Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

ИСТРАЖИВАЊЕ

СТАВОВА

УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ

О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ У СРБИЈИ, ДЕФИНИСАЊЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ, КЉУЧНИХ ПРОБЛЕМА И ПРАВАЦА ДЕЛОВАЊА

ЗНАЧАЈ СТАВОВА ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

Човек је најзначајнији и најкомплекснији фактор безбедности саобраћаја. Поред непосредног утицаја на настајање саобраћајних незгода, као корисника пута, човек у великој мери утиче и на остале факторе одвијања саобраћајног процеса. Последњих година посебно интересовање усмерено је на утицај ставова на понашање корисника пута у области безбедности саобраћаја. Ставови су један од фактора који утиче на понашање у саобраћају.

Честа је клаузула да ставови више од знања утичу на стање безбедности саобраћаја. Већина учесника у саобраћају зна да је одређено понашање у саобраћају небезбедно или законски недозвољено, али има погрешан став и сматра да неће довести у опасност себе и друге учеснике у саобраћају ако се понаша небезбедно.

Између свих највише се истиче истраживање SARTRE, акроним за ''Друштвени ставови према ризицима у друмском саобраћају у Европи'', и представља истраживачки пројекат усмерен на истраживање ставова и пријављених понашања корисника путева широм Европе. У периоду од 1991. до 2012. године реализована су четири SARTRE истраживања.

У пракси се најчешће јављају два приступа истраживања ставова учесника у саобраћају. Први је усмерен на испитивање ставова према различитим обележјима безбедности саобраћаја. Други приступ усмерен је на истраживање ставова према издвојеним проблемима безбедности саобраћаја. Најчешће су то: брзина, системи заштите учесника у саобраћају и вожња под утицајем (алкохол, дроге, умор и сл.).

Истраживањем ставова учесника Агенција за безбедност саобраћаја обједињује објективне директне и индиректне показатеље безбедности саобраћаја са ставовима учесника у саобраћају. Самопријављено субјективни ставови осликавају понашање, те су стога неопходни за препознавање проблема безбедности саобраћаја и квалитетно дефинисање мера за унапређење безбедности саобраћаја.

МЕТОДОЛОГИЈА ИСТРАЖИВАЊА

Пројекат истраживања ставова реализовао је Факултет техничких наука из Новог Сада. Пројектом је дефинисана методологија за будућа истраживања ставова у безбедности саобраћаја и извршено је пилот истраживање са прегледом резултата. За реализацију анкете припремљени су анкетни упитници који су коришћени у SARTRE 4 пројекту. Упитници су намењени следећим циљним групама: (1) возачима путничких аутомобила; (2) возачима мотоцикла; (3) немоторизованим учесницима у саобраћају (пешаци и бициклисти). Истраживање је спроведено за ниво полицијских управа и округа и обједињено за ниво Републике Србије. Поред међусобног поређења полицијских управа и округа, као и поређења са Републиком Србијом, извршено је и поређење резултата у Србији са резултатима у другим државама које су учествовале у SARTRE пројекту. Прикупљање узорка је вршено у периоду од 01.08.2014. до 31.10. 2014. год., а за сваку полицијску управу је планирано прикупљање 300 упитника за све категорије учесника чији се ставови истражују.

Анкетирање је извршено по полицијским управама путем:

1. Упитника који су прослеђени Станицама за технички преглед возила, који функционишу у оквиру Ауто-мото савеза Србије.
2. „Онлајн“ упитника прослеђених свим општинама у полицијским управама или је постављених у оквиру друштвених мрежа.
3. Упитника у штампаној форми дељених на појединим манифестацијама на којима су се окупљали грађани.

Код разматрања ставова учесника неопходно је узети у обзир чињеницу да су ставови засновани на самопријављеном понашању, односно да постоји могућност да испитаници дају социјално прихватљиве одговоре. Два основна ограничења у истраживању су нестратификованост узорка по различитим категоријама учесника у саобраћају, што може имати утицаја код обједињавања резултата, као и мали број мотоциклиста по полицијским управама који су учествовали у анкети.

ГЕНЕРАЛНИ СТАВОВИ И САМОПРИЈАВЉЕНА ПОНАШАЊА

Возачи путничких аутомобила су за проблем саобраћајних незгода у укупном узорку "веома забринути" 44,1%, при чему нема великих одступања између региона (највише веома забринутих испитаника у Београдском региону, а најмање у региону Војводине). Забринутост због незапослености и криминала је присутнија у односу на забринутост због безбедности саобраћаја, али је забринутост због безбедности саобраћаја већа у односу на забринутост за стандарде здравствене заштите, загађење или загушење саобраћаја.

Да је Влада веома заинтересована за проблем безбедности саобраћаја је изјавило 5,2% возача путничких аутомобила, а 17,2% је изјавило да је доста заинтересована за проблем безбедности саобраћаја на путевима.

Свега 29,7% возача путничких аутомобила сматра да су путеви данас "веома" или "доста безбеднији" него пре десет година, односно 30,9% је проценило да су путеви "веома" или "доста" безбедни.

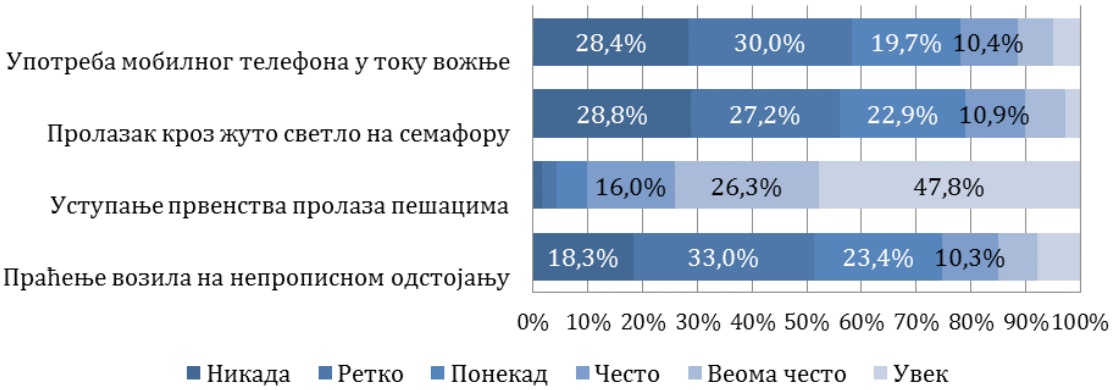
Као најризичнији вид превоза препозната је вожња мотоцикла преко 50 cm^3 где је 76,6% возача путничких аутомобила оценило такву вожњу као "веома" или "доста" опасну. Након вожње мотоцикла као најризичнији су препознати вожња аутомобила (55,4% "веома" или "доста" опасно) или вожњу бицикла (53,2% "веома" или "доста" опасно).

Вожња под утицајем алкохола и брза вожња су препознати као најзначајнији фактори који доприносе настанку саобраћајних незгода, непоштовање одстојања и вожња под утицајем умора.

Ризично понашање које су возачи навели да најчешће чине (одговор "понекад" и "више") је праћење возила на непрописном одстојању (48,7%), пролазак на жуто светло (43,9%) и употреба мобилног телефона у току вожње (41,7%).

ВОЗАЧИ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА

Заступљеност интелигентних транспортних система у возилима возача путничких аутомобила



Учешће самопријављених ризичних понашања возача путничких аутомобила

Возачи који чешће пролазе кроз жуто светло ће чешће учествовати у саобраћајним незгодама.

Возачи су изјавили да би највише користиле алкобраве (79,7% “веома” и “доста”), које спречавају возача под дејством алкохола да покрене возило.

БРЗА ВОЖЊА И САНКЦИОНИСАЊЕ БРЗЕ ВОЖЊЕ

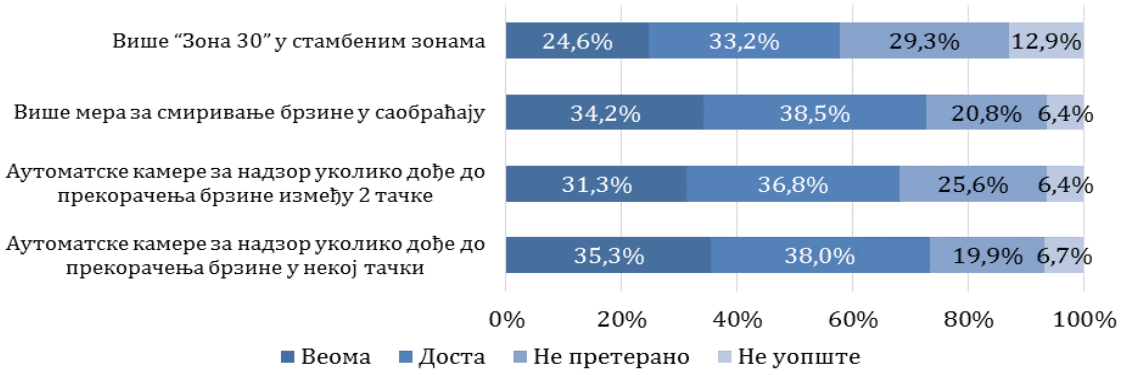
Највећи проценат возача путничких аутомобила (46,7% одговора "не претерано" и "не уопште") се не слаже да прекорачење брзине у насељеним местима за 20 km/h повећава ризик учешћа у саобраћајној незгоди са другим учесницима у саобраћају. Возачи су изјавили да ће већина (53,3% одговора "веома" и "доста") њихових пријатеља прекорачити брзину у насељеним местима за 20 km/h, при чему су млади од 17 до 24 године у односу на остале старосне групе изразили веће слагање са овом изјавом.

Када су у питању поједини мотиви за прекорачење брзине у насељеним местима за 20 km/h највише возача (32,6% "веома" и "доста") је истакло да то њихову вожњу чини прилагођенијом другим возачима. Њих 30,3% је навело да се "веома" и "доста" слаже да им ово прекорачење омогућава да брже стигну до жељеног циља, а 23,6% возача је навело да се "доста" и "веома" слаже да ово прекорачење чини вожњу пријатнијом.

Намеру да прекорачују брзину за 20 km/h у насељеном подручју "веома често" и "увек" пријавило је 7,3% возача на територији Републике Србије. Возачи сматрају да 55,4% других возача "веома често" и "увек" прекорачује брзину на аутопуту.

Перцепција возача да ће бити заустављени или кажњени од стране полиције указује да се 41,1% возача не слаже ("не претерано" и "не уопште") са том изјавом. На територији Републике Србије 55,4% возача је пријавило да ће "никада" или "ретко" бити проверени због прекорачења брзине на типичном путовању. У погледу санкционисаних возача за прекорачење брзине у последње три године, 83,4% возача на територији Републике Србије је пријавило да није санкционисано, а 14,2% да је новчано кажњено. Када је у питању слагање возача са изјавом да казне за прекорачење брзине треба да буду строжије, њих 23,1% се не слаже ("не слаже се" и "у потпуности се не слаже").

ВОЗАЧИ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА

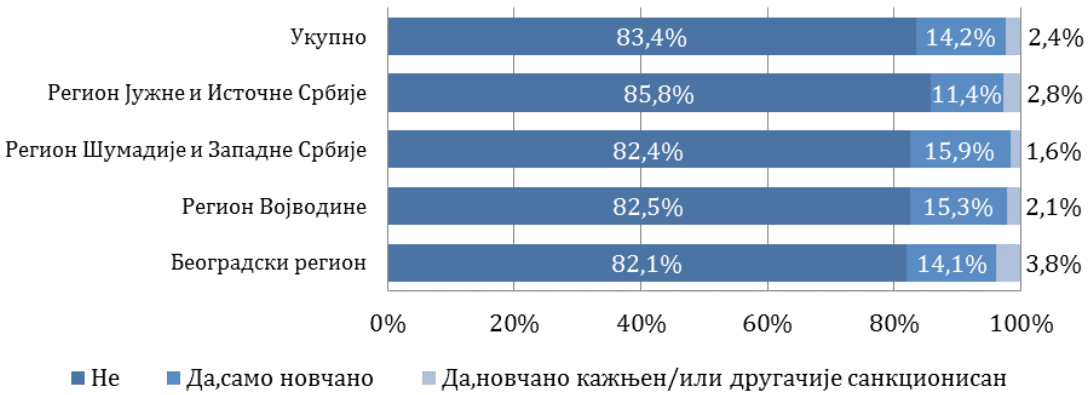


Мишљење возача путничких аутомобила о корисности појединих мера које се односе на смањење брзе вожње

Возачи мушког пола ће 1,44 пута имати чешћу намеру да прекорачују брзину у односу на жене.

Смањењем година возачког искуства повећава се учесталост намере возача да брзо возе, па тако они који имају до две године возачког стажа ће 2,02 пута имати чешћу намеру да брзо возе.

Возачи који су кажњавани због прекорачења брзине ће 1,41 пута имати чешћу намеру да прекорачују брзину у насељу.



Процентуално учешће возача путничких аутомобила који су опомињани или кажњавани због прекорачења брзине

АЛКОХОЛ, ДРОГА и ДРУГИ ФАКТОРИ КОЈИ УТИЧУ НА СПОСПОБНОСТ УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ

На подручју Републике Србије 56,7% возача је изјавило да никада претходног месеца нису управљали возилом, а да су при томе конзумирали макар и малу количину алкохола, а 4,3% возача је изјавило да су "често", "веома често" и "увек" претходног месеца управљали возилом, а да су при томе конзумирали макар и малу количину алкохола.

Возачи у 13,3% случајева сматрају да ако возе пажљиво могу ("веома" и "доста") да управљају возилом под дејством алкохола. Њих 86,2% се слаже са изјавом ("веома" и "доста") да вожња под утицајем алкохола повећава могућност настанка саобраћајне незгоде са другим учесницима у саобраћају. У погледу перцепције заустављања и кажњавања од стране полиције због вожње под утицајем алкохола, 65% возача се слаже ("веома" и "доста") са изјавом да ће бити заустављени и кажњени. Њих 37,1% су изјавили да се слажу са изјавом ("веома" и "доста") да би већина њихових пријатеља управљала возилом под дејством алкохола.

Када је у питању законско ограничење у погледу вожње под утицајем алкохола 57,4% возача сматра да концентрација алкохола у крви треба да буде нулте вредности. Возачи путничких аутомобила сматрају у 4,2% случајева да законски дозвољена количина алкохола у крви треба да буде повећана. Возачи се у 79,6% случајева слажу да казне за вожњу под утицајем алкохола треба да буду строжије.

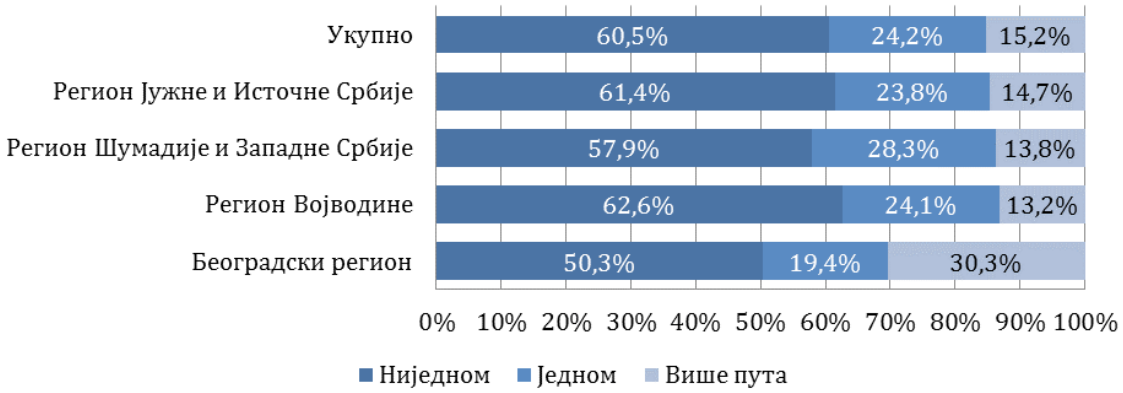
Око три петине возача на територији Републике Србије (60,5%) је изјавило да ниједном нису били подвргнути алкотесту током управљања возилом у последње три године. На подручју Републике Србије 58,2% возача верује да ће "никада" (18,8%) или "ретко" (39,4%) бити подвргнуто алкотесту на уобичајном путовању.

Да су управљали под утицајем лекова на којима стоји упозорење: ''Може утицати на ваше возачке способности'' пријавило је 9,2% возача ("понекад" и "више") на подручју Републике Србије.

ВОЗАЧИ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА

Возачи мушког пола су пријавили 2,71 пута чешћу вожњу под дејством алкохола претходног месеца у односу на жене.

Возачи који су били новчано кажњавани или на други начин санкционисани зато што су имали већу количину алкохола у крви него што је то законом предвиђено су 2,98 пута чешће пријавили вожњу под дејством алкохола од оних који нису били кажњавани .



Изјава возача путничких аутомобила о томе колико често су током управљања аутомобилом били подвргнути алкотесту у последње три године

Око једне трећине возача (34,1%) је изјавило да су бар понекад сетили да су преуморни да би управљали возилом у последњих 12 месеци. Овај проценат је знатно већи на подручју Јужне и Источне Србије (39,4%).

На подручју Републике Србије 3,8% возача је изјавило да је било тестирано на дрогу током вожње у последњих годину дана. Њих 2,8% је изјавило да је санкционисано због употребе дроге током вожње.

УПОТРЕБА СИСТЕМА ЗАШТИТЕ У ВОЗИЛИМА

Око једне четвртине возача (25,9%) је изјавило да се слаже са изјавом да ако возе пажљиво, појасеви нису неопходни. Око 75,2% возача путничких аутомобила сматра да у већини незгода појасеви смањују могућност да се возач или путник тешко повреде. Половина возача (50,0%) је изјавила да се када не користе појас осећају мање угодно, тј. као да им "нешто" недостаје.

Да постоји могућност да остану заробљени појасом у случају незгоде изјавило је 38,9% возача. Када је у питању перцепција вожње блиских пријатеља, 68,3% возача сматра да већина њихових пријатеља користи сигурносни појас.

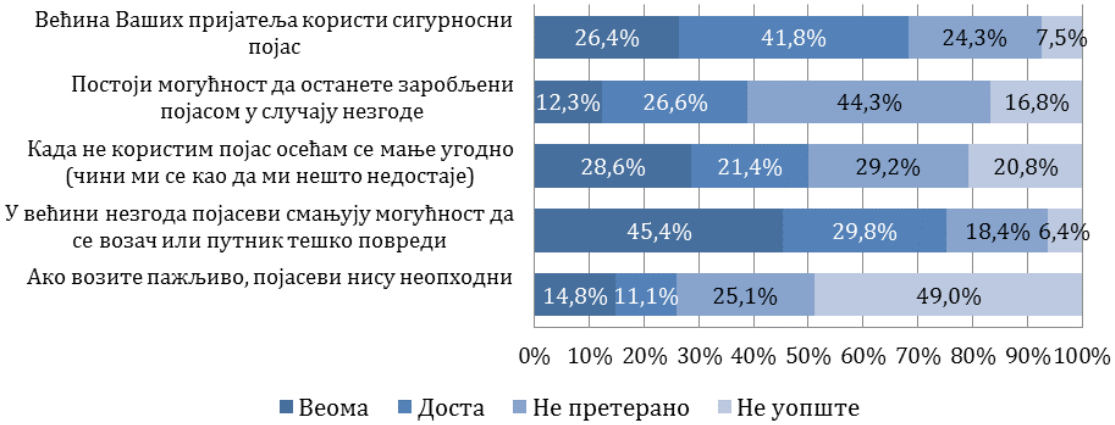
Када је у питању искуство у вези кажњавања због неупотребе сигурносног појаса 8,3% возача је изјавило да су у последње три године новчано или на други начин кажњени. Око половине возача (52,1%) на територији Републике Србије подржава изјаву да казне за некоришћење сигурносног појаса треба да буду строжије. Ова подршка је највећа у Региону Јужне и Источне Србије (59,7%), а најмања у Региону Војводине (48,2%).

КОМПАРАЦИЈА СА SARTRE 4

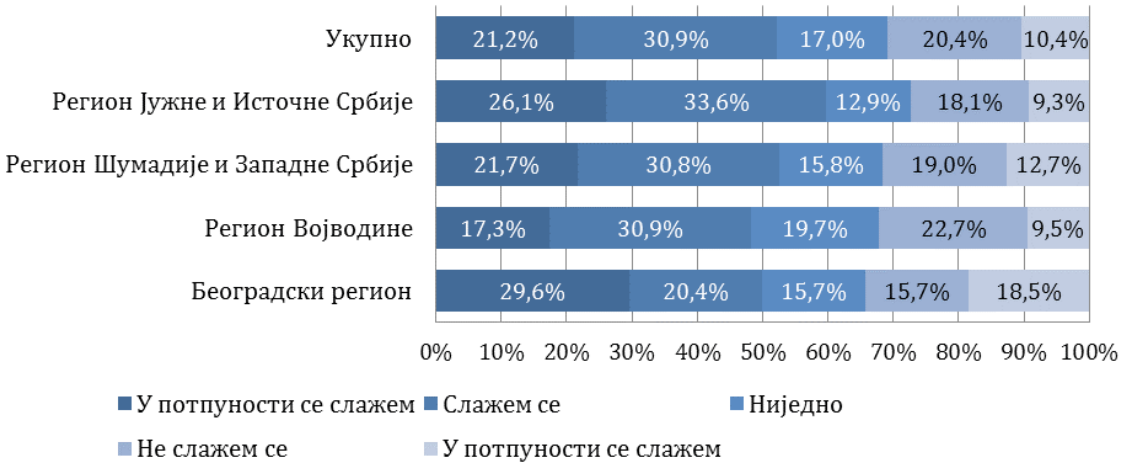
Анализом ставова у вези брзине, закључено је да су возачи у овом истраживању за 29,7% чешће навели да се не слажу са изјавом да прекорачење брзине у насељеним местима за 20 km/h повећава ризик учешћа у саобраћајној незгоди у односу на европски просек.

У SARTRE 4 пројекту око 49,0% возача у Србији је изјавило да концентрација алкохола у крви треба да буде нулте вредности, а у овом истраживању је то 57,9%.

ВОЗАЧИ ПУТНИЧКИХ АУТОМОБИЛА



Ставови возача шутничких аутомобила према појединим изјавама које се тичу употребе сигурносог појаса



Мишљење возача путничких аутомобила о изјави која се односи на то да казне за неупотребу сигурносног појаса треба да буду строжије

БРЗИНА, ВОЖЊА ПОД УТИЦАЈЕМ, СТИЛ ВОЖЊЕ, ЗАШТИТНА ОПРЕМА ...

Да казне за прекорачење брзине треба да буду строжије сматра 42,2% возача мотоцикала. У погледу мера за смањење брзине у саобраћају мотоциклисти су истакли да се највише слажу са увођењем аутоматских камера уколико дође до прекорачења брзине у некој тачки (54,1%) и више мера које се односе на смиривање брзине у саобраћају (53,6%). Они се најмање слажу са увођењем више "Зона 30" у стамбеним зонама (40,9%).

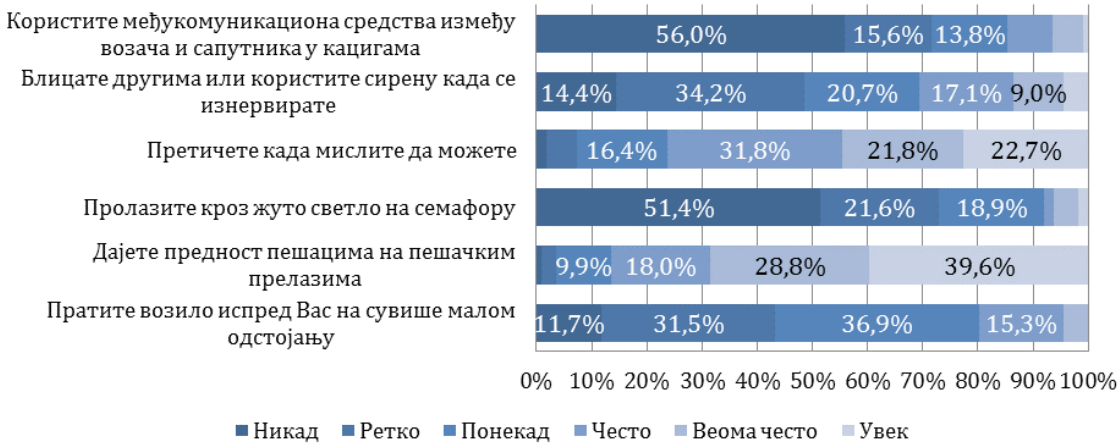
Око трећине мотоциклиста (31,2%) се не слаже да прекорачење брзине у насељеним местима за 20 km/h повећава ризик настанка саобраћајних незгода са другим учесницима (46,7% код возача путничких аутомобила). Са изјавом да ће бити заустављени и кажњени од стране полиције не слаже се 40,2% мотоциклиста (41,1% возача путничких аутомобила). Што се тиче перцепције вожње блиских пријатеља, 68,8% мотоциклиста се слаже са изјавом да би већина њихових пријатеља прекорачила брзину у насељу за 20 km/h.

Пропорција мотоциклиста који су изјавили да су управљали мотоциклом под утицајем алкохола, а да су при том конзумирали понекад и чешће малу количину алкохола је 21,1%. Са изјавом да могу управљати мотоциклом под дејством алкохола безбедно, ако возе пажљиво не слаже се 91,0% мотоциклиста (13,3% возача путничких аутомобила).

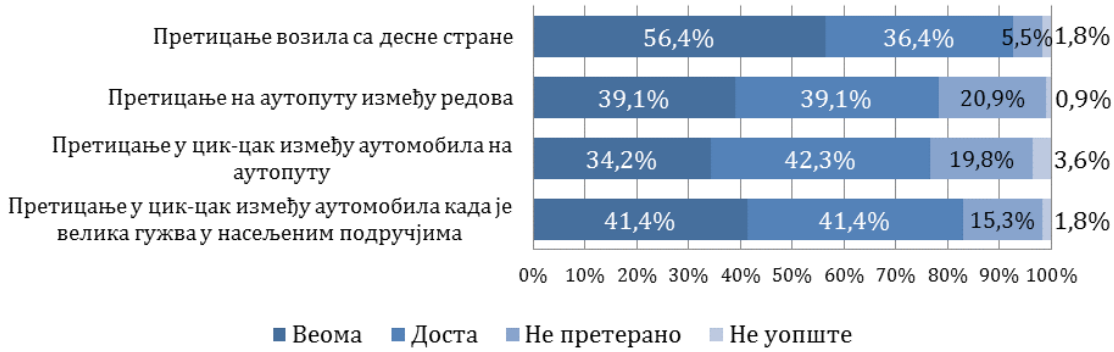
Као најчешћи мотив за вожњу мотоцикла, мотоциклисти су навели забаву/рекреацију, тј. зато што им причињава задовољство (90,1%). То је у складу са SARTRE 4 пројектом (92,0%).

Мотоциклисти су изјавили у 18,9% случајева да уколико управљају мотоциклом пажљиво, кацига им није неопходна. Да ће да их заштитити чак и када кацига није фиксирана, изјавило је 43,2% возача мотоцикала. Око једне петине (20,7%) мотоциклиста је изјавило да носи кацигу једино јер је тако законом дефинисано.

МОТОЦИКЛИСТИ



Учесталост извођења појединих ризичних понашања од стране мотоциклиста



Мишљење мотоциклиста о ризику који прати поједина понашања

Око 18% мотоциклиста је изјавило да су били новчано или на други начин кажњавани у последње 3 године зато што нису носили/ везали заштитну кацигу.

Мотоциклисти нису тако често изјавили да су у последње три године били новчано кажњавани или на други начин санкционисани (5,5% случајева) зато што су управљали мотоциклом под дејством алкохола. Овај проценат је већи у односу на европски просек за 2,5%.

СТАВОВИ О РИЗИЦИМА И ПОНАШАЊЕ ПЕШАКА

Анализом забринутости пешака за поједине проблеме, закључено је да су пешаци највише забринути због незапослености (86,6%), а онда за саобраћајне незгоде (85,5%), што је више у односу на просек SARTRE 4 пројеката за око 15,0%. Пешаци су изражавали мишљење о ризику настанка саобраћајних незгода на путевима у граду у коме живе, а њих 73,4% сматра да нису безбедни.

На питање колико је градска власт заинтересована за безбедност саобраћаја на путевима, 14,8% пешака сматра да је она веома или доста заинтересована. Проценат пешака који сматра да је друмски саобраћај безбеднији данас него пре десет година је 26%.

У погледу ризика који прати поједине видове путовања, 80,9% пешака је изјавило да сматра вожњу мотоцикла као најопаснији вид превоза, затим вожњу аутомобила (62,9%), вожњу бицикла (62,6%), пешачење (35,1%) и вожњу јавним градским превозом (19,0%).

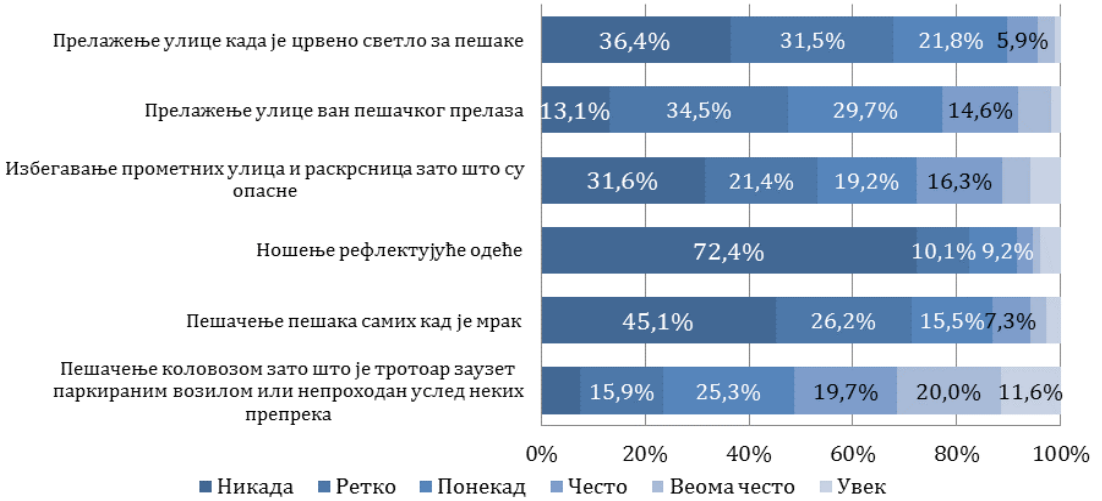
Да "никада" или "ретко" прелазе улицу када је црвено светло за пешаке изјавило је 67,9% пешака што је у складу са SARTRE 4 просеком (71,0%). Да "никада" не прелазе ван пешачког прелаза изјавило је 13,1% пешака, што је за око 4,0% мање од европског просека из SARTRE 4 пројекта. Више од четири петине (82,4%) пешака је изјавило да "никада" или "ретко" носе рефлектујућу одећу и ово је такође у складу са резултатима SARTRE 4 пројекта (око 80,0%).

Око једне трећине пешака (32,7%) је задовољно безбедношћу саобраћаја, што је за око 25% мање у односу просечан резултат у свим државама које су учествовале у SARTRE 4 пројекту.

Више од половине пешака (53,4%) је изјавило да док пешаче, "често", "веома често" или "увек" буду изнервирани од стране возача путничких аутомобила.

ПЕШАЦИ

Ставови пешака према мерама безбедности саобраћаја



Изјаве пешака о учесталости извођења појединих ризичних понашања

Када се посматрају разлике између полова у вези са понашањима пешака, жене статистички значајно ређе носе рефлектујућу одећу од мушкараца, док пешаци мушког пола статистички значајно чешће пешаче коловозом сами за разлику од жена.

Млади пешаци од 17 до 24 године статистичи значајно чешће прелазе на црвено светло на семафору од старосне групе 35-44 године.

СТАВОВИ О РИЗИЦИМА И ПОНАШАЊЕ БИЦИКЛИСТА

У погледу забринутости за поједине друштвене проблеме, највећи проценат бициклиста (86,9%) је изјавио да су забринути за проблем саобраћајних незгода, а онда за проблем незапослености (83,9%) и загађење животне средине (80,5%). Посматрајући ризик од саобраћајних незгода, 76,5% бициклиста сматра да путеви у њиховом граду нису безбедни. Њих 13,6% сматра да је градска власт заинтересована за проблем безбедности саобраћаја на путевима, а 78,3% бициклиста се не слаже са изјавом да је друмски саобраћај данас безбеднији у односу на период од пре десет година.

Бициклисти сматрају да је најопаснији вид превоза вожња мотоцикла преко 50 cm^3 (78,6%), а затим вожња бицикла (66,1%) и вожња аутомобила (60,4%). Они сматрају да су превожење јавним градским превозом (17,3%) и пешачење (36,2%) најмање "опасни".

Да прелазе улицу када је на лантерни црвено светло "више од понекад" пријавило је 12,6% бициклиста, што је у односу на европски просек из SARTRE 4 пројекта мање за око 6%. Да носе рефлектујућу одећу "више од често" изјавило је 38,3% бициклиста, што је у складу са SARTRE 4 просеком (38%). Око једне трећине бициклиста (33,1%) изјавило је да "често" и "више" носе кацигу за бициклисте, што је у односу на SARTRE 4 просек више за око 13,0%. Око три четвртине (75,7%) бициклиста је изјавило да "често" и "више" користи светла приликом вожње по мраку.

Да су задовољни безбедношћу саобраћаја "веома" и "доста" изјавило је 18,4% бициклиста, што је за око 38,0% мање од просека земаља Европске уније из SARTRE 4 пројекта. Стазама за бицикле је задовољно "веома" или "доста" 15% бициклиста, што је за 39,0% мање од европског просека из SARTRE 4 пројекта.

Бициклисти су изјавили да најчешће буду изнервирани од стране возача путничких аутомобила (68,5%), што је двоструко више од европског просека из SARTRE 4 пројекта (34%).

БИЦИКЛИСТИ

Ставови бициклиста према мерама безбедности саобраћаја

Изјаве бициклиста о учесталости извођења појединих ризичних понашања

Ако се посматрају полне разлике у извођењу појединих ризичних понашања, бициклисти мушког пола су изјавили да чешће носе рефлектујућу опрему од жена бициклиста. Бициклисти мушког пола такође статистички значајно чешће носе кацигу од жена бициклиста.

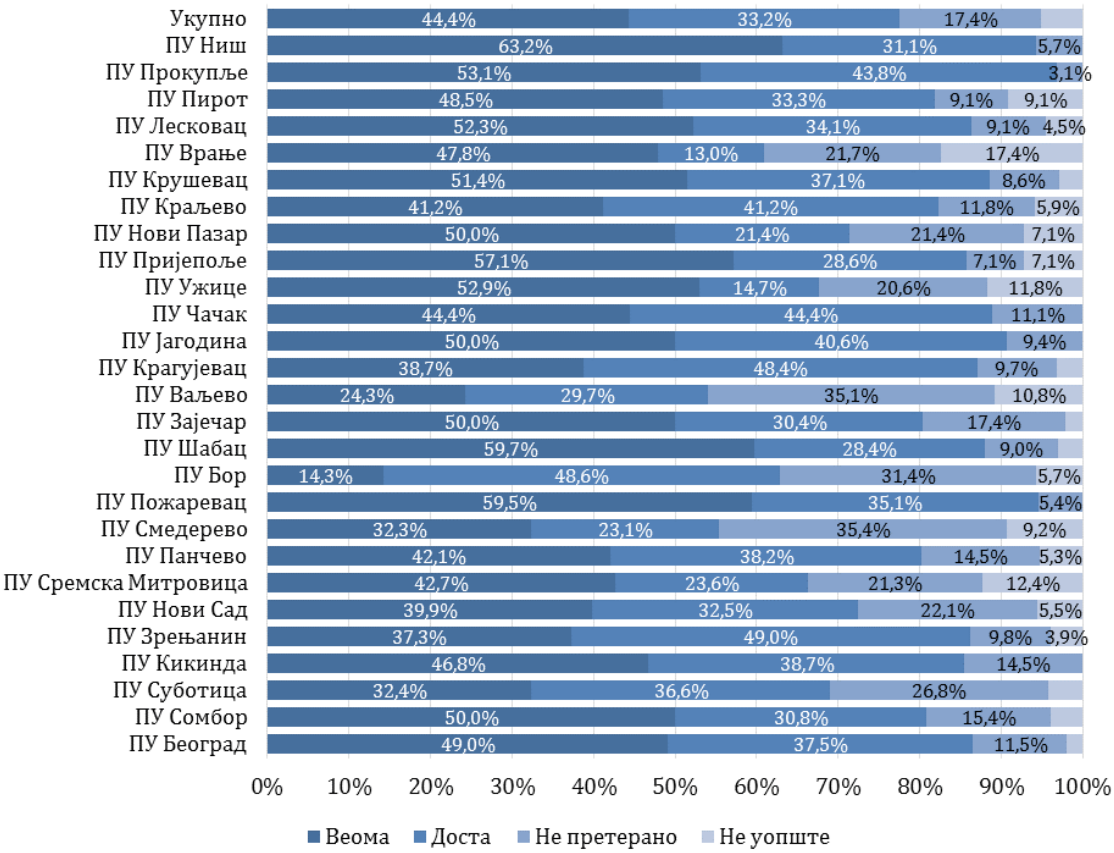
КОМПАРАТИВНА АНАЛИЗА ПО ПОЛИЦИЈСКИМ УПРАВАМА

Возачи из полицијских управа: Прокупље, Пожаревац, Ниш и Јагодина су највише забринути за проблем саобраћајних незгода (96,9%; 94,6%; 94,3% и 90,6% одговора "веома" и "доста", респективно), док су са друге стране возачи путничких аутомобила из полицијских управа Ваљево, Смедерево и Врање најмање забринути за овај проблем (54,1%; 55,4% и 60,9%, респективно). Највише возача из полицијских управа Нови Пазар (60,7%) и Суботица (53,9%) сматра да су путеви у њиховом граду безбедни, а најмање из полицијских управа Београд (11,2%), Прокупље (12,1%) и Зрењанин (15,4%).

Да је градска власт "веома" или "доста" заинтересована за проблем безбедности саобраћаја сматра 42,1% возача путничких аутомобила из полицијске управе Суботица и 41,8% из полицијске управе Сремска Митровица. Веома лоше мишљење о заинтересованости градских власти за проблем безбедности саобраћаја имају возачи из полицијских управа Прокупље (3%), Зрењанин (3,8%), Пожаревац (6,6%) и Чачак (8,8%).

Намеру да прекорачују брзину за 20 km/h у насељеном подручју "понекад" и "чешће" пријавило је 71,4% возача из ПУ Бор, 69,2% из ПУ Ваљево и 60,4% из ПУ Београд. Око једне петине возача из ПУ Пријепоље (19,2%) и ПУ Нови Пазар (21,4%) и ПУ Пожаревац (23,0%) пријавило је намеру да прекорачују брзину у насељеном подручју за 20 km/h.

Да "никада" нису управљали возилом претходног месеца, а да су при томе конзумирали макар и малу количину алкохола највише је изјавило возача путничких аутомобила из полицијских управа Пријепоље (89,3%), Пожаревац (75,0%), Зрењанин (72,5%) и Јагодина (70,0%). Са друге стране, најмање возача путничких аутомобила је изјавило да претходног месеца "никада" нису управљали возилом под утицајем макар и мале количине, алкохола из полицијских управа Ваљево (25,6%), Бор (26,5%), Суботица (44,6%) и Крагујевац (44,7%) .



Забринутост возача путничких аутомобила за проблем саобраћајних незгода

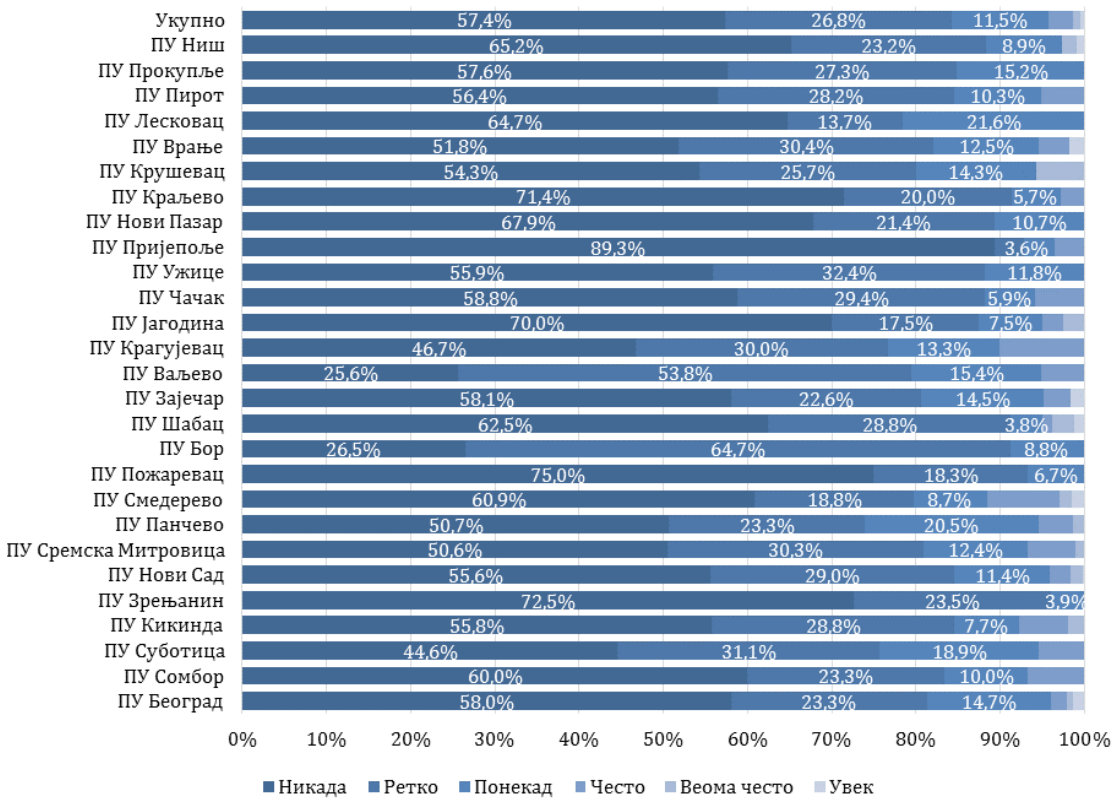
Анализа возача путничких аутомобила о томе колико се слажу да казне за вожњу под утицајем алкохола треба да буду строжије, највећи степен слагања су исказали возачи путничких аутомобила из полицијских управа Пријепоље (85,0%) и Пирот (80,0%), а најмањи возачи путничких аутомобила из полицијских управа Бор (14,3%) и Кикинда (29,3%).

Вожњу у уморном стању најчешће су пријавили возачи из полицијских управа: Бор (78,8%), Пријепоље (59,3%), Шабац (54,4%) и Суботица (52,1%), а са друге стране најређе возачи путничких аутомобила из полицијских управа Ваљево (10,5%), Зрењанин (17,6%) и Кикинда (27,5%).

КОМПАРАТИВНА АНАЛИЗА ПО ПОЛИЦИЈСКИМ УПРАВАМА

Степен самопријављене употребе сигурносног појаса од стране возача путничких аутомобила на путевима у насељеним местима је највећи у полицијским управама Чачак и Нови Пазар (85,7%), затим Крушевац (82,9%), Зајечар (76,6%), Смедерево (73,8%) и Сомбор (73,1%). Са друге стране најмањи степен употребе сигурносног појаса од стране возача путничких аутомобила на путевима у насељеним местима је у полицијским управама Ваљево и Панчево (45,7%), затим у ПУ Суботица (46,5%) и у ПУ Шабац (50,7%).

Да казне за неупотребу сигурносног појаса треба да буду строжије највише се слажу возачи путничких аутомобила из полицијских управа Прокупље (90,9%), Бор (68,6%), Врање (68,6%) и Пријепоље (66,7%), а најмање се слажу возачи путничких аутомобила из полицијксих управа Сомбор (28,0%) и Ваљево (34,2%).



Учесталост пријављене вожње под утицајем макар и мале количине алкохола по полицијским управама

Јавни ризик и просечни скор ставова према брзој вожњи

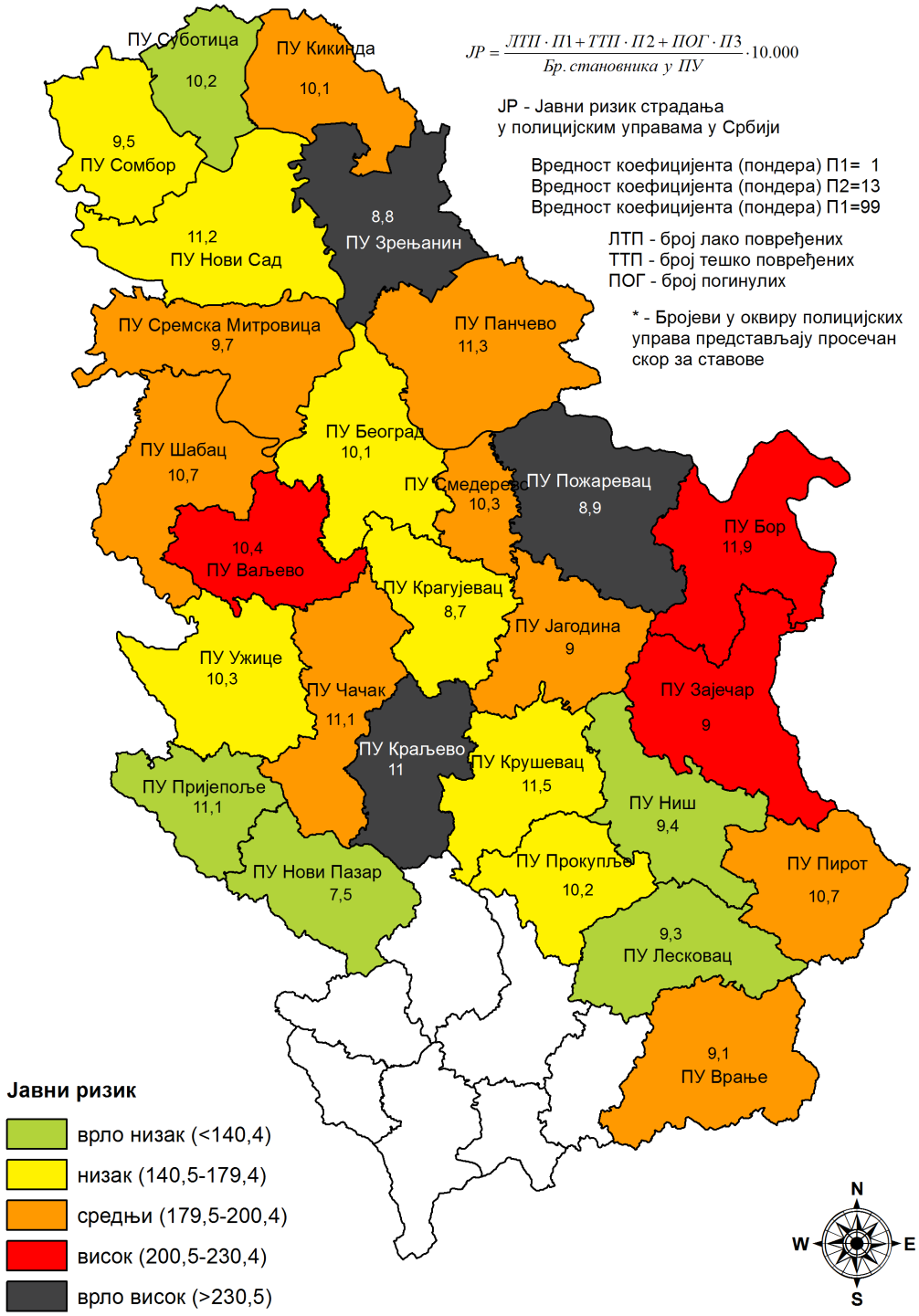
$$JP = \frac{ЛТП \cdot П1 + ТТП \cdot П2 + ПОГ \cdot П3}{Бр.\ становника\ у\ ПУ} \cdot 10.000$$

JP - Јавни ризик страдања
у полицијским управама у Србији

Вредност коефицијента (пондера) П1= 1
Вредност коефицијента (пондера) П2=13
Вредност коефицијента (пондера) П1=99

ЛТП - број лако повређених
ТТП - број тешко повређених
ПОГ - број погинулих

* - Бројеви у оквиру полицијских управа представљају просечан скор за ставове

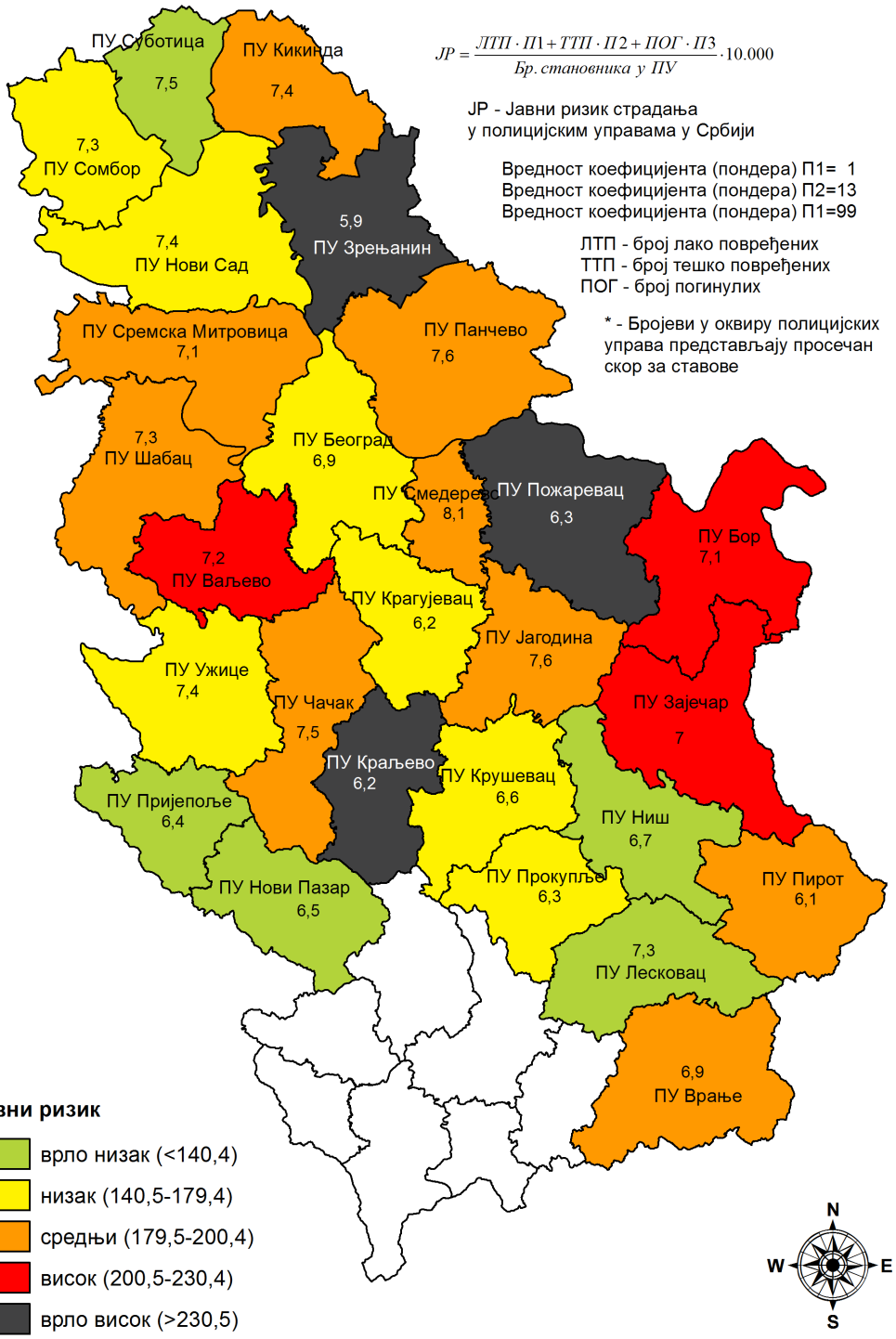


* Нижи скорови су бољи са аспекта безбедности саобраћаја.

НАЈЗНАЧАЈНИЈИ РЕЗУЛТАТИ ИСТРАЖИВАЊА

- Мање од једне петине учесника у саобраћају обухваћених овим истраживањем је изјавило да власт није заинтересована за проблем безбедности саобраћаја.
- Ризична понашања која су возачи путничких аутомобила навели да најчешће чине су слеђење возила на непрописном одстојању, пролазак на жуто светло на семафору и употреба мобилног телефона у току вожње.
- Највећи проценат (47%) возача се не слаже да прекорачење брзине у насељеним местима за 20 km/h повећава ризик учешћа у саобраћајној незгоди.
- Са изјавом да казне за прекорачење брзине треба да буду строже слаже се око једне четвртине возача путничких аутомобила, мало мање од половине мотоциклиста и око четири петине пешака и бициклиста.
- Возачи мушког пола имају израженију намеру да прекорачују брзину у односу на жене. Смањењем година возачког искуства повећава се учесталост намере возача да брзо возе. Возачи мушког пола су чешће пријавили вожњу под утицајем алкохола од жена.
- Више од половине возача путничких аутомобила сматра да законски лимит за количину алкохола у крви у току вожње треба ограничити на нулту вредност. Готово четири петине возача путничких аутомобила и мотоциклиста се слаже са изјавом да казне за вожњу под утицајем алкохола треба да буду строже.
- Око једне четвртине возача је изјавило да се слаже са изјавом да ако возе пажљиво, појасеви нису неопходни. Око једне петине мотоциклиста је изјавило да носи кацигу само зато јер је тако законом дефинисано.
- Да "никада" или "ретко" прелазе улицу када је црвено светло за пешаке изјавило је 68% пешака, а да никада не прелазе ван пешачког прелаза изјавило је њих 13%.
- Да прелазе улицу на црвено светло "више од понекад" пријавило је 13% бициклиста, а да носе рефлектујућу одећу изјавило је 38% бициклиста.

Јавни ризик и просечни скор ставова према вожњи под утицајем алкохола



$$JP = \frac{ЛТП \cdot П1 + ТТП \cdot П2 + ПОГ \cdot П3}{Бр.\ становника\ у\ ПУ} \cdot 10.000$$

JP - Јавни ризик страдања у полицијским управама у Србији

Вредност коефицијента (пондера) П1= 1
Вредност коефицијента (пондера) П2=13
Вредност коефицијента (пондера) П1=99

ЛТП - број лако повређених
ТТП - број тешко повређених
ПОГ - број погинулих

* - Бројеви у оквиру полицијских управа представљају просечан скор за ставове

* Нижи скорови су бољи са аспекта безбедности саобраћаја.

Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

Агенција за безбедност саобраћаја
Булевар Михајла Пупина 2 (исток)
11070 Нови Београд
011/214-50-89
011/214-49-62

www.abs.gov.rs
abs@abs.gov.rs
planiranje@abs.gov.rs

Директор
Милан Божовић

Уредник
Мирослав Росић

Припремили
Мирослав Росић
Драгослав Кукић
Јелена Милошевић

Графички дизајн
Сектор за истраживања

Штампа
Агенција за безбедност саобраћаја, јануар 2015