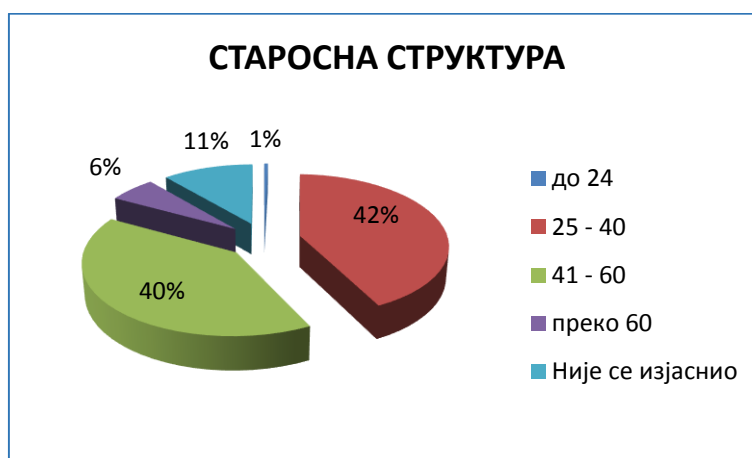


График 2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу

Анализирањем процентуалне расподеле анкетираних према животном добу (график 2.) утврђено је да је проценат анкетираних старосног доба између 25 и 40 (56%) и од 41 до 60 година (33%). Од укупног броја анкетираних учесника, најмањи број припадао је категорији животног доба преко 60 године (5%), док се о животној доби није изјаснило укупно 6% лица.

1.3. Процентуална расподела возила према старости возила (укупно)

Процентуална расподела анкетираних према старости возила (график 3.) је релативно равномјерна и у њој превасходно доминирају возила старости од 8 до 12 година, и то са 45%. Међу осталим возилима било је 11% возила чија је старост преко 12 година и

возила до 8 година старости је било 22%. Чак њих 22% анкетираних се није изјаснило по овом питању.

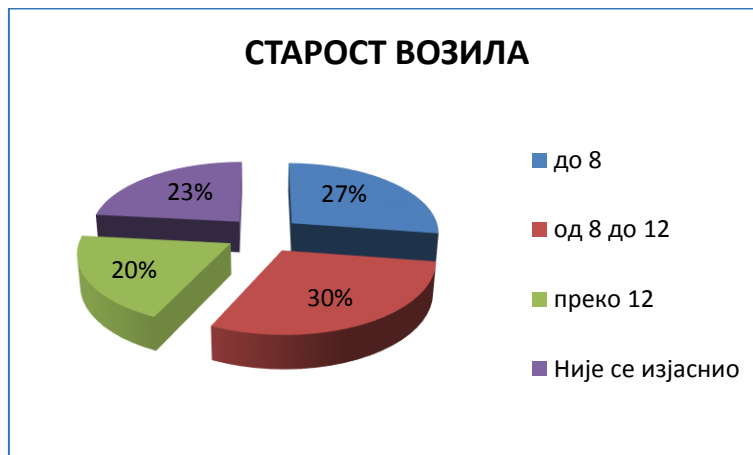


График 3. Процентуална расподела анкетираних према старости возила

1.4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања (укупно)

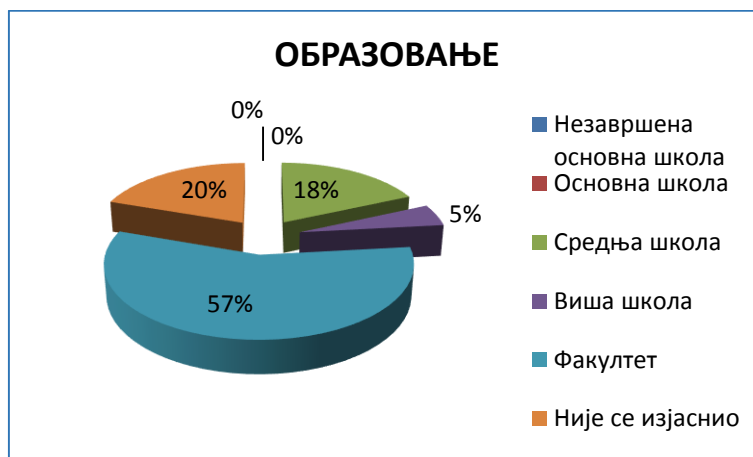


График 4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања

Од укупног броја анкетираних (график 4.) њих (11%) анкетираних има завршену средњу школу, а 72% анкетираних има завршен факултет. Њих 17% се није изјаснило по овом питању.

1.5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа (укупно)

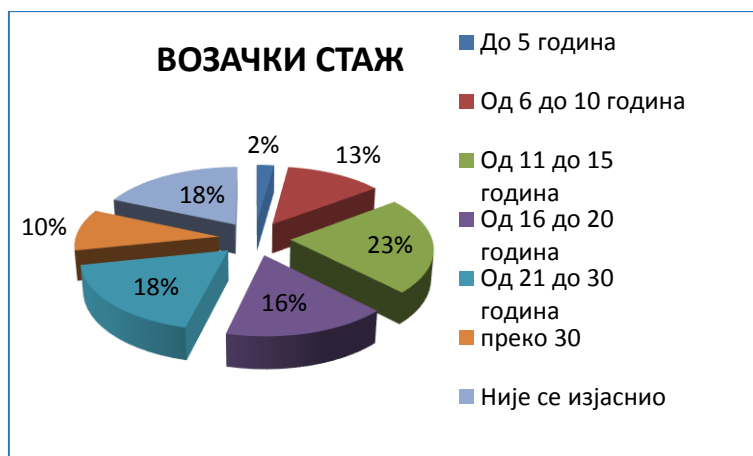


График 5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа

Када се ради о дужини возачког стажа код анкетитраних возача (график 5.), видљиво је да је у укупном узорку анкетираних било више од 11% са возачким стажом од 11 до 15 година, док је са друге стране око 22% анкетираних било са возачким стажом од 6 до 10 година, што је опет у вези чињеницом да је 56% анкетираних у животном добу од 25 до 40 година. Најмање је било анкетираних са возачким стажом до 5 година (6%), док се чак 11% није изјаснило.

1.6. Питање бр.1: „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

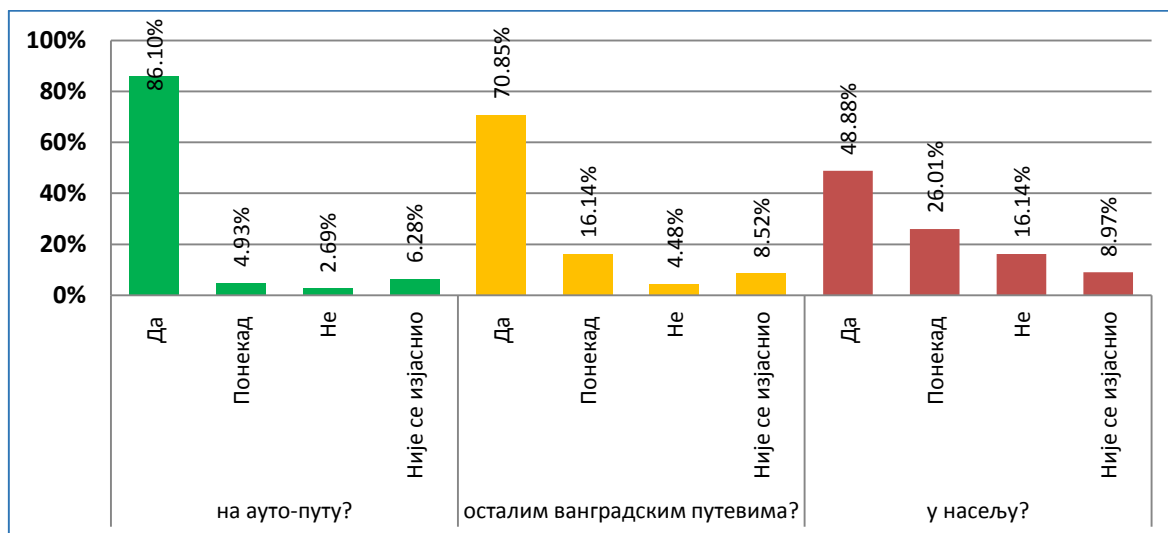


График 6. Употреба сигурносног појаса - возач [%]

На питање о употреби сигурносног појаса у улози возача за дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут), (график 6.), 72.22% анкетираних одговорило је да користи сигурносни појас током вожње у насељу. За разлику од насеља степен употребе сигурносног појаса био је знатно виши на ванградским путевима (77.78%) и аутопуту (83.39%). Сходно томе, долази се до закључка да је заправо став о брзинама доминантан фактор који директно утиче на стопу употребе сигурносног појаса међу возачима.

1.7. Питање бр.2: „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

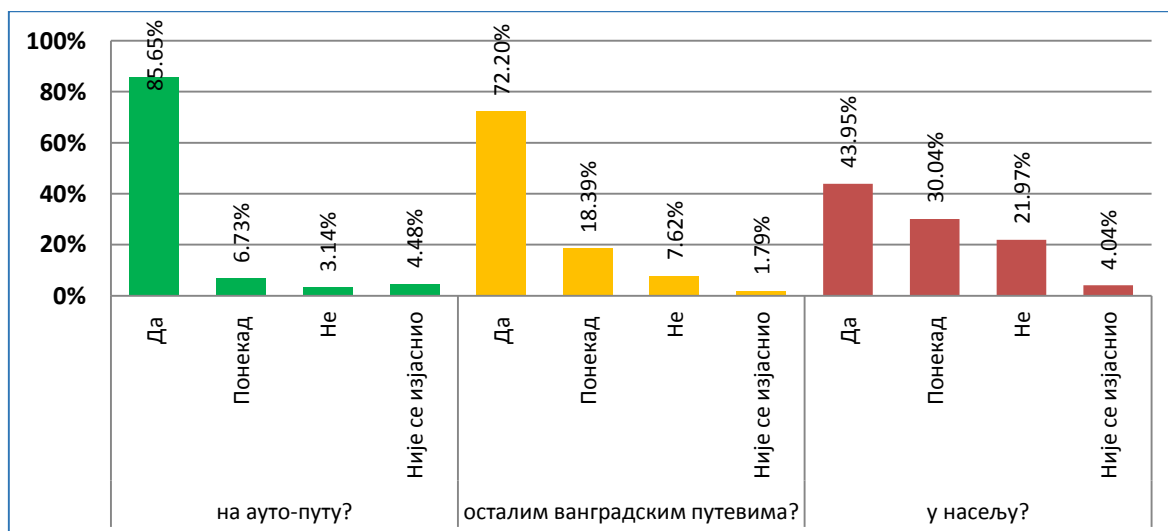


График 7. Употреба сигурносног појаса - путник на предњем сједишту (сувозач) [%]

Расподјела одговора на питање о употреби сигурносног појаса у улози путника на предњем сједишту (график 7.) слична је као и код претходног питања о употреби сигурносног појаса код возача. Степен употребе сигурносног појаса повећава се како се иде од насеља (72.22%) према аутопуту (88.89%) (према категорији пута). Међутим, мало је нижи у односу на степен употребе код возача за све наведене услове (насеље/ванградски путеви/аутопут).

1.8. Питање бр.3: „Да ли као путник позади у аутомобилу, користите сигурносни појас?“

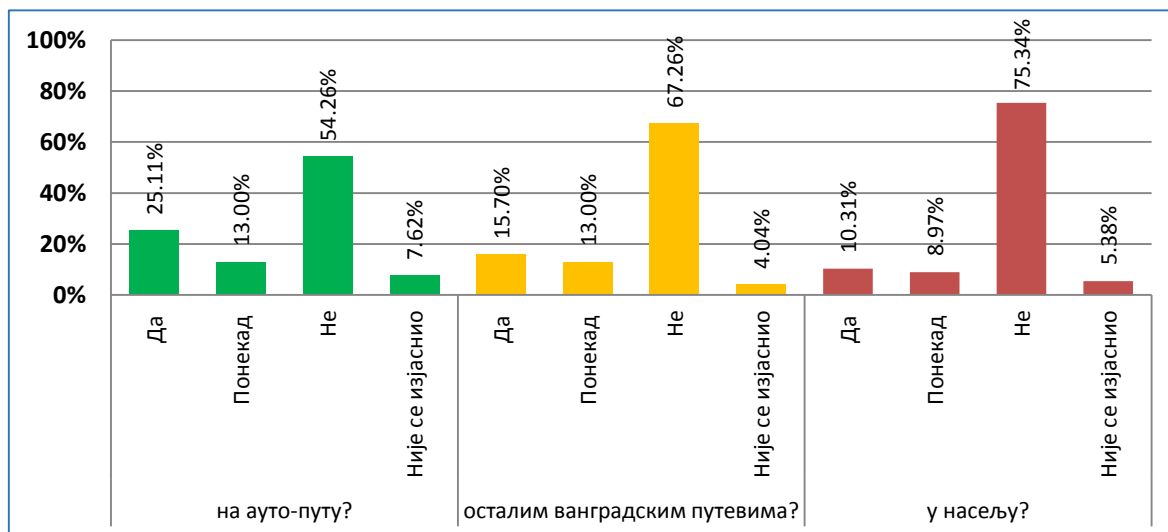


График 8. Употреба сигурносног појаса - путник позади [%]

Када је у питању употреба сигурносног појаса на задњем сједишту у возилу (график 8.), евидентно је да занемарљиво мали број путника позади употребљава сигурносни појас током војње, без обзира на дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут). Забрињавајућа је чињеница да се сигурносни појас у овом случају практично уопште не употребљава, што говори да већина анкетираних учесника нема представу о томе колику пријетњу током војње, по себе и остале представља невезани путник у возилу.

1.9. Питање бр.4: „Да ли као возач захтијевате да остали путници (осим дјеце) у аутомобилу вежу сигурносни појас, када Ви возите?“

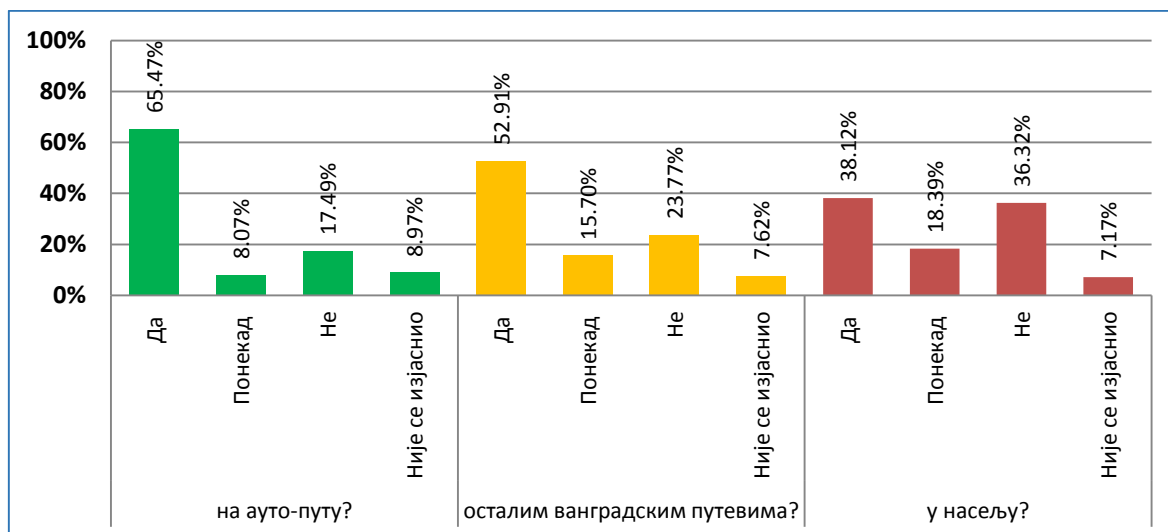


График 9. Инсистирање возача да се остали путници вежу (осим дјеце) [%]

Добијени резултати показали су да је и у случају вожње аутопутем, веома мали број оних возача који инсистирају да се остали путници у возилу вежу сигурносним појасем (61.11%), док за насеље овај проценат износи 50.00%. Као један од утицајних фактора на овакав поражавајући резултат могао би да буде и став о томе да је везивање сигурносним појасем током вожње лична ствар сваког појединца (график 9.).

1.10. Питање бр.6: „Да ли су дјеца (до 12 година) у Вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједилицама за дјецу, током вожње?”

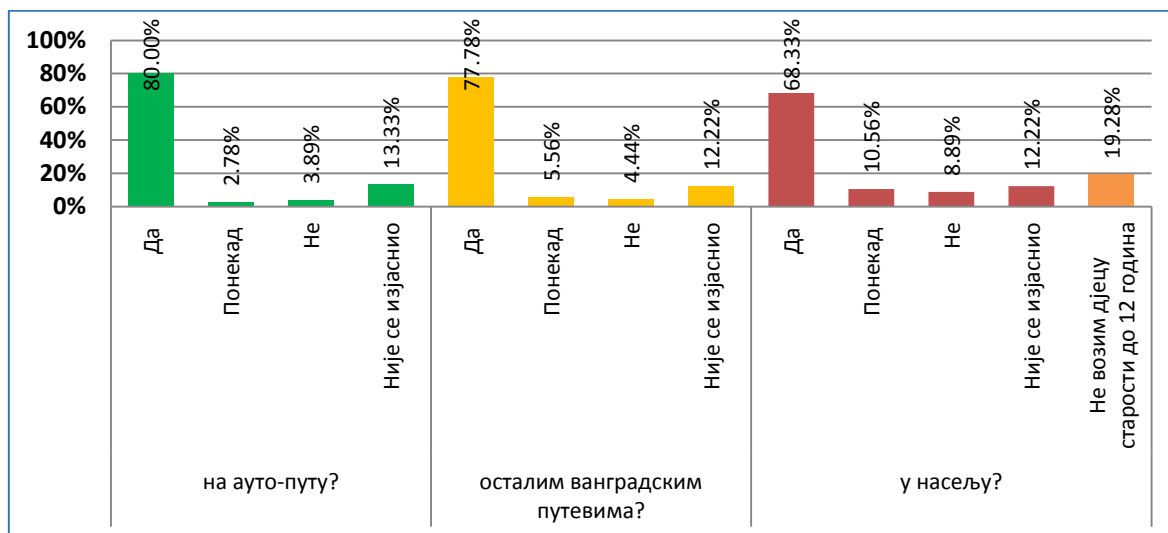


График 10. Везивање дјеце сигурносним појасем у посебним сједилицама [%]

На питање о употреби посебних ауто-сједилица за дјецу до 12 година, степен употребе опадао је посматравши од случаја за вожњу аутопутем (90%) према случају за вожњу у насељу, гдје је износио 70%. Претпоставка је да су на овакве резултате у случају вожње у насељу, поред брзине као доминантне утицали и други фактори као што су на примјер: социо-економски статус и став да сигурносни појас није потребан на краћим релацијама као што је вожња у насељу (график 10.).

1.11. Питање бр.7: „Да ли сте у посљедњих годину дана због (не)везивања сигурносног појаса током вожње (као возач или путник) били:”

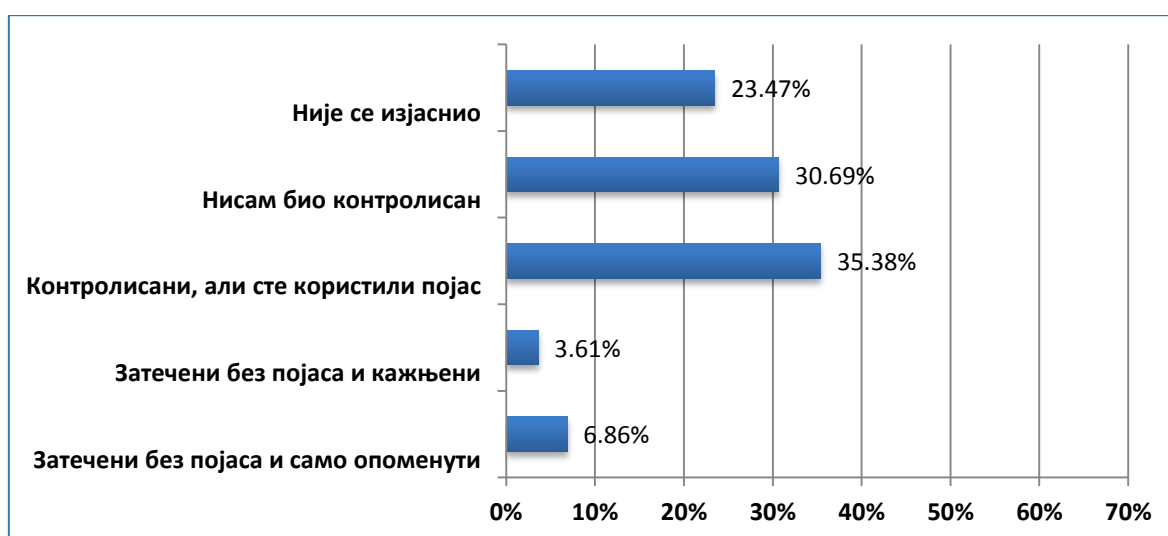


График 11. Контрола од стране полиције

С обзиром на чињеницу да је степен употребе сигурносног појаса далеко испод задовољавајућег нивоа (приближно степену употребе у земљама као што су: Шведска,

Данска, Холандија...), број анкетираних који су у својству возача или путника затечени и кажњени због невезивања током војње је изузетно низак (8.33%), (график 11). Евидентно је да саобраћајна полиција више обавља превентивну, него репресивну дјелатност у области безбједности саобраћаја. Ако се узму у обзир одговори из претходних питања стиче се утисак да један већи број возача иако чини прекршаје остаје неоткривен, стога би требало појачати репресивну дјелатност саобраћајне полиције, како би се што више допринјело рјешавању овог проблема.

1.12. Питање бр.8: „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током војње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“

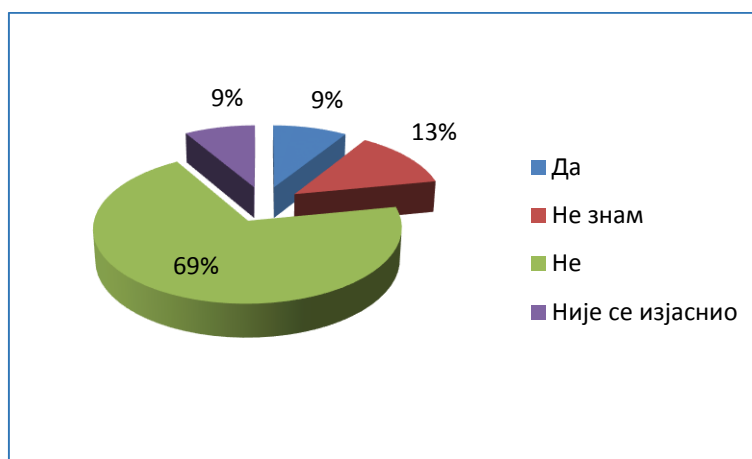


График 12. Употреба сигурносног појаса ако постоје ваздушни јастуци

На питање да ли треба користити сигурносни појас уколико возило посједује ваздушне јастуке, позитивно се изјаснило само 6% анкетираних, док је њих 83% дало негативан одговор или да не зна. Према томе из односа добијених одговора на ово питање (график 12.) јасно је да међу анкетираним влада још једна од бројних заблуда, коју је могуће исправити једино сталном едукацијом из области безбједности саобраћаја.

1.13. Питање бр.9: „Употреба сигурносних појасева у возилу, ефикасна је код брзина: *могуће је дати више одговора?“

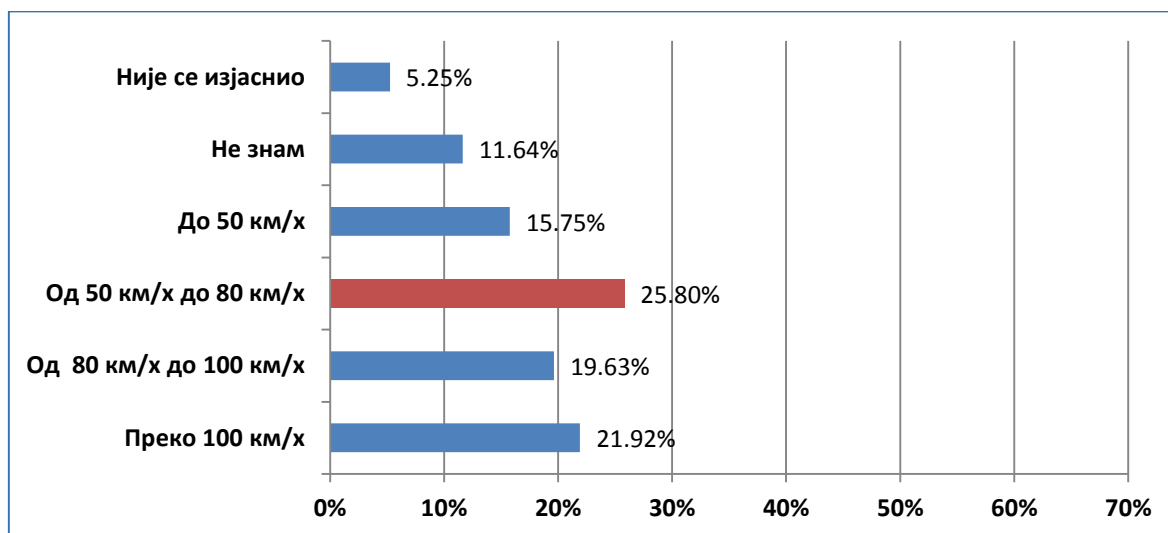


График 13. Употреба сигурносног појаса при различитим брзинама

Скоро 72% анкетираних возача сматра да је сигурносни појас најефикаснији код брзина већих од 50 км/х, док њих само 2% не зна ништа о ефикасности појаса у зависности од брзине (график 13.). Ово је забрињавајућа чињеница, ако се зна да се већина од

укупног броја свих саобраћајних незгода дешава управо у насељима, гдје преовлађују мање брзине, а истовремено то су брзине при којима је сигурносни појас и најефикаснији.

1.14. Питање бр. 10 Ставови возача према коришћењу сигурносног појаса су испитани помоћу шест тврдњи за које су возачи изјављивали да ли се с њима слажу, не слажу или немају формиран став о датој тврдњи. Одговори возача на ових шест питања су приказани на Графицима 10а ÷ 10ф.

Питање бр.10а: „Не морам користити сигурносни појас ако пажљиво возим аутомобил”

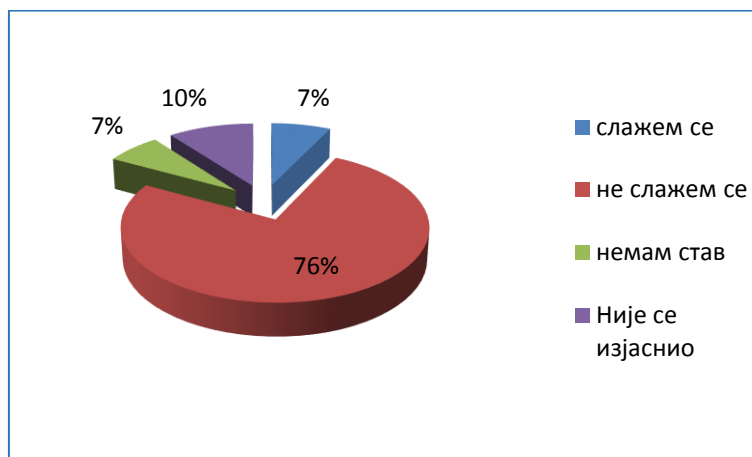


График 14. При пажљивој вожњи појас је непотребан

Овдје (график 14.) се уочава да већина испитаника ипак не прецјењује своје могућности, односно не потцјењује корисност употребе сигурносног појаса и у случају пажљиве вожње (83.0 %).

Питање бр.10б: „У већини саобраћајних незгода, употреба сигурносног појаса смањује ризик од озбиљнијих повреда за путнике и возаче

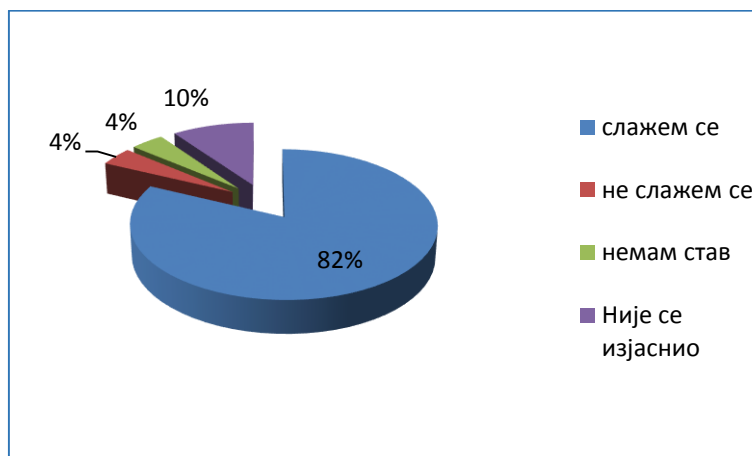


График 15. Употреба сигурносног појаса смањује ризик за путнике и возаче

Одговори на ово питање (график 15.) указују да и поред тога што је степен употребе сигурносног појаса веома низак, већина анкетираних возача схвата колика је ефикасност сигурносног појаса на смањење ризика од озбиљних повреда у већини саобраћајних незгода.

Питање бр.10ц: „Када користим сигурносни појас у возилу осјећам се мање удобно ("нешто ми смета")”

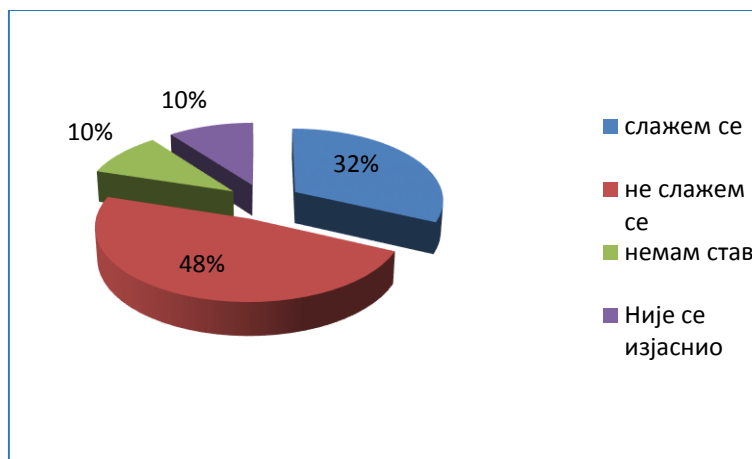


График 16. Користим сигурносни појас/нешто ми смета

Са ставом (график 16.) сложило се 61% анкетираних возача, њих 22% дало је негативан одговор и само 11% анкетираних рекло је да нема став о овом питању. Добијени резултати упућују на закључак да само 61% анкетираних свјесно ставља своју безбједност током вожње испред комфора.

Питање бр.10е: „Путник који НЕ користи сигурносни појас током вожње, нема никаквог утицаја на безбједност осталих путника у возилу”

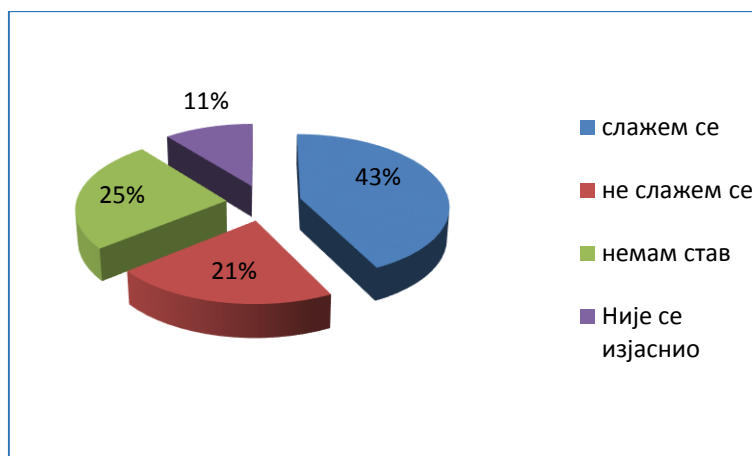


График 17. Утицај невезаног путника на безбједност осталих

Позитиван одговор на ово питање дало је само 50% анкетираних возача (график 17.). Добијени резултат је доказ да међу возачима влада још једна у низу заблуда, коју је потребно искоријенити, јер уколико се догоди саобраћајна незгода, а при том путник на задњем сједишту није везан сигурносним појасем, он се у тренутку судара аутоматски по инерцији наставља кретати брзином возила и на тај начин директно угрожава и особу испред себе у возилу.

Питање бр.10ф: „Постоји опасност да будете "заробљени" приликом употребе сигурносног појаса у возилу, уколико доживите саобраћајну незгоду”

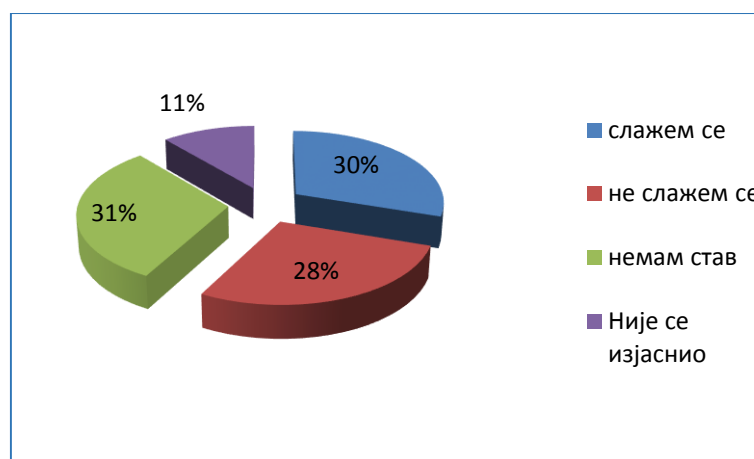


График 18. Опасност од заробљавања приликом употребе сигурносног појаса

Највећи број испитаника (61%) прецењује опасност од "заробљавања" уколико се догоди саобраћајна незгода (график 18.). Сходно томе, већина анкетираних возача не зна да сигурносни појас особу која га користи може сачувати од губитка свијести у случају саобраћајне незгоде, а притом је појас тако конструисан да се у том случају веома лако може ископчати.

1.15. Питање бр.11: „Шта Вас опредељује да користите сигурносни појас у возилу? *могуће је дати више одговора

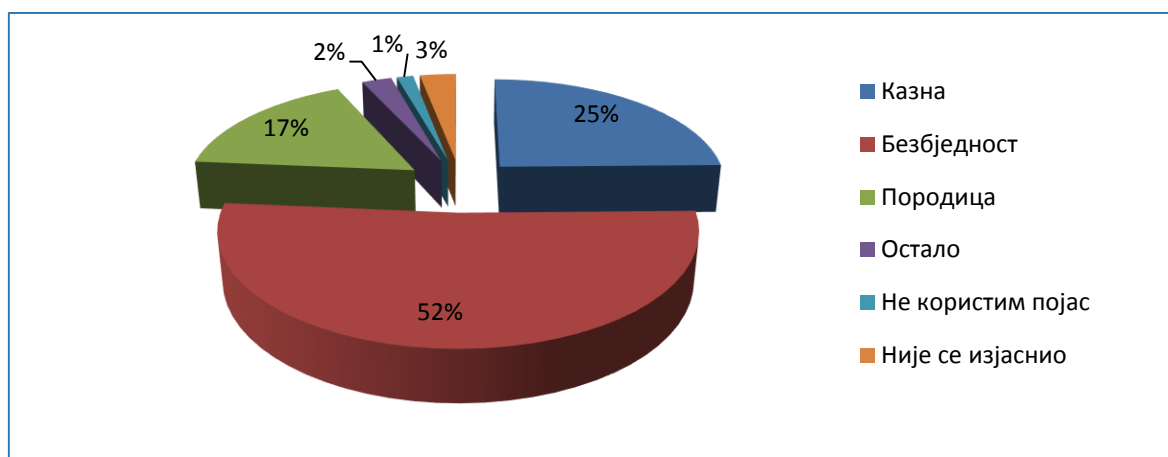


График 19. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (корисници)

Према добијеним резултатима (график 19.), три најутицајнија фактора који утичу на стопу употребе сигурносног појаса међу корисницима су: безбједност (48%), казна (24%) и породица (само 14%). Стога и произилази закључак да је потребно појачати репресивно дјеловање саобраћајне полиције, као и активност на пољу едукације из области безбједности саобраћаја чије би последице биле повећање степена употребе сигурносног појаса.

1.16. Питање бр.12: „Уколико НЕ користите сигурносни појас у возилу током вожње, шта би Вас определијелило да почнете да га користите?

На питање о факторима који би утицали на прекршиоце да почну да користе сигурносни појас током вожње (график 20.), 33% испитаника изјаснило се за веће казне, 25% рекло је чешћа контрола, 17% анкетираних захтијева да и полиција користи сигурносни појас у возилу, док је њих 17% изабрало комфор. У опцији остало наведени су и неки интересантни могући фактори као на примјер : увјерење о корисности

сигурносног појаса и звучно упозорење у аутомобилу, који би такође значајно могли доприњети повећању степена употребе сигурносног појаса.

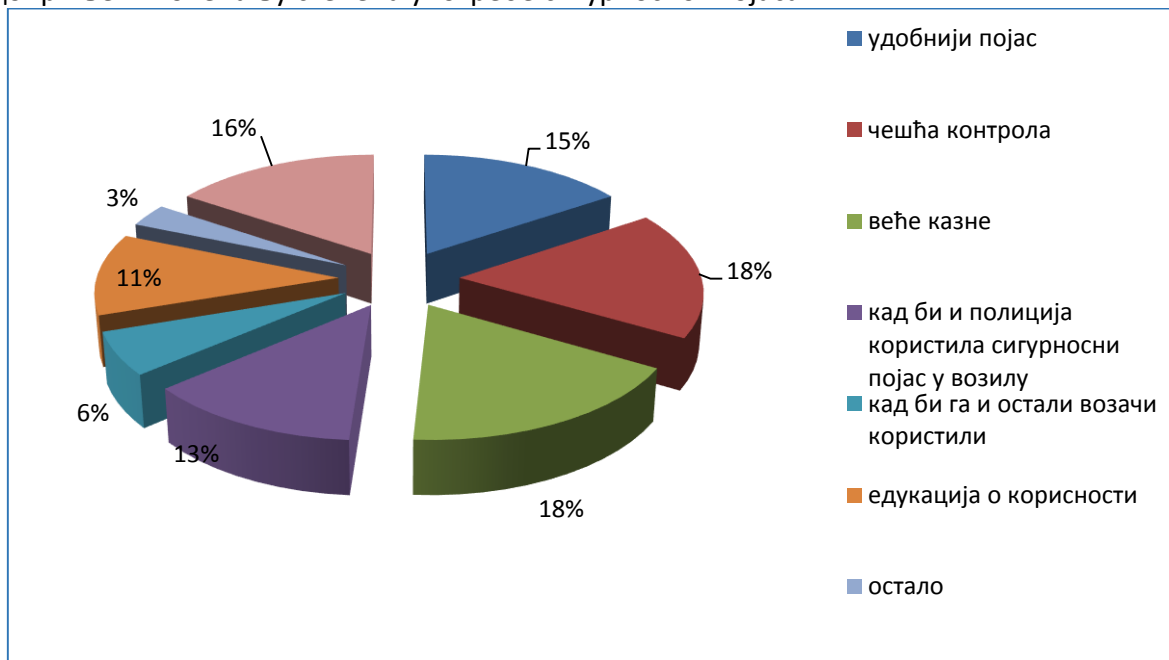


График 20. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (прекршиоци)

II-7. МИНИСТАРСТВО ПОРОДИЦЕ, ОМЛАДИНЕ И СПОРТА

1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

1.1. Процентуална расподела анкетираних према полу (укупно)

Од укупног броја анкетираних (24), 10 (42%) била су лица мушког пола, а 12 (50%) лица женског пола (график 1), док се њих 2 (8%) није изјаснило.



График 1. Процентуална расподела анкетираних према полу

1.2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу (укупно)

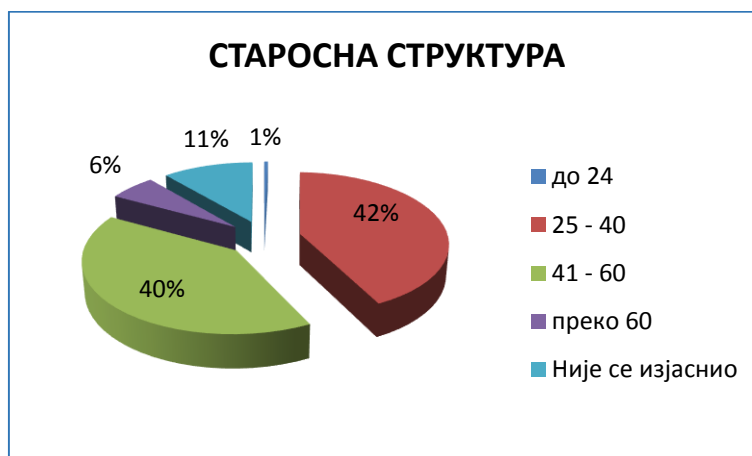


График 2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу

Анализирањем процентуалне расподеле анкетираних према животном добу (график 2.) утврђено је да је проценат анкетираних старосног доба између 25 и 40 (75%) и од 41 до 60 година (17%). Од укупног броја анкетираних учесника, док се о животној доби није изјаснило укупно 8% лица.

1.3. Процентуална расподела возила према старости возила (укупно)

Процентуална расподела анкетираних према старости возила (график 3.) је веома неравномјерна и у њој превасходно доминирају возила старости од 8 до 12 година, и то са 30%. Међу осталим опаженим возилима било је 20% возила чија је старост преко 12 година, а знатан број возила био је млађи од осам година (27.00%).

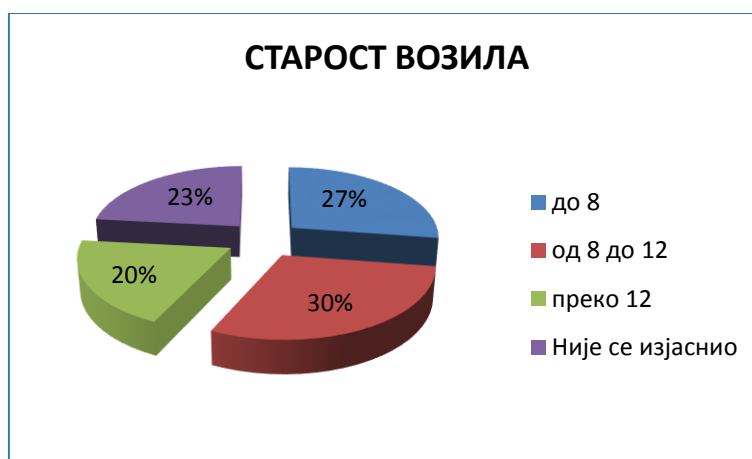


График 3. Процентуална расподела анкетираних према старости возила

1.4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања (укупно)

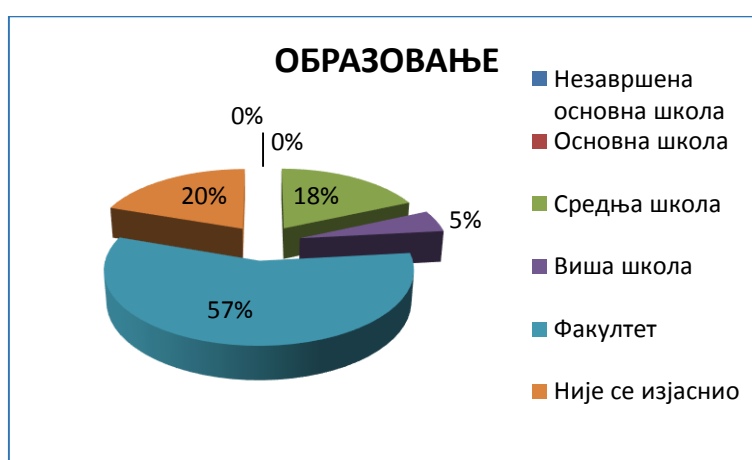


График 4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања

Од укупног броја анкетираних (график 4.) њих 92% анкетираних било је са завршеним факултетом. 8% њих се није изјаснило.

1.5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа (укупно)

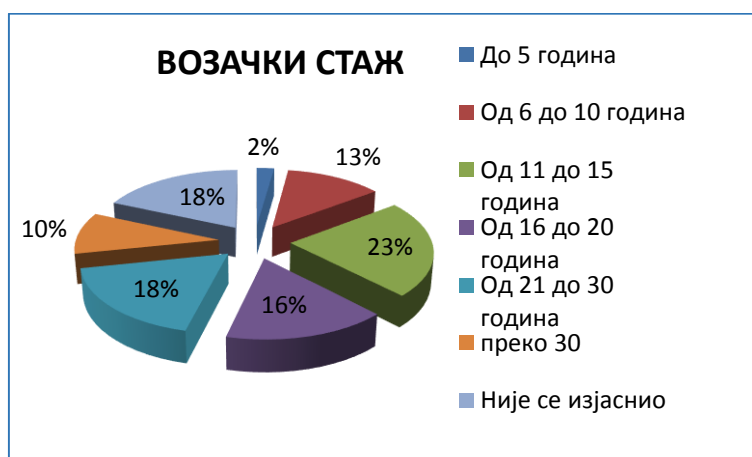


График 5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа

Када се ради о дужини возачког стажа код анкетираних возача (график 5.), видљиво је да је у укупном узорку анкетираних било 21% са возачким стажом од 11 до 15 година, док је са друге стране око 8% анкетираних било са возачким стажом од 6 до 10 година, што је опет у вези чињеницом да је 75% анкетираних у животном добу од 25 до 40

година. Највише је било анкетираних са возачким стажом од 16 до 20 година (38%), док се чак 8% није изјаснило.

1.6. Питање бр.1: „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

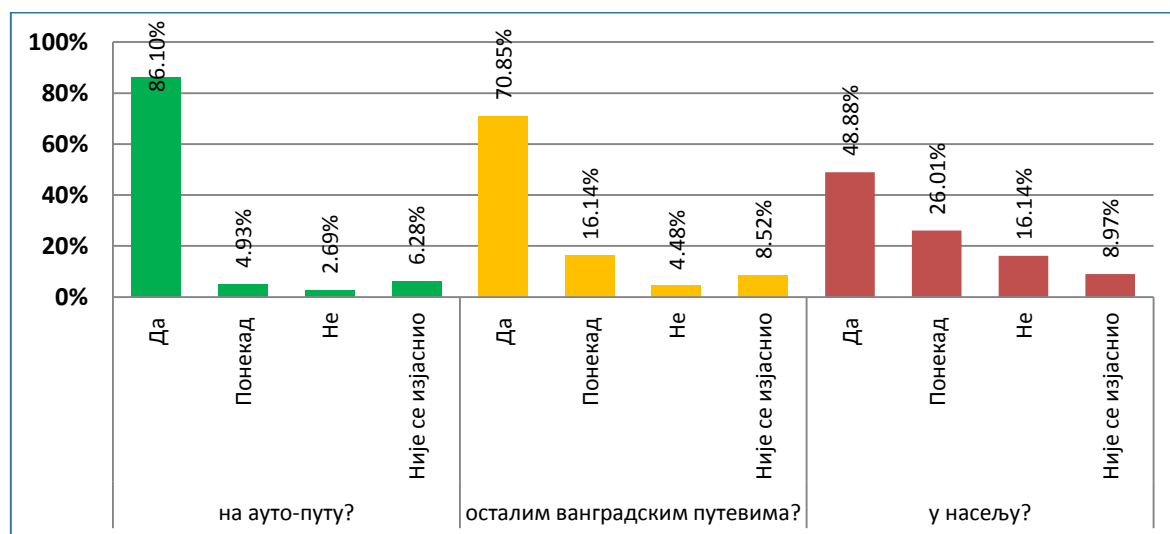


График б. Употреба сигурносног појаса - возач [%]

На питање о употреби сигурносног појаса у улози возача за дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут), (график б.), 33.33% анкетираних одговорило је да користи сигурносни појас током војње у насељу. За разлику од насеља степен употребе сигурносног појаса био је знатно виши на ванградским путевима (58.33%) и аутопуту (83.33%). Сходно томе, долази се до закључка да је заправо став о брзинама доминантан фактор који директно утиче на стопу употребе сигурносног појаса међу возачима.

1.7. Питање бр.2: „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

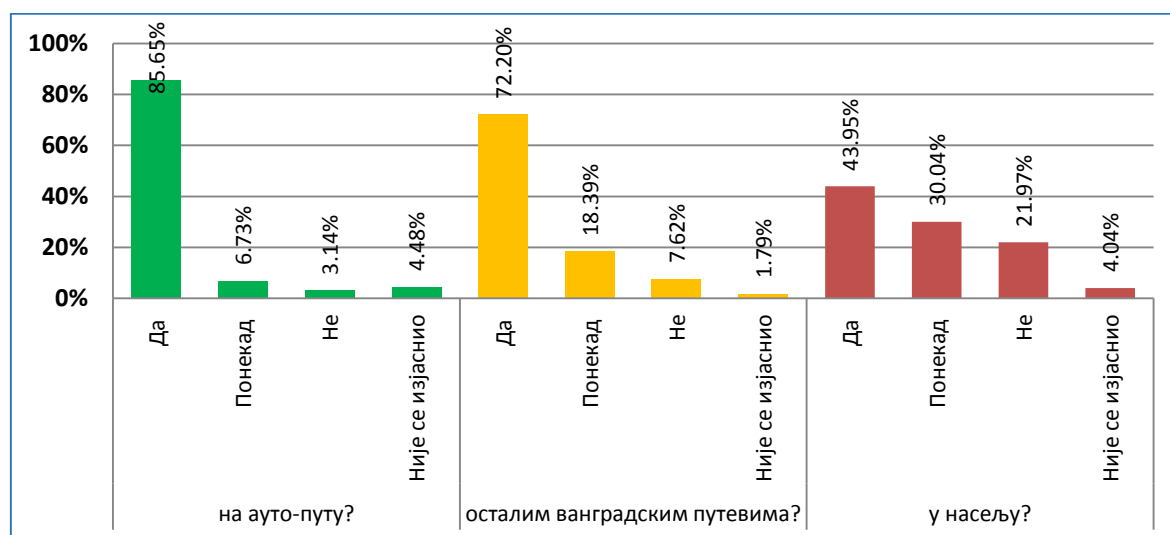


График 7. Употреба сигурносног појаса - путник на предњем сједишту (сувозач) [%]

Расподјела одговора на питање о употреби сигурносног појаса у улози путника на предњем сједишту (график 7.) слична је као и код претходног питања о употреби сигурносног појаса код возача. Степен употребе сигурносног појаса повећава се како се иде од насеља (29.17%) према аутопуту (83.33%) (према категорији пута). Међутим,

мало је нижи у односу на степен употребе код возача за све наведене услове (насеље/ванградски путеви/аутопут).

1.8. Питање бр.3: „Да ли као путник позади у аутомобилу, користите сигурносни појас?“

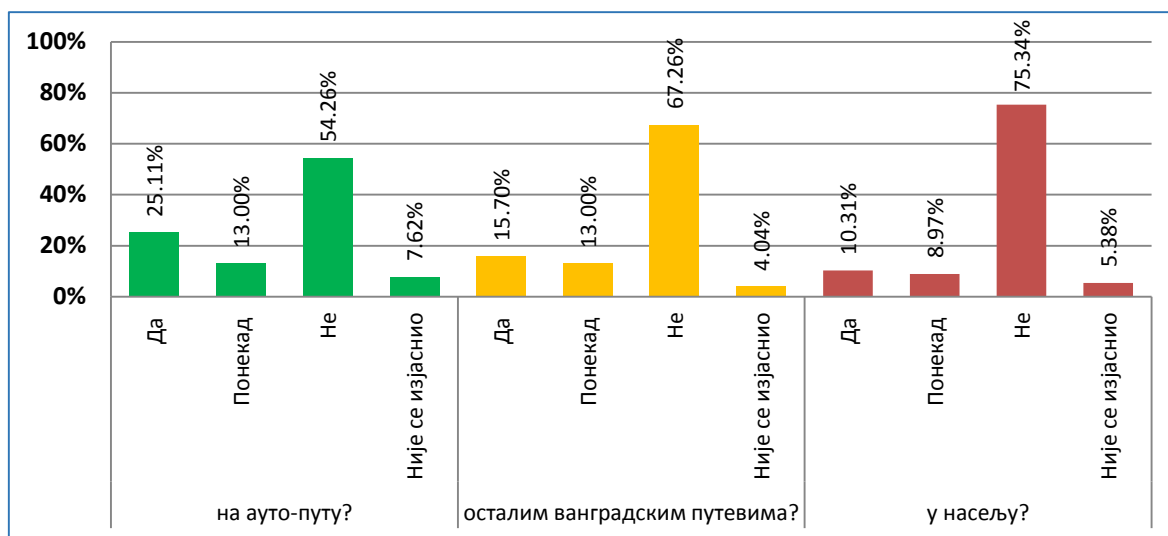


График 8. Употреба сигурносног појаса - путник позади [%]

Када је у питању употреба сигурносног појаса на задњем сједишту у возилу (график 8.), евидентно је да занемарљиво мали број путника позади употребљава сигурносни појас током војње, без обзира на дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут). Забрињавајућа је чињеница да се сигурносни појас у овом случају практично уопште не употребљава, што говори да већина анкетираних учесника нема представу о томе колику пријетњу током војње, по себе и остале представља невезани путник у возилу.

1.9. Питање бр.4: „Да ли као возач захтијевате да остали путници (осим дјече) у аутомобилу вежу сигурносни појас, када Ви возите?“

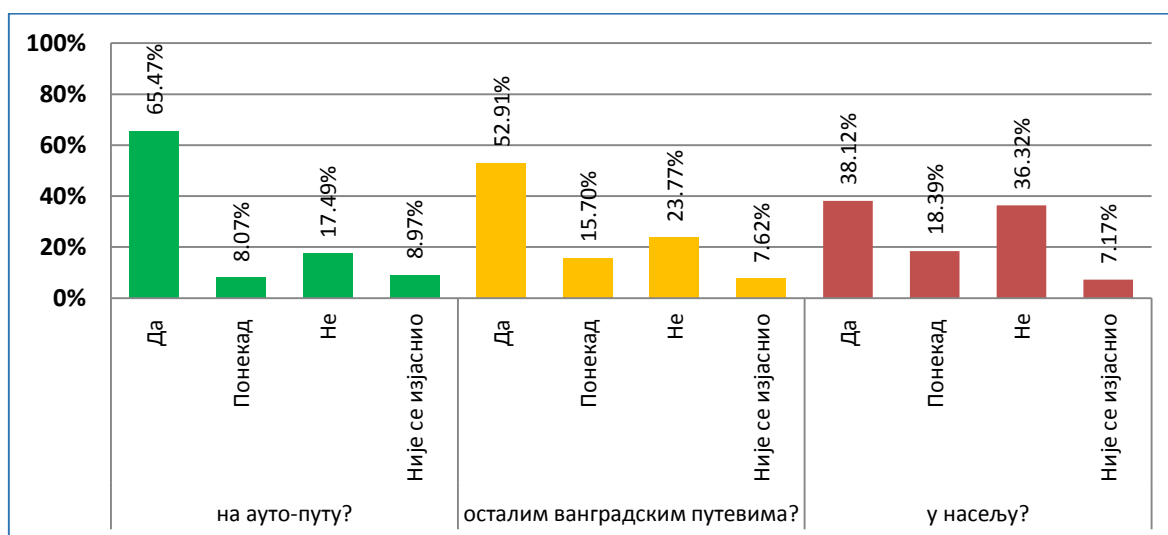


График 9. Инсистирање возача да се остали путници вежу (осим дјече) [%]

Добијени резултати показали су да је и у случају војње аутопутем, веома мали број оних возача који инсистирају да се остали путници у возилу вежу сигурносним појасем (50%), док за насеље овај проценат износи само 16.67%. Као један од утицајних фактора на овакав поражавајући резултат могао би да буде и став о томе да је везивање сигурносним појасем током војње лична ствар сваког појединца (график 9.).

1.10. Питање бр.6: „Да ли су дјеца (до 12 година) у Вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједицима за дјецу, током вожње?”

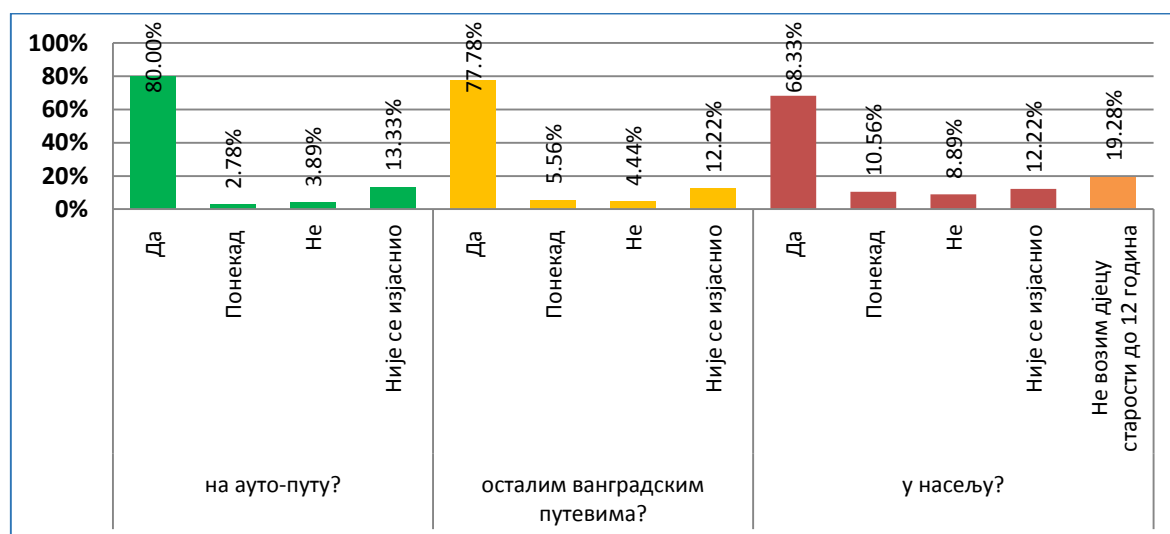


График 10. Везивање дјеце сигурносним појасем у посебним сједицима [%]

На питање о употреби посебних ауто-сједицима за дјецу до 12 година, степен употребе опадао је посматравши од случаја за вожњу аутопутем (100%) према случају за вожњу у насељу, гдје је износио 73.91%. Претпоставка је да су на овакве резултате у случају вожње у насељу, поред брзине као доминантне утицали и други фактори као што су на примјер: социо-економски статус и став да сигурносни појас није потребан на краћим релацијама као што је вожња у насељу (график 10.).

1.11. Питање бр.7: „Да ли сте у посљедњих годину дана због (не) везивања сигурносног појаса током вожње (као возач или путник) били:”



График 11. Контрола од стране полиције

С обзиром на чињеницу да је степен употребе сигурносног појаса далеко испод задовољавајућег нивоа (приближно степену употребе у земљама као што су: Шведска, Данска, Холандија...), број анкетираних који су у својству возача или путника нису били контролисани је веома висок (44%), (график 11). Евидентно је да саобраћајна полиција више обавља превентивну, него репресивну дјелатност у области безбједности саобраћаја. Ако се узму у обзир одговори из претходних питања стиче се утисак да један већи број возача иако чини прекршаје остаје неоткривен, стога би требало

појачати репресивну дјелатност саобраћајне полиције, како би се што више доприњело рјешавању овог проблема.

1.12. Питање бр.8: „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“

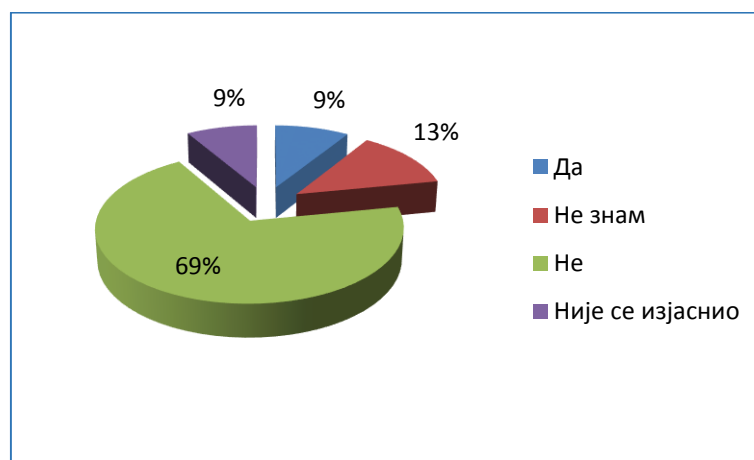


График 12. Употреба сигурносног појаса ако постоје ваздушни јастуци

На питање да ли треба користити сигурносни појас уколико возило посједује ваздушне јастуке, позитивно се изјаснило само 17% анкетираних, док је њих 83% дало негативан одговор или да не зна. Према томе из односа добијених одговора на ово питање (график 12.) јасно је да међу анкетираним влада још једна од бројних заблуда, коју је могуће исправити једино сталном едукацијом из области безбједности саобраћаја.

1.13. Питање бр.9: „Употреба сигурносних појасева у возилу, ефикасна је код брзина: *могуће је дати више одговора?“

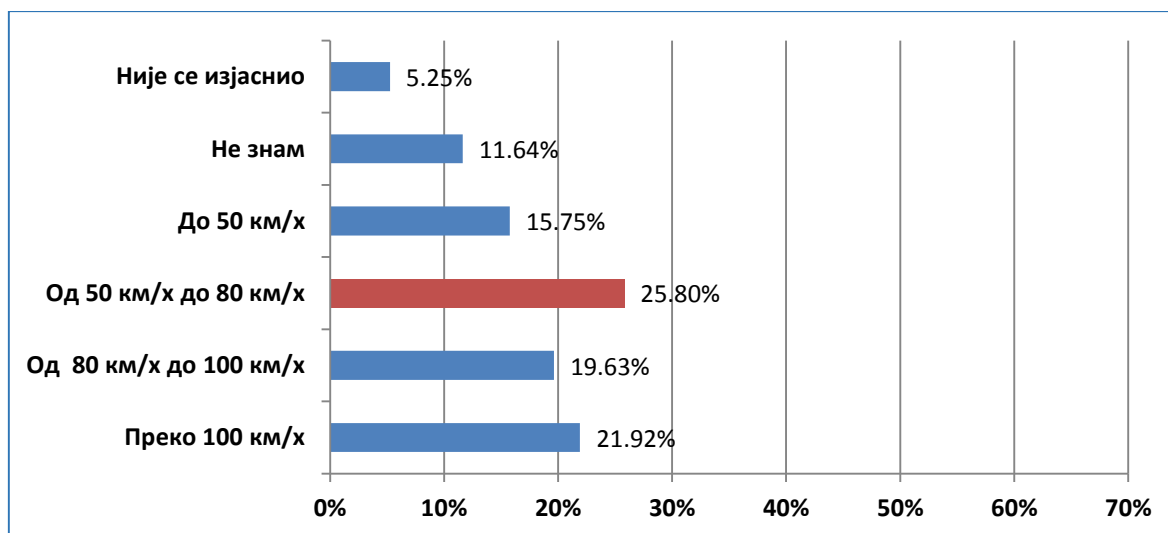


График 13. Употреба сигурносног појаса при различитим брзинама

Скоро 73.21% анкетираних возача сматра да је сигурносни појас најефикаснији код брзина већих од 50 км/х, док њих 8.93% не зна ништа о ефикасности појаса у зависности од брзине (график 13.). Ово је забрињавајућа чињеница, ако се зна да се већина од укупног броја свих саобраћајних незгода дешава управо у насељима, гдје преовлађују мање брзине, а истовремено то су брзине при којима је сигурносни појас и најефикаснији.

1.14. Питање бр. 10 Ставови возача према коришћењу сигурносног појаса су испитани помоћу шест тврдњи за које су возачи изјављивали да ли се с њима слажу, не слажу или немају формиран став о датој тврдњи. Одговори возача на ових шест питања су приказани на Графицима 10а ÷ 10ф.

Питање бр.10а: „Не морам користити сигурносни појас ако пажљиво возим аутомобил”

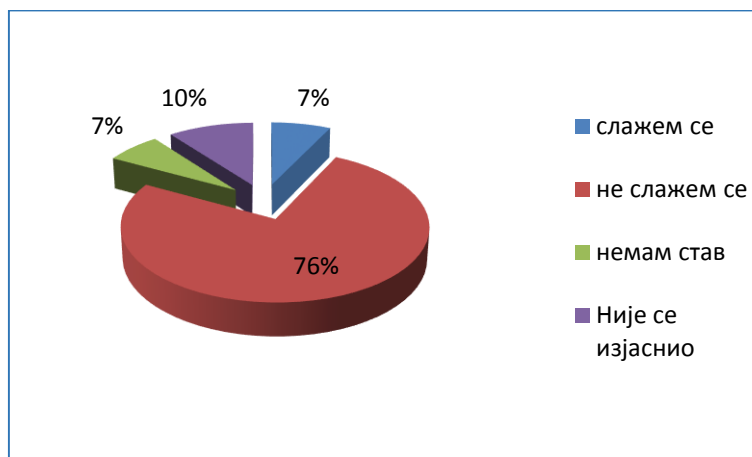


График 14. При пажљивој вожњи појас је непотребан

Овдје (график 14.) се уочава да већина испитаника ипак не прецењује своје могућности, односно не потцењује корисност употребе сигурносног појаса и у случају пажљиве вожње (88%).

Питање бр.10б: „У већини саобраћајних незгода, употреба сигурносног појаса смањује ризик од озбиљнијих повреда за путнике и возаче

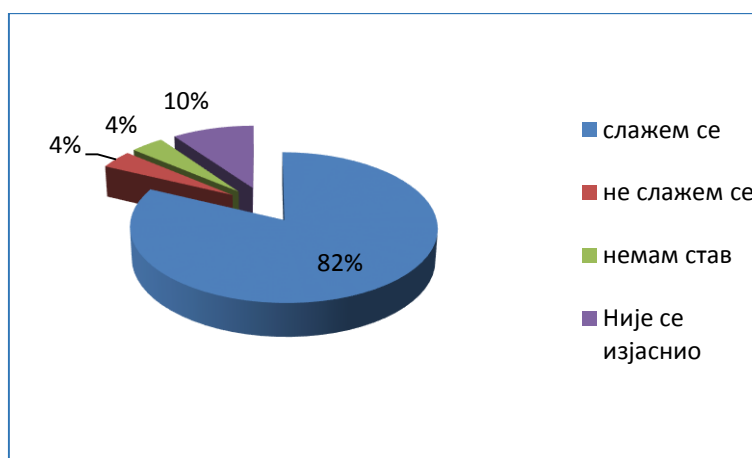


График 15. Употреба сигурносног појаса смањује ризик за путнике и возаче

Одговори на ово питање (график 15.) указују да и поред тога што је степен употребе сигурносног појаса веома низак, већина анкетираних возача схвата колика је ефикасност сигурносног појаса на смањење ризика од озбиљних повреда у већини саобраћајних незгода.

Питање бр.10ц: „Када користим сигурносни појас у возилу осјећам се мање удобно (”нешто ми смета”)

Са ставом (график 16.) сложило се 38% анкетираних возача, њих 54% дало је негативан одговор и само 8% анкетираних рекло је да нема став о овом питању. Добијени резултати упућују на закључак да само 43% возача свјесно ставља своју безбједност током вожње испред комфора.

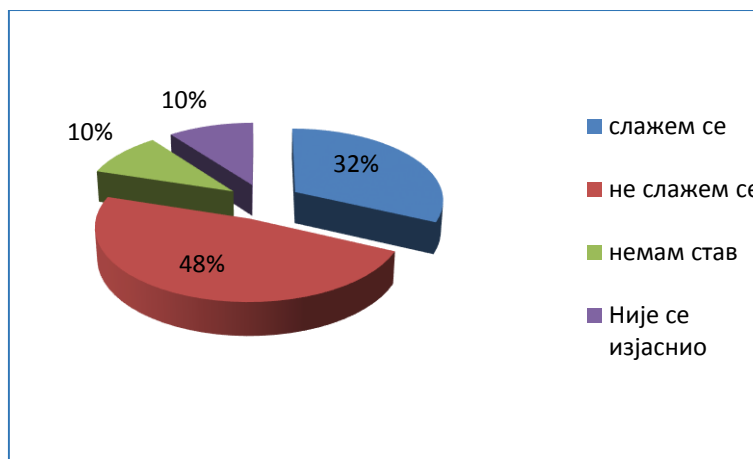


График 16. Користим сигурносни појас/нешто ми смета

Питање бр.10е: „Путник који НЕ користи сигурносни појас током војње, нема никаквог утицаја на безбједност осталих путника у возилу”

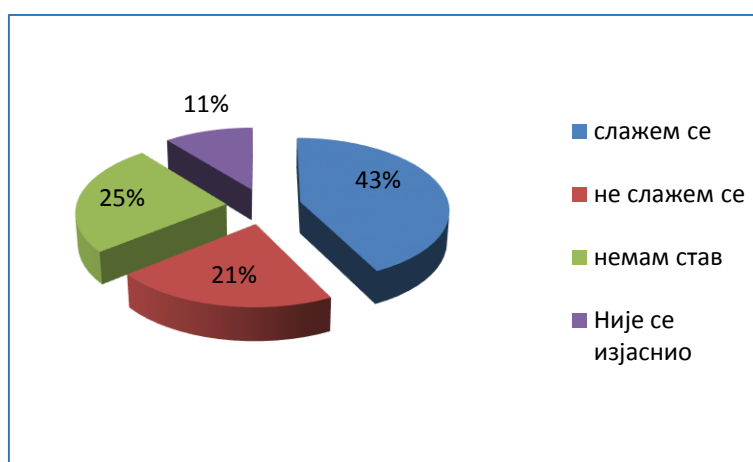


График 17. Утицај невезаног путника на безбједност осталих

Позитиван одговор на ово питање дало је само 33% анкетираних возача (график 17.). Добијени резултат је доказ да међу возачима влада још једна у низу заблуда, коју је потребно искоријенити, јер уколико се догоди саобраћајна незгода, а при том путник на задњем сједишту није везан сигурносним појасем, он се у тренутку судара аутоматски по инерцији наставља кретати брзином возила и на тај начин директно угрожава и особу испред себе у возилу.

Питање бр.10ф: „Постоји опасност да будете "заробљени" приликом употребе сигурносног појаса у возилу, уколико доживите саобраћајну незгodu”

Најмањи број испитаника (21%) прецењује опасност од "заробљавања" уколико се догоди саобраћајна незгода (график 18.). Сходно томе, већина анкетираних возача није сигурна у чињеницу да сигурносни појас особу која га користи може сачувати од губитка свијести у случају саобраћајне незгоде, а притом је појас тако конструисан да се у том случају веома лако може ископчати. Чак њих 50% се није изјаснило по овом питању.

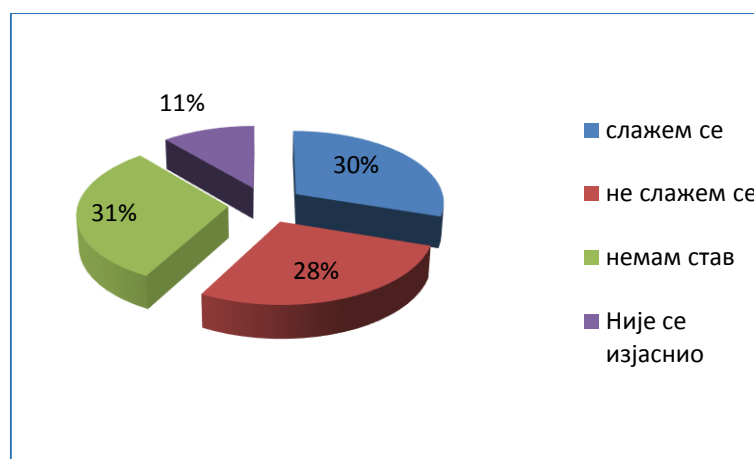


График 18. Опасност од заробљавања приликом употребе сигурносног појаса

1.15. Питање бр.11: „Шта Вас опредјељује да користите сигурносни појас у возилу? *могуће је дати више одговора

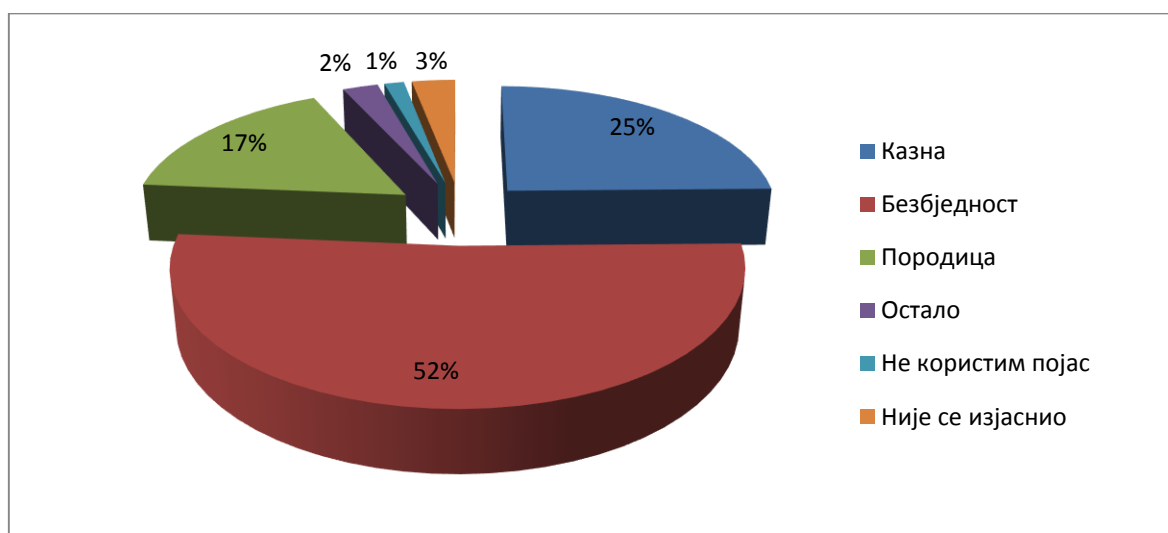


График 19. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (корисници)

Према добијеним резултатима (график 19.), три најутицајнија фактора који утичу на стопу употребе сигурносног појаса међу корисницима су: безбједност (49%), казна (26%) и породица (само 21%). Стога и произилази закључак да је потребно појачати репресивно дјеловање саобраћајне полиције, као и активност на пољу едукације из области безбједности саобраћаја чије би последице биле повећање степена употребе сигурносног појаса.

1.16. Питање бр.12: „Уколико НЕ користите сигурносни појас у возилу током вожње, шта би Вас опредјелило да почнете да га користите?

На питање о факторима који би утицали на прекршиоце да почну да користе сигурносни појас током вожње (график 20.), 17% испитаника изјаснило се за веће казне, 24% рекло је чешћа контрола, 12% анкетираних захтијева да и полиција користи сигурносни појас у возилу, док је њих 16% изабрало комфор. У опцији остало наведени су и неки интересантни могући фактори као на примјер: увјерење о корисности сигурносног појаса и звучно упозорење у аутомобилу, који би такође значајно могли доприњети повећању степена употребе сигурносног појаса.

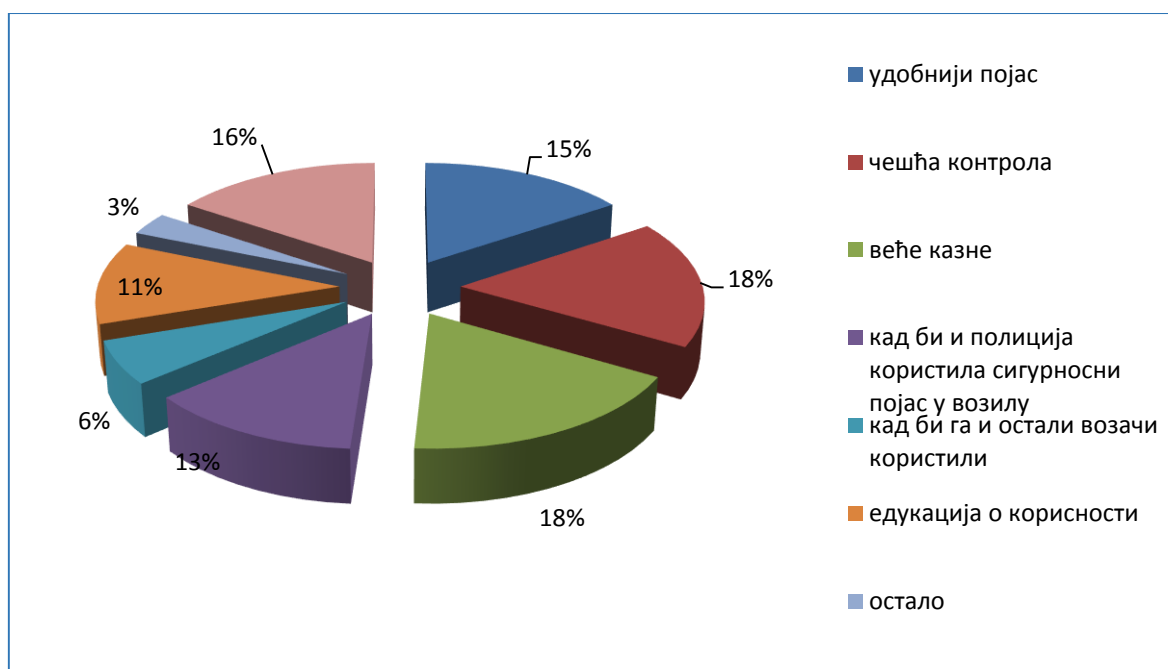
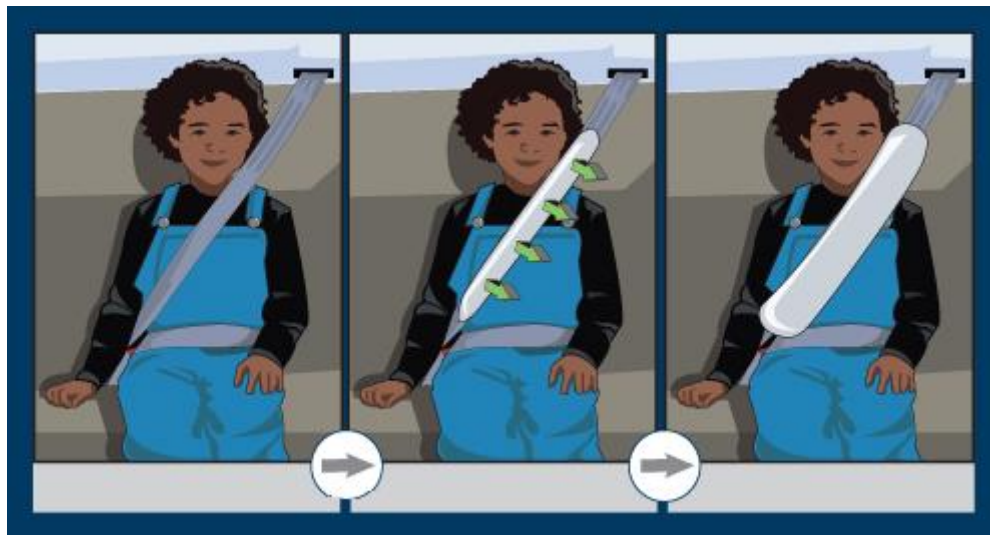


График 20. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (прекршиоци)

III- ГРАДСКА УПРАВА- ГРАД БАЊА ЛУКА



III-1. ГРАД БАЊА ЛУКА

1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

1.1. Процентуална расподела анкетираних према полу (укупно)

Од укупног броја анкетираних (223), 89 (40%) била су лица мушког пола, а 102 (46%) лица женског пола (график 1.), док се њих 32 (14%) није изјаснило.



График 1. Процентуална расподела анкетираних према полу

1.2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу (укупно)

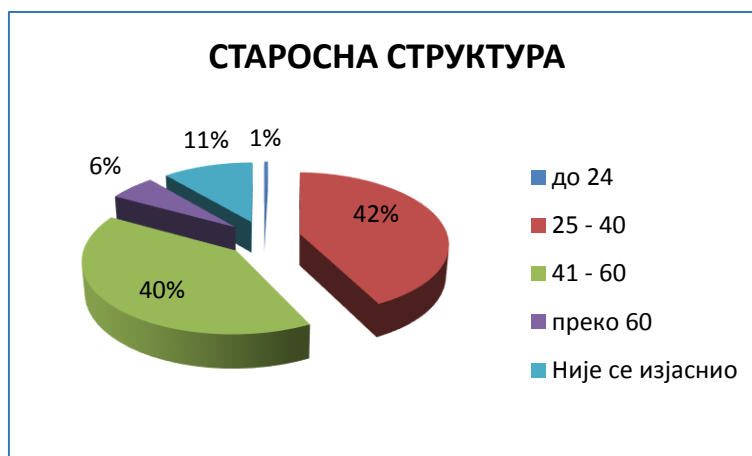


График 2. Процентуална расподела анкетираних према животном добу

Анализирањем процентуалне расподеле анкетираних према животном добу (график 2.) утврђено је да је проценат анкетираних старосног доба између 25 и 40 (42%) и од 41 до 60 година (40.0%). Од укупног броја анкетираних учесника, најмањи број припадао је категорији животног доба до 24 године (1.0%), док се о животној доби није изјаснило укупно 11.0% лица.

1.3. Процентуална расподела возила према старости возила (укупно)

Процентуална расподела анкетираних према старости возила (график 3.) је релативно равномјерна и у њој превасходно доминирају возила старости од 8 до 12 година, и то са 30%. Међу осталим опаженим возилима било је 20% возила чија је старост преко 12 година, а знатан број возила био је млађи од осам година (27.00%).

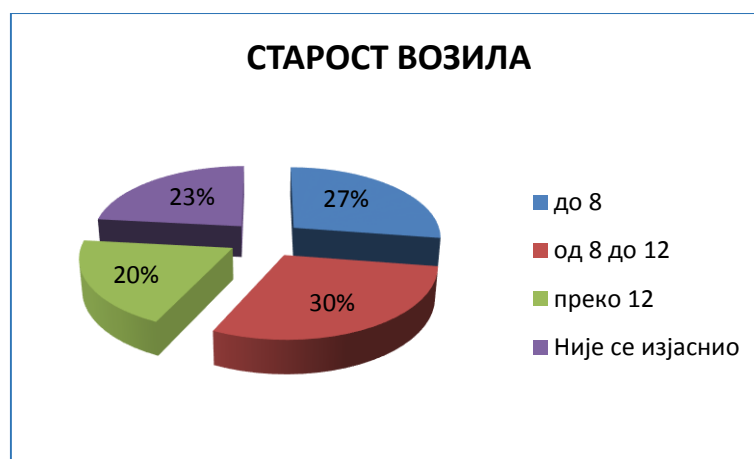


График 3. Процентуална расподела анкетираних према старости возила

1.4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања (укупно)

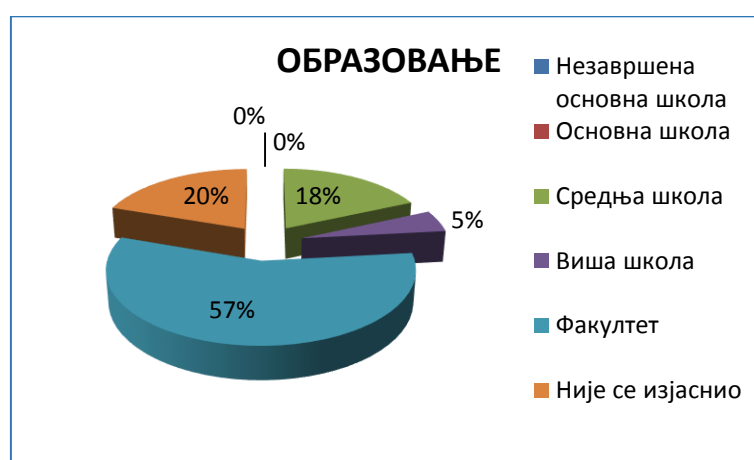


График 4. Процентуална расподела анкетираних према степену образовања

Од укупног броја анкетираних (график 4.) њих 18% анкетираних било је са завршеном средњом школом и 57% анкетираних било је са завршеним факултетом. 20% њих се није изјаснило.

1.5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа (укупно)

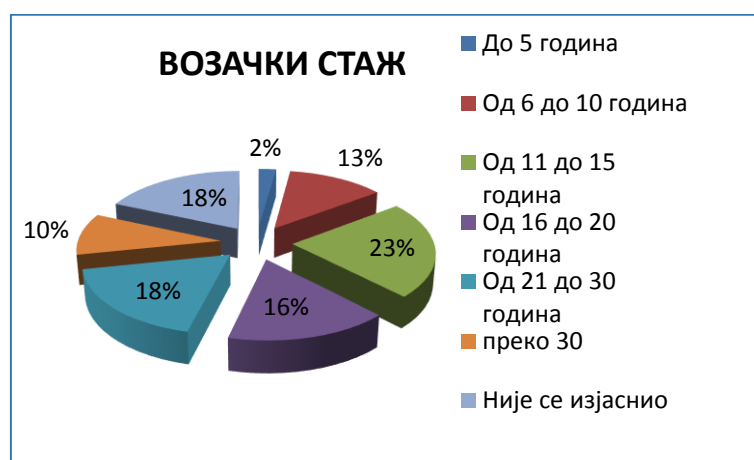


График 5. Процентуална расподела анкетираних према дужини возачког стажа

Када се ради о дужини возачког стажа код анкетираних возача (график 5.), видљиво је да је у укупном узорку анкетираних било више од 23% са возачким стажом од 11 до 15 година, док је са друге стране око 13% анкетираних било са возачким стажом од 6 до

10 година, што је опет у вези чињеницом да је 42% анкетираних у животном добу од 25 до 40 година. Најмање је било анкетираних са возачким стажом до 5 година (2%), док се чак 18% није изјаснило.

1.6. Питање бр.1: „Да ли као возач аутомобила користите сигурносни појас?“

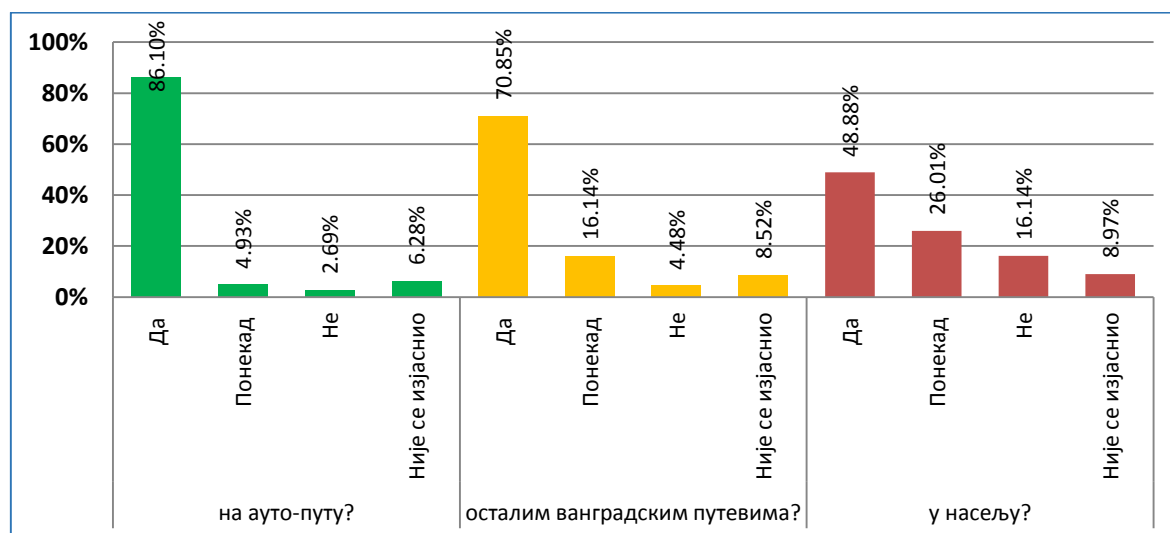


График б. Употреба сигурносног појаса - возач [%]

На питање о употреби сигурносног појаса у улози возача за дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут), (график б.), 48.88% анкетираних одговорило је да користи сигурносни појас током војње у насељу. За разлику од насеља степен употребе сигурносног појаса био је знатно виши на ванградским путевима (70.85%) и аутопуту (86.10%). Сходно томе, долази се до закључка да је заправо став о брзинама доминантан фактор који директно утиче на стопу употребе сигурносног појаса међу возачима.

1.7. Питање бр.2: „Да ли као путник на предњем сједишту (сувозач) у аутомобилу користите сигурносни појас?“

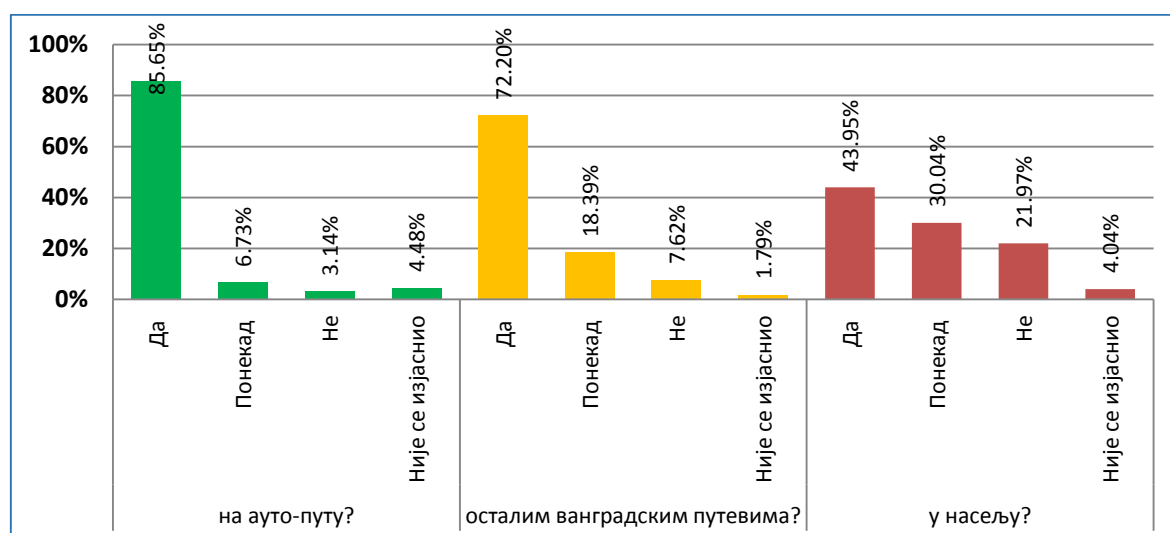


График 7. Употреба сигурносног појаса - путник на предњем сједишту (сувозач) [%]

Расподјела одговора на питање о употреби сигурносног појаса у улози путника на предњем сједишту (график 7.) слична је као и код претходног питања о употреби сигурносног појаса код возача. Степен употребе сигурносног појаса повећава се како се иде од насеља (43.95%) према аутопуту (85.65%) (према категорији пута). Међутим,

мало је нижи у односу на степен употребе код возача за све наведене услове (насеље/ванградски путеви/аутопут).

1.8. Питање бр.3: „Да ли као путник позади у аутомобилу, користите сигурносни појас?”

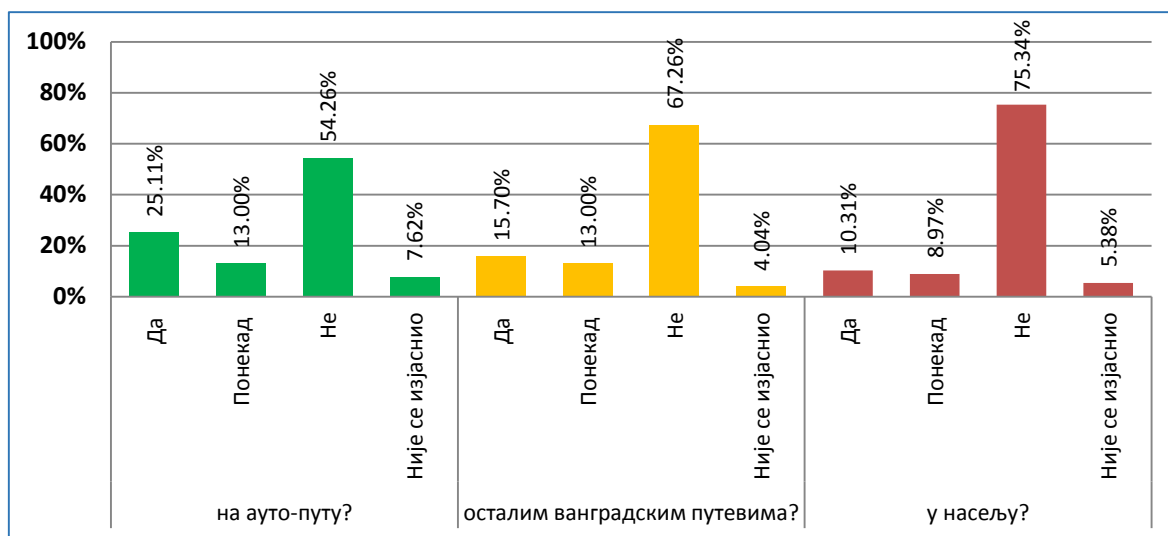


График 8. Употреба сигурносног појаса - путник позади [%]

Када је у питању употреба сигурносног појаса на задњем сједишту у возилу (график 8.), евидентно је да занемарљиво мали број путника позади употребљава сигурносни појас током војње, без обзира на дате услове (насеље/ванградски путеви/аутопут). Забрињавајућа је чињеница да се сигурносни појас у овом случају практично уопште не употребљава, што говори да већина анкетираних учесника нема представу о томе колику пријетњу током војње, по себе и остале представља невезани путник у возилу.

1.9. Питање бр.4: „Да ли као возач захтијевате да остали путници (осим дјече) у аутомобилу вежу сигурносни појас, када Ви возите?”

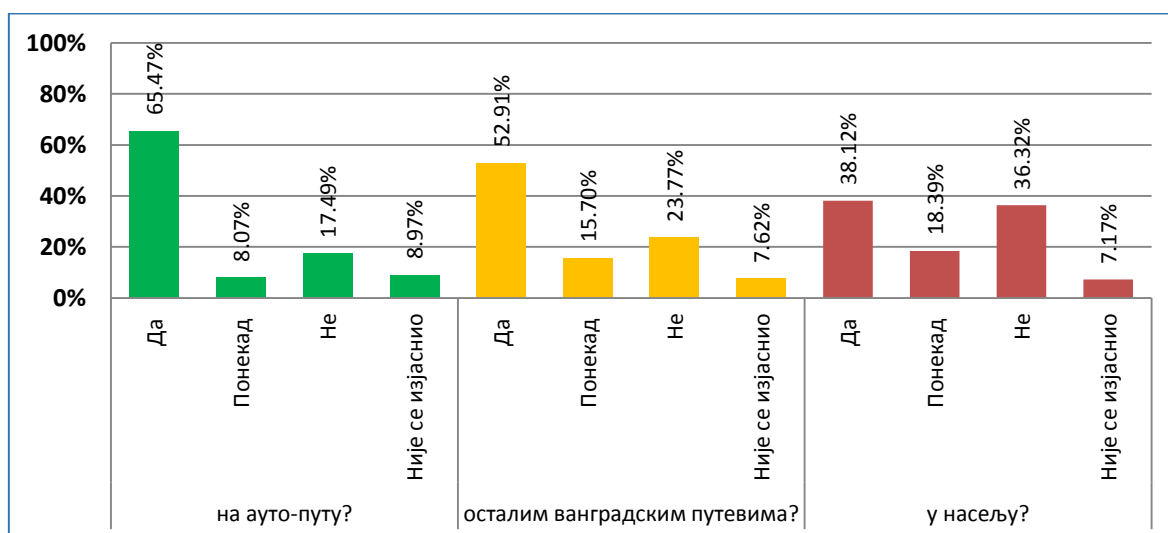


График 9. Инсистирање возача да се остали путници вежу (осим дјече) [%]

Добијени резултати показали су да је и у случају војње аутопутем, веома мали број оних возача који инсистирају да се остали путници у возилу вежу сигурносним појасем (65.47%), док за насеље овај проценат износи 38.12%. Као један од утицајних фактора

на овакав поражавајући резултат могао би да буде и став о томе да је везивање сигурносним појасем током вожње лична ствар сваког појединца (график 9.).

1.10. Питање бр.6: „Да ли су дјеца (до 12 година) у Вашем возилу везана сигурносним појасем у посебним сједицима за дјецу, током вожње?”

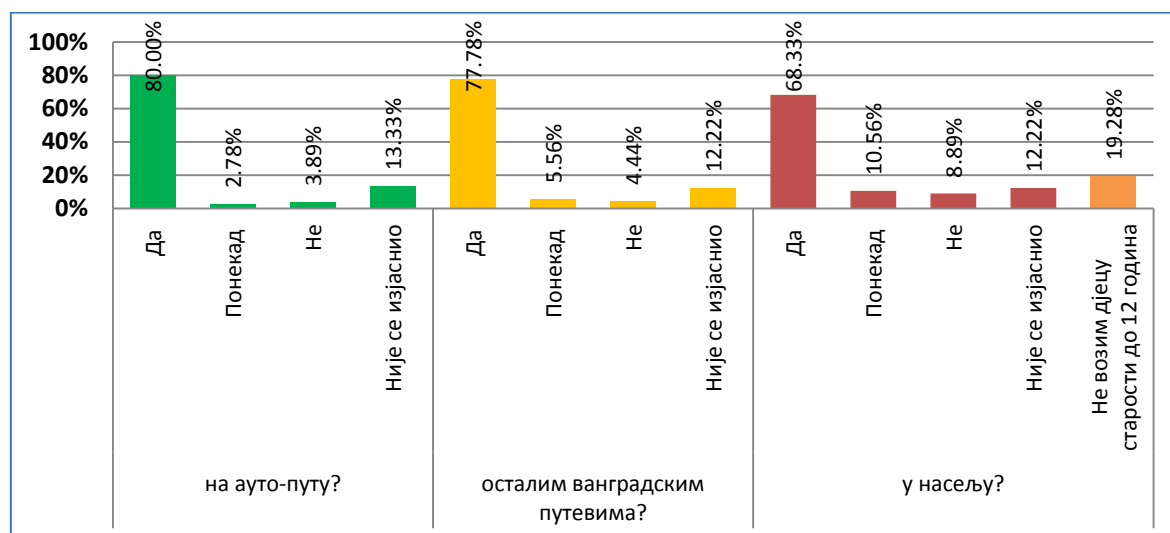


График 10. Везивање дјеце сигурносним појасем у посебним сједицима [%]

На питање о употреби посебних ауто-сједицима за дјецу до 12 година, степен употребе опадао је посматравши од случаја за вожњу аутопутем (80%) према случају за вожњу у насељу, гдје је износио 68.33%. Претпоставка је да су на овакве резултате у случају вожње у насељу, поред брзине као доминантне утицали и други фактори као што су на примјер: социо-економски статус и став да сигурносни појас није потребан на краћим релацијама као што је вожња у насељу (график 10.).

1.11. Питање бр.7: „Да ли сте у посљедњих годину дана због (не) везивања сигурносног појаса током вожње (као возач или путник) били:”

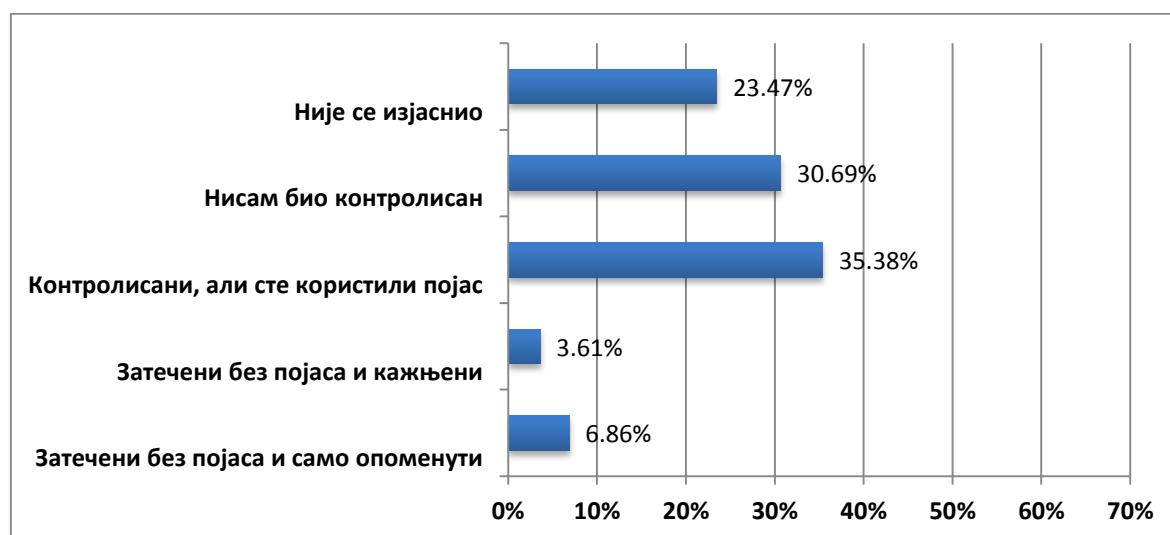


График 11. Контрола од стране полиције

С обзиром на чињеницу да је степен употребе сигурносног појаса далеко испод задовољавајућег нивоа (приближно степену употребе у земљама као што су: Шведска, Данска, Холандија...), број анкетираних који су у својству возача или путника затечени и кажњени због невезивања током вожње је изузетно низак (3.61%), (график 11). Евидентно је да саобраћајна полиција више обавља превентивну, него репресивну

дјелатност у области безбједности саобраћаја. Ако се узму у обзир одговори из претходних питања стиче се утисак да један већи број возача иако чини прекршаје остаје неоткривен, стога би требало појачати репресивну дјелатност саобраћајне полиције, како би се што више доприњело рјешавању овог проблема.

1.12. Питање бр.8: „Да ли сматрате да је употреба сигурносног појаса током вожње непотребна када у возилу постоје ваздушни јастуци?“

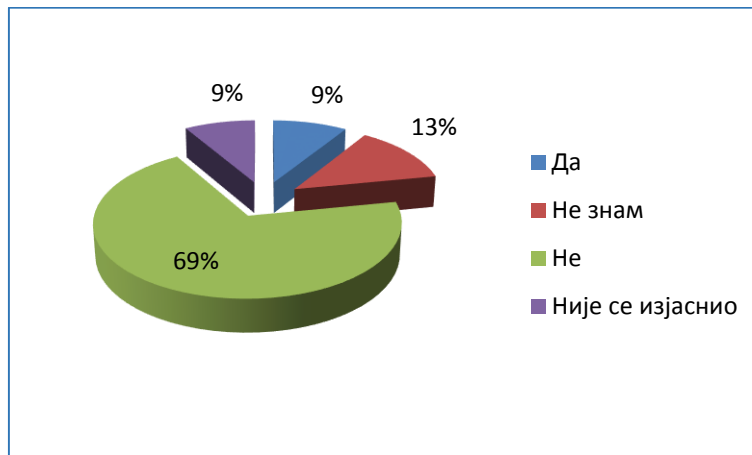


График 12. Употреба сигурносног појаса ако постоје ваздушни јастуци

На питање да ли треба користити сигурносни појас уколико возило посједује ваздушне јастуке, позитивно се изјаснило само 9% анкетираних, док је њих 82% дало негативан одговор или да не зна. Према томе из односа добијених одговора на ово питање (график 12.) јасно је да међу анкетираним влада још једна од бројних заблуда, коју је могуће исправити једино сталном едукацијом из области безбједности саобраћаја.

1.13. Питање бр.9: „Употреба сигурносних појасева у возилу, ефикасна је код брзина: *могуће је дати више одговора?“

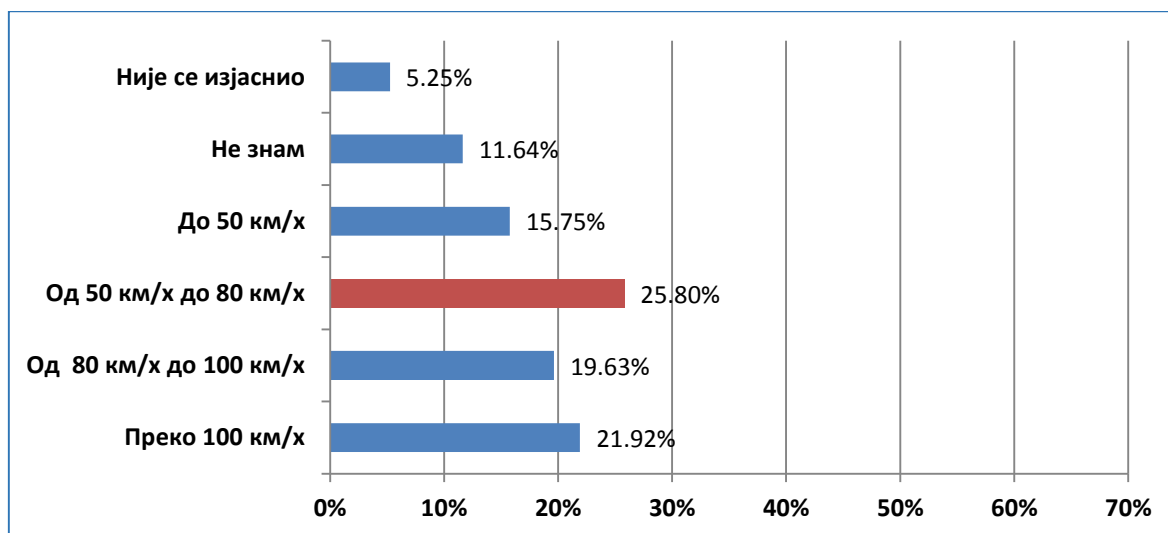


График 13. Употреба сигурносног појаса при различитим брзинама

Скоро 67.35% анкетираних возача сматра да је сигурносни појас најефикаснији код брзина већих од 50 км/х, док њих 11.64% не зна ништа о ефикасности појаса у зависности од брзине (график 13.). Ово је забрињавајућа чињеница, ако се зна да се већина од укупног броја свих саобраћајних незгода дешава управо у насељима, гдје преовлађују мање брзине, а истовремено то су брзине при којима је сигурносни појас и најефикаснији.

1.14. Питање бр. 10 Ставови возача према коришћењу сигурносног појаса су испитани помоћу шест тврдњи за које су возачи изјављивали да ли се с њима слажу, не слажу или немају формиран став о датој тврдњи. Одговори возача на ових шест питања су приказани на Графицима 10а ÷ 10ф.

Питање бр.10а: „Не морам користити сигурносни појас ако пажљиво возим аутомобил”

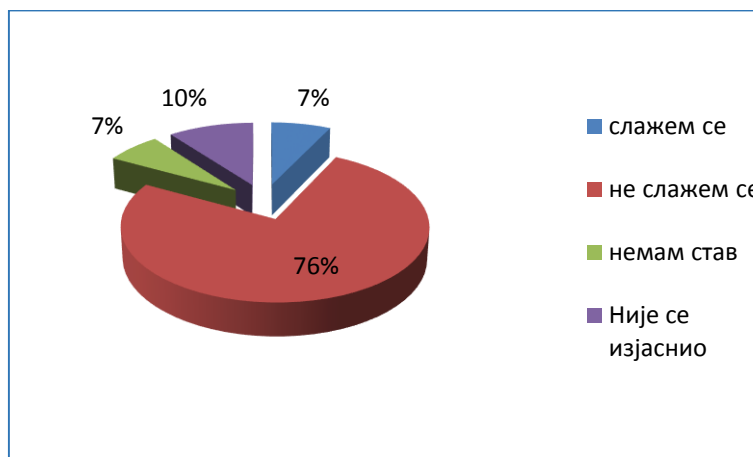


График 14. При пажљивој вожњи појас је непотребан

Овдје (график 14.) се уочава да већина испитаника ипак не прецењује своје могућности, односно не потцењује корисност употребе сигурносног појаса и у случају пажљиве вожње (76.0 %).

Питање бр.10б: „У већини саобраћајних незгода, употреба сигурносног појаса смањује ризик од озбиљнијих повреда за путнике и возаче

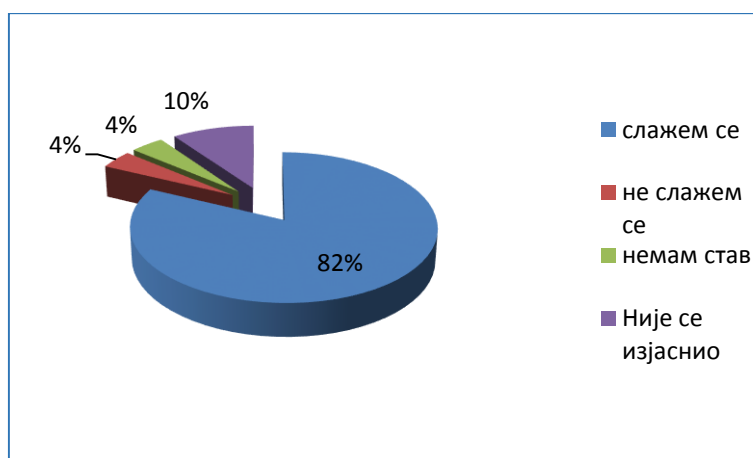


График 15. Употреба сигурносног појаса смањује ризик за путнике и возаче

Одговори на ово питање (график 15.) указују да и поред тога што је степен употребе сигурносног појаса веома низак, већина анкетираних возача схвата колика је ефикасност сигурносног појаса на смањење ризика од озбиљних повреда у већини саобраћајних незгода.

Питање бр.10ц: „Када користим сигурносни појас у возилу осјећам се мање удобно ("нешто ми смета")”

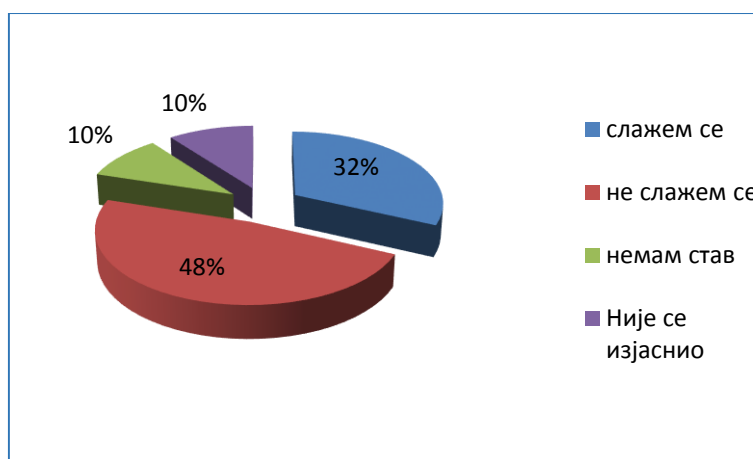


График 16. Користим сигурносни појас/нешто ми смета

Са ставом (график 16.) сложило се 32% анкетираних возача, њих 48% дало је негативан одговор и само 10% анкетираних рекло је да нема став о овом питању. Добијени резултати упућују на закључак да само 32% возача свјесно ставља своју безбједност током вожње испред комфора.

Питање бр.10е: „Путник који НЕ користи сигурносни појас током вожње, нема никаквог утицаја на безбједност осталих путника у возилу”

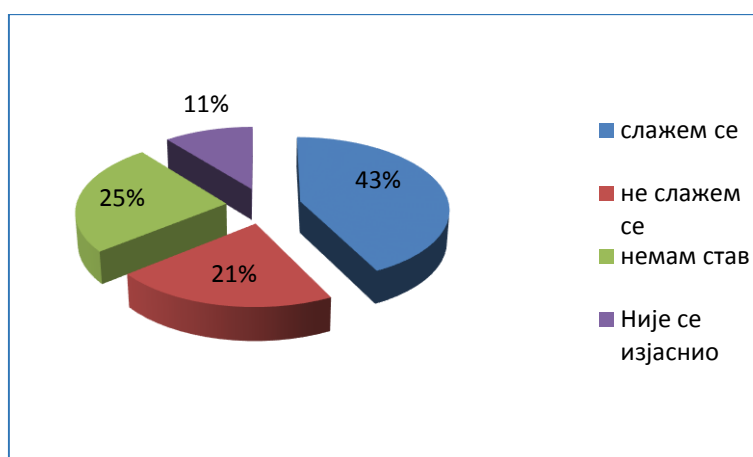


График 17. Утицај невезаног путника на безбједност осталих

Позитиван одговор на ово питање дало је само 43% анкетираних возача (график 17.). Добијени резултат је доказ да међу возачима влада још једна у низу заблуда, коју је потребно искоријенити, јер уколико се догоди саобраћајна незгода, а при том путник на задњем сједишту није везан сигурносним појасем, он се у тренутку судара аутоматски по инерцији наставља кретати брзином возила и на тај начин директно угрожава и особу испред себе у возилу.

Питање бр.10ф: „Постоји опасност да будете "заробљени" приликом употребе сигурносног појаса у возилу, уколико доживите саобраћајну незгоду”

Највећи број испитаника (30%) прецењује опасност од "заробљавања" уколико се догоди саобраћајна незгода (график 18.). Чак њих 31% се није изјаснило по овом питању. Сходно томе, већина анкетираних возача не зна да сигурносни појас особу која га користи може сачувати од губитка свијести у случају саобраћајне незгоде, а притом је појас тако конструисан да се у том случају веома лако може ископчати.

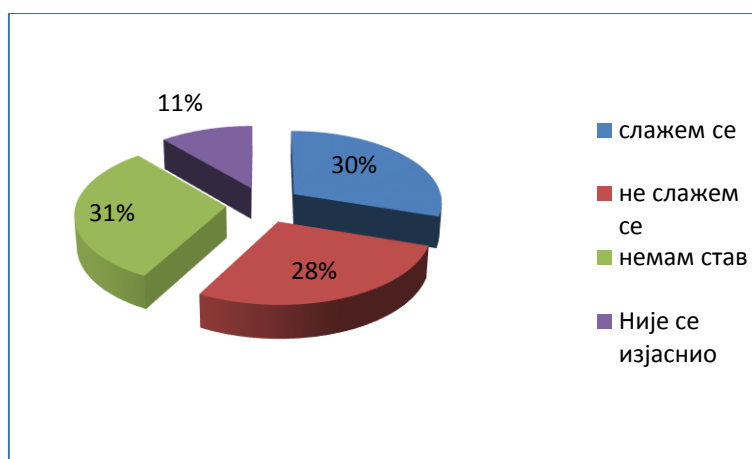


График 18. Опасност од заробљавања приликом употребе сигурносног појаса

**1.15. Питање бр.11: „Шта Вас опредељује да користите сигурносни појас у возилу?
*могуће је дати више одговора**

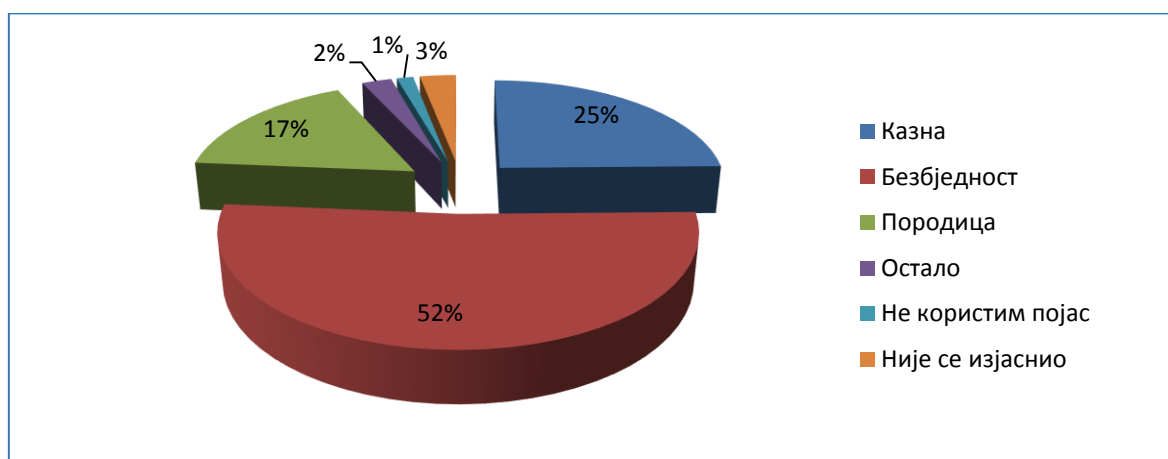


График 19. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (корисници)

Према добијеним резултатима (график 19.), три најутицајнија фактора који утичу на стопу употребе сигурносног појаса међу корисницима су: безбједност (52%), казна (25%) и породица (само 17%). Стога и произилази закључак да је потребно појачати репресивно дјеловање саобраћајне полиције, као и активност на пољу едукације из области безбједности саобраћаја чије би последице биле повећање степена употребе сигурносног појаса.

1.16. Питање бр.12: „Уколико НЕ користите сигурносни појас у возилу током вожње, шта би Вас определијелило да почнете да га користите?

На питање о факторима који би утицали на прекршиоце да почну да користе сигурносни појас током вожње (график 20.), 18% испитаника изјаснило се за веће казне, 18% рекло је чешћа контрола, 13% анкетираних захтијева да и полиција користи сигурносни појас у возилу, док је њих 15% изабрало комфор. У опцији остало наведени су и неки интересантни могући фактори као на примјер: увјерење о корисности сигурносног појаса и звучно упозорење у аутомобилу, који би такође значајно могли допринјети повећању степена употребе сигурносног појаса.

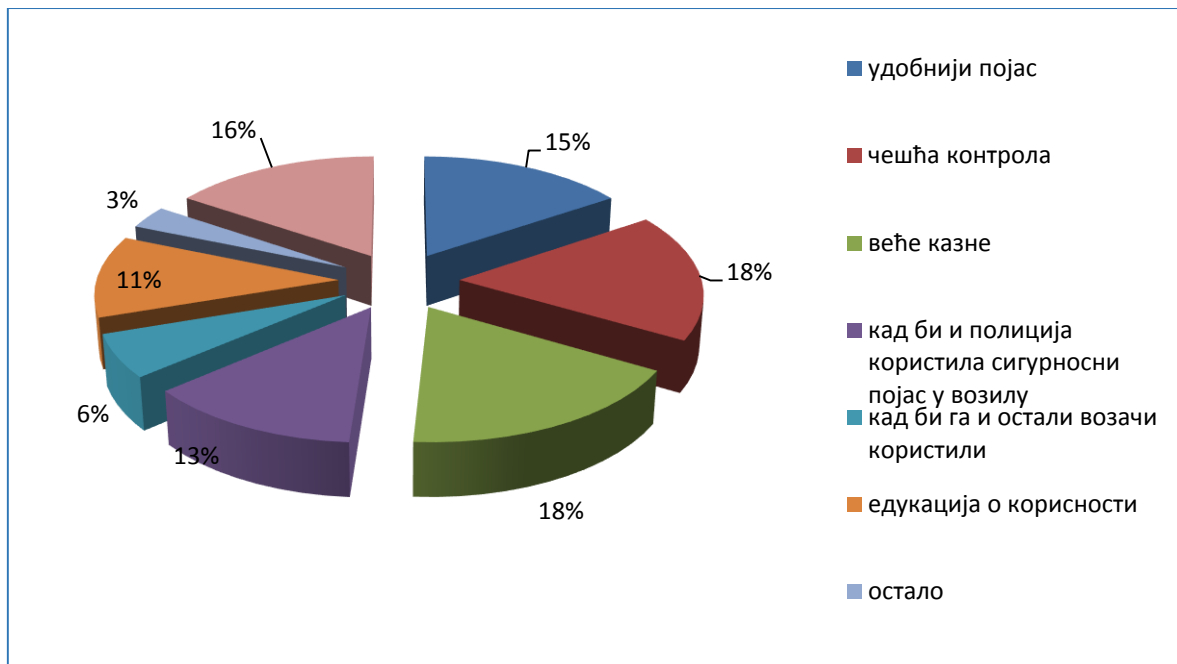


График 20. Утицајни фактори на употребу сигурносног појаса (прекршиоци)

ЗАКЉУЧАК

Студија истраживање је обухватила органе републичке управе Републике Српске и јединице локалне самоуправе, како би се добила што реалнија слика о степену употребе сигурносног појаса и факторима који утичу на самопријављено понашање возача у Републици Српској. У раду је дат приказ међусобне условљености, односно повезаност одређених фактора са самопријављеним понашањем возача на путевима током вожње. Поред тога, у раду је показано да веза наведених фактора и понашања (самопријављено), возача представља комплексан проблем, односно да није могуће предвидјети општи модел понашања возача у зависности од одређених карактеристика возача (пол, старост возача, степен образовања возача, изложеност) и возила (старост возила).

Према претходној анализи података долази се до неколико кључних закључака. Наиме, полна, старосна и образовна структура анкетираних по министарствима је разнолика. Када је у питању употреба сигурносног појаса у својству возача, анкетирани су се изјаснили да користе сигурносни појас највише на аутопуту, затим на ванградским путевима и најмање у насељу. Слична ситуација је код анкетираних када се налазе у својству сувозача. Најлошији резултати су везани за употребу сигурносног појаса на задњем сједишту. Веома низак, скоро занемарљив проценат анкетираних користи сигурносни појас на задњем сједишту, без обзира на категорију пута.

У погледу репресије од стране саобраћајне полиције, знатан број анкетираних се изјаснио да није био контролисан у претходних годину дана. Такође, код анкетираних влада погрешан став о употреби сигурносног појаса када је возило опремљено пасивним елементима безбједности. Наиме, значајан проценат анкетираних мисли да не треба користити сигурносни појас уколико аутомобил посједује ваздушне јастуке. Такође, већина анкетираних је става да сигурносни појас помаже при брзинама већим од 50 км/х. Надаље, значајан проценат анкетираних сматра да не морају користити сигурносни појас уколико возе пажљиво и осјећају се мање удобно када користе исти.

Анкетирани, на првом мјесту безбједност, затим казне и породица одредјељује да користе сигурносни појас, при чему породица најмање постиче анкетирани да користе сигурносни појас (у односу на ова три фактора). Такође, највећи проценат анкетираних који не користе сигурносни појас, је изјавило да би их већа казна и чешћа контрола одредијелило да почну користити сигурносни појас. Значајан број анкетираних је изјавило да би користили сигурносни појас уколико би то чинила полиција и други учесници у саобраћају.

Из тог разлога у будућности је потребно што више радити истраживања на ову тему како би било могуће да се ипак пронађу одређене законитости понашања возача и путника у возилу, без обзира на њихове различитости широм свијета, али и да се према специфичностима одређене нације, регије, културе итд. тачно одреде критичне групације у саобраћају на које је потребно дјеловати са аспекта безбједности саобраћаја. Превентивне мјере које произилазе из овог Извјештаја су

највише усмјерене на едукацију одраслих и интензивирање контроле употребе сигурносног појаса. Посебну пажњу би требало усмјерити на едукацију дјеце и младих (тинејџера) о значају употребе сигурносног појаса. Управо су они дио популације гдје има највише могућности и „простора“ за унапређење и промјену ставова.

О АУТОРИМА

Милија РАДОВИЋ обавља функцију директора Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске. Аутор је бројних међународних и националних радова из области безбједност саобраћаја. Учествовао је у пројектима унапређења безбједности саобраћаја на подручју Републике Српске. Више од 20 година бави се вјештачењем саобраћајних незгода за потребе тужилаштва и судова.



Милан ТЕШИЋ је запослен у Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске. Тренутно похађа докторске студије на Саобраћајном факултету у Београду, на Катедри за безбједност саобраћаја. Аутор је бројних радова међународног и националног значаја из области безбједности саобраћаја. Учествовао је у неколико пројеката унапређења безбједности саобраћаја на подручју Републике Српске.



Миленко ЦЕВЕР, дипл. инж. саобраћаја је запослен у Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске, на пословима безбједности путне инфраструктуре. Учествовао је у изради бројних пројеката саобраћајне инфраструктуре и просторног планирања. Аутор је неколико националних радова из области саобраћаја.



CIP - Каталогизација у публикацији
Народна и универзитетска библиотека
Републике Српске, Бања Лука

656.05:614.8.084(0.034.4)

РАДОВИЋ, Милија, 1962-

Извјештај о понашању и ставовима запослених у
органима републичке управе Републике Српске и
јединицама локалне самоуправе [Електронски извор] :
сигурносни појас / [Милија Радовић, Милан Тешић,
Миленко Џевер]. - Бања Лука : Агенција за безбједност
саобраћаја Републике Српске, 2014. - 1 електронски оптички
диск (CD-ROM) : текст, слика ; 12 cm

Насл. са насл. екрана. - Тираж 100.

ISBN 978-99976-618-1-4

1. Тешић, Милан, 1987- [аутор] 2. Џевер, Миленко, 1977-
[аутор]

COBISS.RS-ID 4552472