

## **ISTRAŽIVANJE UPOTREBE SIGURNOSNOG POJASA NA PODRUČJU OPŠTINE TESLIĆ**

**SAŽETAK:** U današnje vrijeme sve veći broj ljudi se odlučuje da bude aktivan učesnik u saobraćaju, odnosno da upravlja motornim vozilom. To više nije luksuz, ni privilegija povlašćenih, to postaje svakodnevna potreba i sastavni dio života.

Čovjek je najznačajniji, ali i najsloženiji činilac bezbjednosti saobraćaja. Istraživanja su dokazala da bezbjedno funkcionisanje saobraćaja velikim dijelom zavisi od ljudskog faktora, unutrašnjih izvora ponašanja i individualne reakcije na situacije sa kojima se vozač susreće na putu.

Korišćenje sigurnosnog pojasa na prednjim sedištima, smanjuje rizik od smrtnog stradanja za 40–50 %, dok za putnike na zadnjem sedištu taj procenat iznosi između 25–75 %.

U radu je prikazano istraživanje upotrebe sigurnosnog pojasa na području opštine Teslić.

**KLJUČNE RIJEČI:** saobraćajne nezgode, bezbjednost saobraćaja, sigurnosni pojas.

### **1. Uvod**

Današnji razvoj civilizacije iskazao je veliku potrebu za razvojem saobraćaja, a posebno drumskog saobraćaja, koji kao ni jedan drugi vid saobraćaja, ne omogućava prevoz od „vrata do vrata“. To je jedan od razloga zašto se, u današnje vreme, smatra da je drumski saobraćaj jedan od osnovnih elemenata na kojima počiva svako savremeno društvo.

Novija istraživanja potvrdila su mnogobrojne i značajne faktore bezbjednosti saobraćaja. Većina faktora saobraćajnih nezgoda potiču od čovjeka, njegovih osobina kao regulatora ponašanja. Ta činjenica obavezuje da se čovjeku, najbitnijem učesniku u saobraćaju, najviše posveti adekvatna pažnja. Osnovna pretpostavka je da se učesnici u saobraćaju, posebno kandidati – vozači, nauče i osposobe za kvalitetno i bezbjedno učešće u saobraćaju, viši nivo znanja, veština, navika, i saobraćajne kulture.

Nova kultura u prevenciji saobraćajnih nezgoda na putevima inspirisana je obimom, prirodom i štetnim domašajima ovih pojava i postavlja nove zahtjeve kako u pogledu subjekata koji ovaj mehanizam treba da sačuvaju, tako i u pogledu sadržaja mjera društvene intervencije koju preduzimaju. Veliki značaj u ovom mehanizmu imaju auto-moto društva.

Sigurnosni pojasevi jedan su od elemenata zaštite vozača i putnika u motornim vozilima, namijenjeni zaštititi osoba prilikom sudara i iznenadnog zaustavljanja vozila. Korišćenje ugrađenih sigurnosnih pojaseva zakonska je obaveza svih vozača, putnika na prednjem i putnika na zadnjim sjedištima motornih vozila.

## 2. Upotreba sigurnosnog pojasa na području opštine Teslić

AMS RS i AMD u toku 2020. godine učestvovala su zajedno sa Ministarstvom saobraćaja i veza Republike Srpske, Ministarstvom unutrašnjih poslova Republike Srpske i Agencijom za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske, u provođenju preventivne kampanje pod nazivom „Niti 1 nevezan pojas!“.

AMS RS i AMD vrše mjerenje upotrebe sigurnosnog pojasa kod korisnika vozila na osnovu međunarodne stručne metodologije. Na osnovu te metodologije mjerenja se vrše na lokacijama puteva u naselju i van naselja.

Cilj provođenja ove kampanje jeste povećanje upotrebe sigurnosnih pojaseva kod korisnika vozila. U određenom vremenskom periodu sprovedena je preventivna aktivnost, te je u tom periodu AMD „Teslić“ izvršilo postavljanje plakata i podjelu letaka u opštini Teslić. U okviru navedene kampanje AMS RS i AMD vršiče istraživanje upotrebe sigurnosnih pojaseva kod korisnika vozila i njihovih stavova o upotrebi sigurnosnog pojasa. Istraživanje se treba provesti na tačno zadatim lokacijama i u vremenskim intervalima u toku dana. Auto moto društva u toku brojanja treba da evidentiraju upotrebu / neupotrebu sigurnosnog pojasa kod vozača, suvozača (odrasli i djeca) i putnike na zadnjim sjedištima (odrasle i djecu) u putničkim automobilima.

Takođe u sklopu navedene kampanje AMD „Teslić“ izvršilo je i anketiranje vozača o upotrebi / neupotrebi sigurnosnog pojasa za vrijeme vožnje.

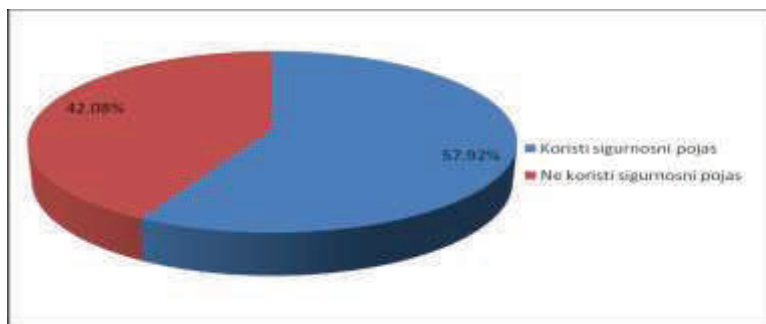
Istraživanje je sprovedeno 2020. godine. Zbog novonastale situacije u vezi sa COVIDOM, istraživanje je rađeno 1x (jedan puta) u toku godine. U prethodnim godinama, istraživanje je rađeno 2x (dva puta) u toku godine, prije i posle kampanje.

U sljedećoj tabeli (Tabela 1) dati su rezultati istraživanja upotrebe sigurnosnog pojasa kod vozača.

Tabela 1. Rezultati istraživanja upotrebe sigurnosnog pojasa kod vozača

	Broj	Procenat
Muških vozača:	600	81,2 %
Ženskih vozača:	139	18,8 %
Vezanih muških vozača:	319	53,2 %
Vezanih ženskih vozača:	109	78,4 %
Nevezanih muških vozača:	281	46,8 %
Nevezanih ženskih vozača:	30	21,6 %

Na sljedećoj slici (Slika 1) dijagramski je prikazana struktura upotrebe sigurnosnog pojasa kod vozača.



Slika 1. Struktura upotrebe sigurnosnog pojasa kod vozača

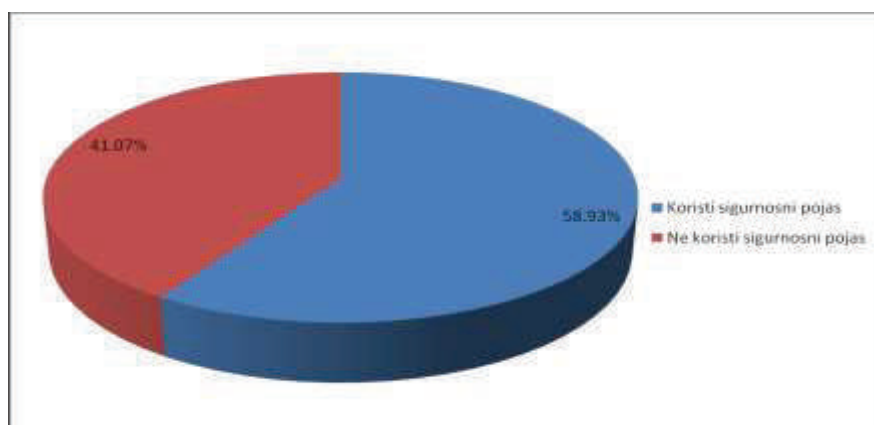
U istraživanju je učestvovalo 739 vozača (600 muških i 139 ženskih vozača). Prema rezultatima istraživanja, iz prethodne tabele, vidljivo je da 46,8 % muških vozača ne koristi sigurnosni pojas, dok je kod ženske populacije taj procenat skoro dvostruko manji i iznosi 21,6 %. U ukupnom uzorku vozača obuhvaćenim istraživanjem, od 739 vozača, njih 311 ili 42,08 % ne koristi sigurnosni pojas.

U sljedećoj tabeli (Tabela 2) dati su rezultati istraživanja upotrebe sigurnosnog pojasa kod suvozača.

Tabela 2. Rezultati istraživanja upotrebe sigurnosnog pojasa kod suvozača

Muških suvozača	97
Ženskih suvozača	124
Djece suvozača	3
Vezanih muških suvozača	44
Vezanih ženskih suvozača	86
Vezanih dječijih suvozača	2
Nevezanih muških suvozača	53
Nevezanih ženskih suvozača	38
Nevezanih dječijih suvozača	1

U istraživanju su učestvovala 224 suvozača (muški, ženski i djeca). Nevezanih suvozača bilo je 92 ili 41,07 %. Na sljedećoj slici (Slika 2) dijagramski je prikazana struktura upotrebe sigurnosnog pojasa kod suvozača.



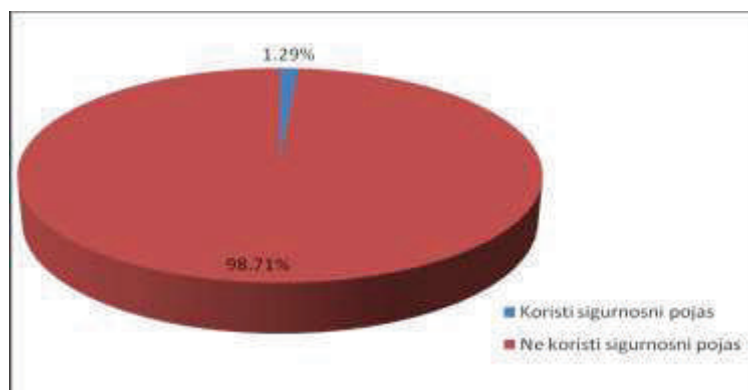
Slika 2. Struktura upotrebe sigurnosnog pojasa kod suvozača

U sljedećoj tabeli (Tabela 3) dati su rezultati istraživanja upotrebe sigurnosnog pojasa kod putnika na zadnjim sjedištima.

Tabela 3. Rezultati istraživanja upotrebe sigurnosnog pojasa kod putnika na zadnjim sjedištima

Muških putnika na zadnjem sjedištu	21
Ženskih putnika na zadnjem sjedištu	34
Dječijih putnika na zadnjem sjedištu	23
Vezanih muških putnika na zadnjem sjedištu	0
Vezanih ženskih putnika na zadnjem sjedištu	0
Vezanih dječijih putnika na zadnjem sjedištu	1
Nevezanih muških putnika na zadnjem sjedištu	21
Nevezanih ženskih putnika na zadnjem sjedištu	34
Nevezanih dječijih putnika na zadnjem sjedištu	22

U istraživanju su učestvovala 78 putnika na zadnjim sjedištima (muški, ženski i djeca). Nevezanih putnika na zadnjim sjedištima bilo je 77 ili 98,71 %. Na sljedećoj slici (Slika 3) dijagramski je prikazana struktura upotrebe sigurnosnog pojasa kod putnika na zadnjem sjedištu.



Slika 3. Struktura upotrebe sigurnosnog pojasa kod putnika na zadnjim sjedištima

### 3. Zaključna razmatranja

Saobraćajne „nezgode“ nisu „nesreće“, tj. stradanje u saobraćaju nije slučajno, već je rezultat sistemskih grešaka i nerada. Trend porasta broja poginulih i povređenih u saobraćaju može se promjeniti dobro organizovanim radom i sprovođenjem dobro osmišljenih i koordiniranih mjera. U starosnoj grupi od 5 do 44 godine, povrede u saobraćaju predstavljaju jedan od tri vodeća uzroka smrti. Ukoliko ne budu preduzete neke efikasnije mere, posljedice saobraćajnih nezgoda će postati peti vodeći uzrok smrti u svijetu i rezultiraće brojem od oko 2.400.000 smrtnih slučajeva godišnje.

Pojas je konstruisan tako da prelazi preko najčvršćih delova tela – ramena i karličnog pojasa. Poznato je da se prilikom sudara opterećenje vozača i putnika povećava i do 20 puta. Na taj način putnik sa zadnjeg sedišta može da povredi vozača ili suvozača na prednjem

sjedištu, nezavisno od toga da li oni koriste pojas ili ne. Zato je važno da pojas koriste svi putnici u vozilu.

Korišćenje sigurnosnog pojasa na prednjim sjedištima, smanjuje rizik od smrtnog stradanja za 40–50 %, dok za putnike na zadnjem sjedištu taj procenat iznosi između 25–75%.

Za potrebe ovog rada izvršeno je istraživanje korišćenja sigurnosnih pojaseva u naseljenom mjestu. U istraživanju je učestvovalo 739 vozača (600 muških i 139 ženskih vozača). Prema rezultatima istraživanja, vidljivo je da 46,8 % muških vozača ne koristi sigurnosni pojas, dok je kod ženske populacije taj procenat skoro dvostruko manji i iznosi 21,6 %. U ukupnom uzorku vozača obuhvaćenim istraživanjem, od 739 vozača, njih 311 ili 42,08 % ne koristi sigurnosni.

## LITERATURA

- Dragač, R. (2012). *Metodika izvođenja teorijske obuke upravljanja automobilom*. Beograd.
- Lipovac, K., Milojević, B., Tešić, M. (2018). *Priručnik za jačanje kapaciteta jedinica lokalne samouprave iz oblasti bezbjednosti saobraćaja*.
- Cerovac, V. (2001). *Tehnika i sugrnost prometa*. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti.
- Zakon o osnovima bezbjednosti saobraćaja na putevima Bosne i Hercegovine, *Službeni glasnik Republike Srpske*, br. 96/2006, 04. 10. 2006.

**Gordana Aleksić, M.Sc.**  
**Mladen Klječanin, M.Sc.**

## **SURVEY FOR THE USE OF SEAT BELTS IN THE MUNICIPALITY OF TESLIĆ**

### *Summary*

Nowadays, an increasing number of people decide to be an active participant in traffic, ie to drive a motor vehicle. It is no longer a luxury, nor a privilege of the privileged, it becomes an everyday need and an integral part of life.

Man is the most important, but also the most complex factor in traffic safety. Research has proven that the safe functioning of traffic largely depends on the human factor, internal sources of behavior and individual reaction to situations that the driver encounters on the road.

Using a seat belt in the front seats reduces the risk of death by 40–50 %, while for rear seat passengers this percentage is between 25–75 %.

The paper presents a research on the use of seat belts in the Municipality of Teslić.

*Key words:* traffic accidents, traffic safety, seat belt.