



Извештај: ПУ КИКИНДА

РЕЗУЛТАТИ:



Студија представља периодично истраживање са циљем утврђивања ставова учесника о безбедности саобраћаја у Републици Србији и њихове личне перцепције понашања у саобраћају. Теме обухваћене истраживањем су: проблем прекорачења брзине, вожња под утицајем психоактивних супстанци (алкохол, дрога), одвраћање пажње (дистракција) током вожње (мобилни телефон, околина), употреба заштитних система у возилу, перцепција ризика у саобраћају, однос ка осталим категоријама учесника у саобраћају, однос према кажњавању у саобраћају и др.

Прикупљање података реализовано је истовремено у свим полицијским управама Републике Србије у августу 2017. године. Извештај приказује показатеље ставова учесника о безбедности саобраћаја у којима се ПУ Кикинда (зелена) упоређује са просечним вредностима за Републику Србију (бела).

Социодемографска обележја	Република Србија		ПУ Кикинда	
	Мушки(%)	Женски(%)	Мушки(%)	Женски(%)
18-34 година	26	28	27	25
35-54 година	39	40	36	43
55+ година	35	32	37	32

Општи ставови

Колико сте забринути за свако од следећих питања? (4-степен скала:

1 – веома; 2 – доста; 3 – не претерано; 4 – не уопште)



Начин путовања

Које сте начине путовања најчешће користили током последњих 12 месеци?

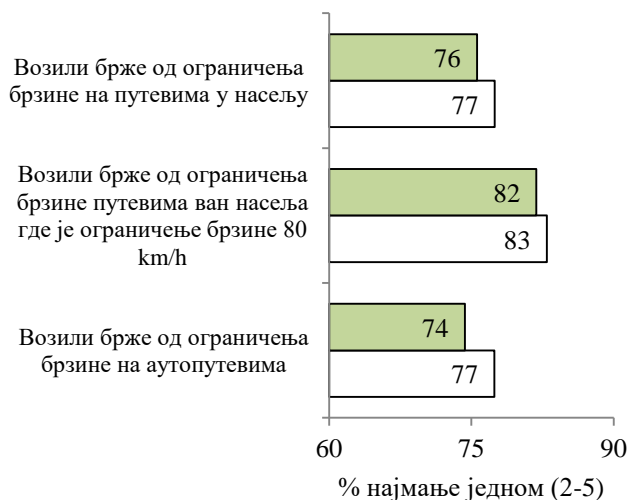


Самопријављено понашање

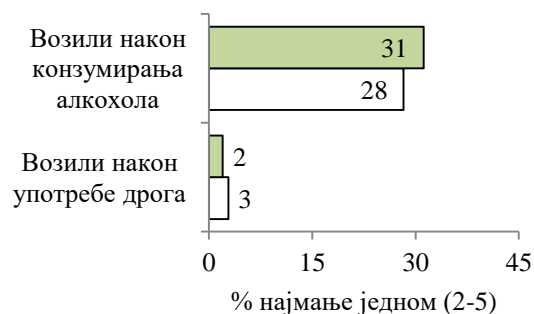
У последњих 12 месеци, као учесник у саобраћају, колико сте често ...?

(5-степенa скала: 1 – никада; 2 – ретко; 3 – понекад; 4 – често; 5 – увек)

Брзина



Вожња под утицајем



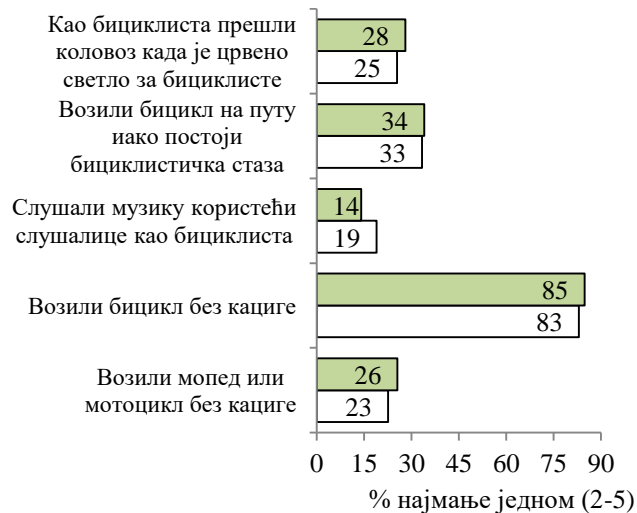
Одвраћање пажње и умор



Сигурносни појас и системи заштите за децу



Бициклисти и мотоциклисти



Пешаци



Прихватљивост - остали

У средини где живите, колико би било прихватљиво за већину других људи да ...?
(5-степенa скала: 1 – неприхватљиво; 2 – делимично неприхватљиво; 3 – ниједно; 4 – делимично прихватљиво; 5 – прихватљиво)

а) возач

Брзина



Вожња под утицајем

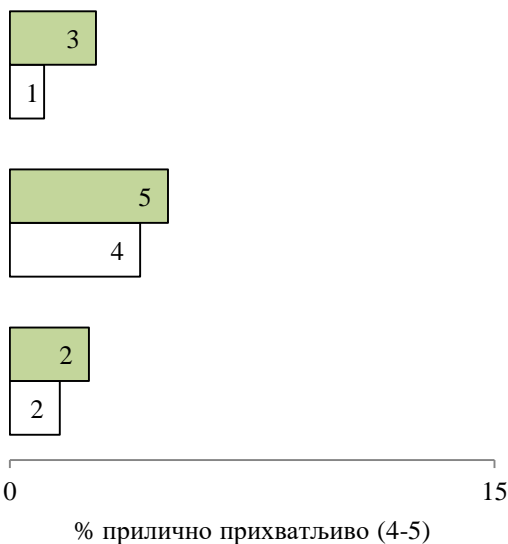


Одвраћање пажње и умор

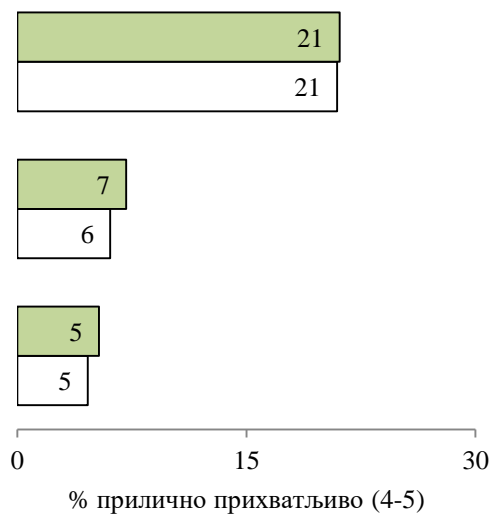


Прихватљивост - лично

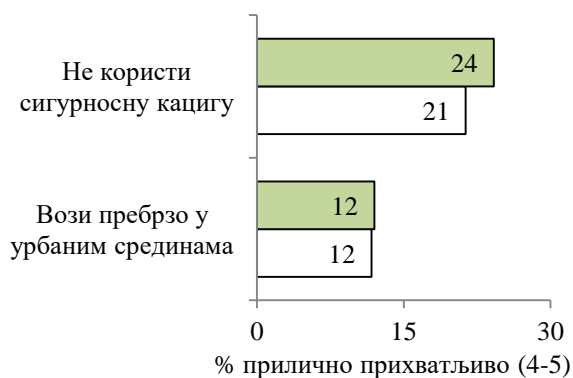
Колико је за Вас лично прихватљиво да ...?
(5-степенa скала: 1 – неприхватљиво; 2 – делимично неприхватљиво; 3 – ниједно; 4 – делимично прихватљиво; 5 – прихватљиво)



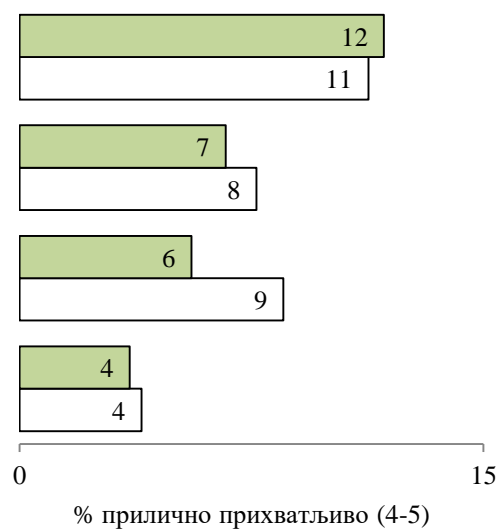
Сигурносни појас и системи заштите за децу



б) мотоциклиста



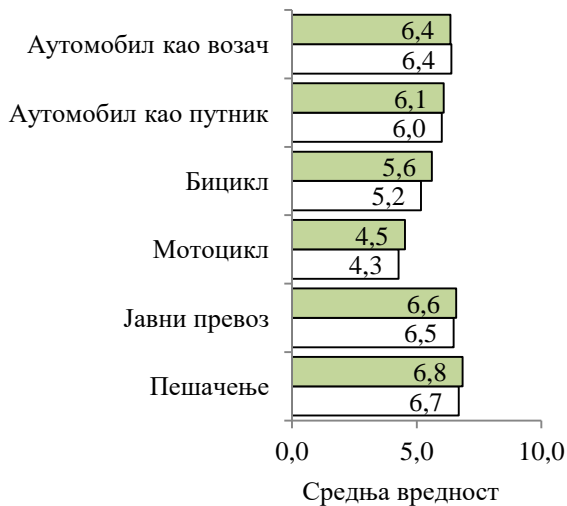
ц) пешак



Перцепција (не) безбедности

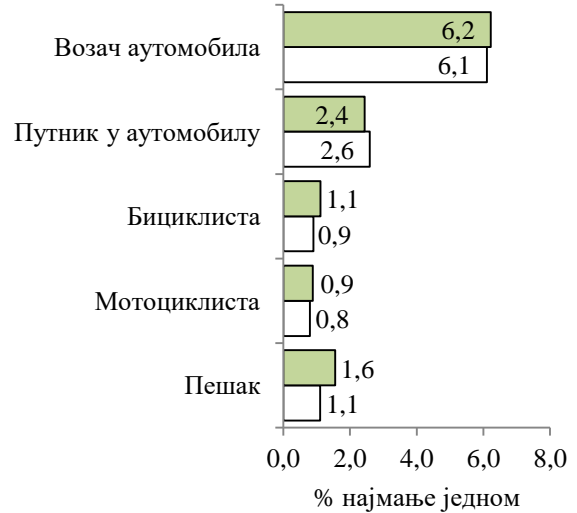
Колико се осећате (не) безбедно када користите следеће начине путовања ...?

(10-степен скала: 1 – веома небезбедно до 10 – веома безбедно)



Учешће у саобраћајним незгодама

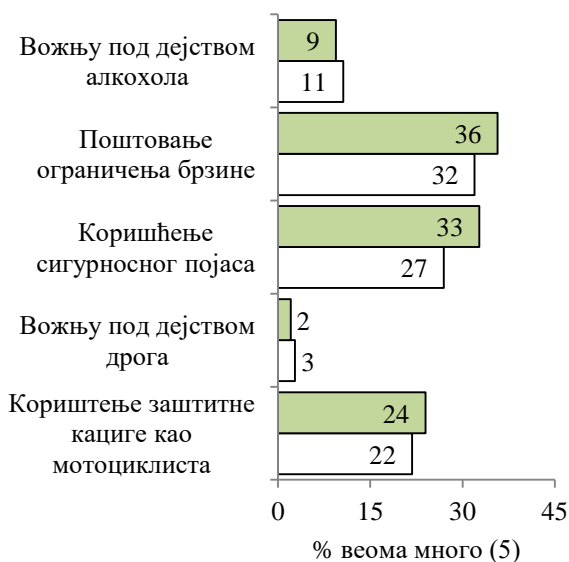
У последња три месеца да ли сте учествовали у саобраћајној незгоди као ...?



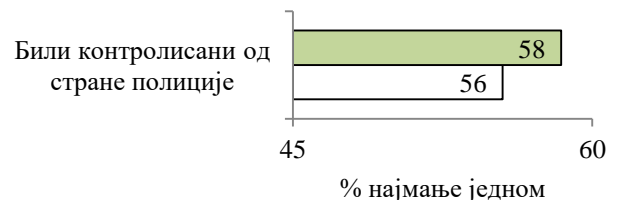
Саобраћајна принуда

На уобичајеном путовању, колико је вероватно да ће Вас као возача контролисати полиција за ...?

(5-степен скала: 1 – веома мало; 2 – мало; 3 – средње; 4 – много; 5 – веома много)



У протеклих 12 месеци, колико пута сте били контролисани од стране саобраћајне полиције?



У протеклих 12 месеци, колико пута Вас је полиција контролисала за ...?



ЗАКЉУЧЦИ:

1. Учесници у саобраћају на подручју ПУ Кикинда исказали су највећу забринутост према проблему незапослености (83%), а најмању забринутост према проблему саобраћајних гужви (60%). Слични резултати су забележени и на подручју Србије.
2. Најчешћи начин путовања међу испитаницима на подручју ПУ Кикинда је пешачење (88%), исто као и на подручју Србије. Испитаници на подручју ПУ Кикинда су се изјаснили да користе учесталије бицикл (35%) у односу на испитанике на подручју Србије (25%).
3. Генерално, у погледу самопријављених понашања не постоје значајније разлике између подручја ПУ Кикинда и Србије. На подручју ПУ Кикинда испитаници су истакли да су управљали возилом брже од ограничења брзине на путевима у насељу (76%), ван насеља (82%) и на аутопутевима (74%).
4. Вожња под утицајем на подручју ПУ Кикинда је већа, када је у питању вожња под дејством алкохола (31%), у односу на Србију (28%). Када су у питању заштитни системи у возилу, на поручју ПУ Кикинда испитаници су истакли мању употребу сигурносних појасева код возача (89%) и код путника на предњем седишту (87%), у односу на подручје Србије. Употреба сигурносних појасева код путника на задњем седишту (25%) као и употребу дечијих седишта (74%) је учесталија у односу на испитанике са подручја Србије.
5. Када су у питању рањиви учесници у саобраћају, као најризичније понашање међу испитаницима истакнут је прелазак пешака преко коловоза на местима ван пешачког прелаза (82%) као и прелазак коловоза за време црвеног светлосног сигнала за пешаке (60%). Што се тиче возача мотоцикла и возача мопеда, око 26% испитаника је истакло да је управљало мотоциклом или мопедом без кациге, што представља већу вредност у односу на Србију (23%).
6. Генерално, изражена лична прихватљивост ризичног понашања је мања од перцепције друштвене прихватљивости што је исказано са аспекта брзе вожње, вожње под утицајем као и употребом система заштите. Лична прихватљивост вожње преко ограничења брзине за 20 km/h на аутопуту је знатно већа (38%) него када су у питању путеви који пролазе кроз урбане средине (5%).
7. Код мотоциклиста на подручју ПУ Кикинда друштвена прихватљивост је показала веће вредности када је у питању не коришћење сигурносне кациге (24%) у односу на подручје Србије (21%).
8. Генерално, учесници у саобраћају се осећају најбезбедније као пешаци (6,8 од 10 у просеку), а најмање безбедно као мотоциклисти (4,5).
9. Највеће учешће у саобраћајним незгодама на подручју ПУ Кикинда пријављују возачи аутомобила (6,2%) а најмању учесталост су пријавили возачи мотоцикли (0,9%).
10. Свеукупно, у протеклих 12 месеци, око 58% испитаника је заустављено и контролисано од стране саобраћајне полиције. Осим тога, 32% испитаника је најмање једном контролисано на вожњу под дејством алкохола и око 2% за вожњу под дејством дрога или лекова.
11. Мишљење испитаника је да ће на типичном путовању највероватније бити контролисани за брзину (36%), а најмање вероватно да ће бити контролисани за вожњу под утицајем дрога (2%). Код мотоциклиста на подручју ПУ Кикинда постоји вероватноћа да ће бити више контролисани за употребу заштитне кациге (24%), у односу на подручје Србије (22%).