

KULTURA PROMETNOG PONAŠANJA SUDIONIKA U PROMETU

Daša Poredoš, dipl.soc. radnik; Hrvatsko društvo za hospicij/palijativnu skrb HLZ-a
Mr.sc. Ina Stašević, dipl.soc. radnik, Medicinski fakultet Sveučilišta u Splitu
Zoran Ivoš, službenik za prometnu preventivu cestovnog prometa PPP Kutina

Na uzorku od 200 ispitanika s područja nadzora i odgovornosti Postaje prometne policije Kutina koje uključuje grad Kutinu i pripadajuće općine provedeno je istraživanje o kulturi prometnog ponašanja sudionika u prometu. Ispitanici su bili podjeljeni u dvije skupine. Prvu skupinu (skupina I) činile su osobe koje su kao sudionici u prometu tijekom 2001. godine počinili jedno ili više prometnih prekršaja i za iste bili kažnjeni odgovarajućom kaznom (sankcijom), a drugu skupinu (skupina II) činile su osobe koje su kao sudionici u prometu tijekom 2001. godine počinili jedno ili više prometnih prekršaja, te za iste nisu bili kažnjeni. Cilj je bio utvrditi razinu kulture prometnog ponašanja sudionika u prometu, a glavni problem utjecaj kazne na promjenu ponašanja, odnosno saznati da li su oni ispitanici koji su bili kažnjeni postali odgovorniji i oprezniji u prometu. Rezultati su prikazani pomoću apsolutnih i relativnih vrijednosti, te obrađeni metodom χ^2 -testa. Rezultati pokazuju da ispitanici obiju skupina imaju nisku razinu kulture prometnog ponašanja, odnosno da ju većina procjenjuje lošom. Nadalje, kazna ne utječe na promjenu ponašanja, tj. ispitanici koji su za počinjene prekršaje u prometu bili kažnjeni nadalje su nedovoljno oprezni i nedovoljno tolerantni. Nema statistički značajnih razlika između skupina kažnjavanih i nekažnjavanih ispitanika glede samoprocjene osobne kulture prometnog ponašanja.

Ključne riječi: promet, kazna, kultura prometnog ponašanja

On the sample of 200 people under the responsibility and surveillance of the Police-station Kutina, which includes the town of Kutina with its municipalities, a research on the behaviour of people in traffic was conducted. People were divided into two groups. The first group (group I) were the people who, during 2001, committed one or more traffic offence, and for which they were adequately fined. The second group (group II) consisted of people who committed one or more traffic offence during 2001, for which they have not been fined. The aim of the research was to note the level of behaviour of people in traffic, that is, to find out whether the people who had been fined became more responsible and more cautious in traffic. The results were shown by the means of the absolute and the relative values, and were done by the usage of χ^2 -test. The results have shown that the people in both groups are showing the low level of responsibility in behaving in traffic or that the majority of people described it as being bad. Furthermore, the offence does not influence the change in behaviour, that is, the people who were fined with the traffic offence are still not cautious or tolerant enough. Statistically, with regard to self-estimation of personal behaviour in traffic, there are not significant differences between the fined people and those who were not.

Key words: traffic, fine, traffic behaviour

I. UVOD

Ceste i ulice nas povezuju s kućom, školom, radnim mjestom, igralištem, kinom, kazalištem, s prijateljima i rođacima u gradu i u selu. Na ulicama i cestama smo pješaci, biciklisti, mopedisti, putnici i vozači u osobnima automobilima, autobusima i tramvajima. Svi smo sudionici u prometu. Sudionika u prometu ima danas tako mnogo da jedva prolaze jedni pored drugih, ponkad se i guraju, pa i ljute jedni na druge. Uvijek u takvoj žurbi brzina kretanja može biti uzrokom opasnosti koje ugrožavaju ljudske živote. Nije od uvijek bilo tako. Za kratko su vrijeme brojna nemotorna i motorna vozila osvojila svijet. Zamjenila su noge životinje koje se nosile ili su upregnute vukle teret ili kola u kojima su se vozili ljudi. Sve se to brzo zaboravilo. Danas bi nam bilo nezamislivo živjeti bez osobnih automobila, bicikala, mopeda, motocikala, autobusa i drugih prijevoznih sredstava. Kako je god čovjek uspio pripitomiti životinju da mu bude radno i prijevozno sredstvo, tako se vrlo brzo i sam prilagodio automobilima s kojima se druži i koristi ih na ulicama i cestama u kretanju i mirovanju.

Cestama i ulicama teče život. Taj život ne smijemo prepustiti slučaju zbog opasnosti koje u sebi kriju automobili i mnogi drugi sudionici u prometu. Stoga se čovjek pobrinuo da odredi prometna i sigurnosna pravila kretanja, kako za pješake tako i za vozače svih vrsta vozila. Pravilima je određeno kako se smiju kretati pješaci i vozila, a prometni znakovi, uočavajući njihove raznobojne simbole s mnogim obavijestima, porukama i upozorenjima pomažu svim sudionicima prometa u boljem snalaženju. Potrebno je naučiti prometna i sigurnosna pravila i upoznati prometne znakove kako bi u prometu na cestama kao pješaci i vozači ponašali se kulturno zbog osobne sigurnosti i sigurnosti svih sudionika u prometu (Kišić, 1994.).

Nikada se ovolik «danak u krvi» nije «dobrovoljnije» polagao na žrtvenik čovjekova egoizma i primitivizma. U svim zemljama svijeta poduzimaju se preventivne mjere, akcije i aktivnosti radi što veće sigurnosti u prometu. Sadašnje stanje u prometu, posebno stupanj sigurnosti prometa, nezadovoljavajuće je u svakom svom obliku. Ipak je sigurnost krajnje zabrinjavajuća u cestovnom prometu jer je u njega uključeno gotovo čitavo stanovništvo. Sigurnost u prometu ugrožavaju pojave prometne delikvencije, predispozicija za nesreće i ergonomski faktori. Ako se zna da neke osobe lakše postaju žrtvom ili uzrokom prometne nesreće, da to postaju lakše u određenim okolnostima i u neko određeno vrijeme, onda to treba znati koristiti u svrhu prevencije.

Analiza uzroka prometnih nesreća u cestovnom prometu ukazuje na to da je zahvaljujući poboljšanju tehnologije prometa, znatno smanjeno ugrožavanje sigurnosti zbog tehničkih nedostataka kao što su otkazivanje uređaja u vozilu, loše kvalitete prometnica i neprikladne signalzacije. Niti čimbenici okoliša uz potrebno pridržavanje propisa ne mogu toliko ugroziti sigurnost prometa kao što to može čovjek. Te odnose i međusobnu ovisnost pokazuje pet najvažnijih čimbenika za sigurnost prometa: sudionik u prometu, obavijesti, prometnice, okoliš i vozilo.

Uloga čovjeka u prometnom nesretnom događaju (prema Mlinarić, 1994.):

- a) faktor čovjeka (oko 85%):
 - pogrešne odluke i procjene (umor, utjecaj alkohola, lijekova, droge i sl.)
 - vještina (kordinacija pokreta, procjena udaljenosti, brzina, širina i visina prolaza)
 - znanje (poznavanje prometnih znakova, propisa, vlastitih sposobnosti i sl.)
 - sposobnosti (osjetilnih organa, psihomotorne i mentalne)
- b) ostali faktori (oko 15%)

Usprkos napredku tehnologije prometa, psihofizičko stanje svih sudionika u prometu odlučuje kako će se u stanovitom trenutku odgovorna osoba ponašati da bi predvidjela mogućnost nesreće i da bi je svrhovitom mjerom spriječila. Umor je najčešći uzrok nezgoda jer njemu podliježe svaki čovjek. Uzroci grešaka što ih čovjek čini u prometu:

- greške nastale kao posljedica psihološkog stanja čovjeka
- greške nastale kao posljedica ograničenosti osjetilnih organa čovjeka
- greške nastale zbog nedostatka antropometrijskih osobina i pokretljivosti čovjeka
- greške nastale zbog štetnog djelovanja onečišćenog okoliša

Čovjek kao faktor sigurnosti u prometu prisutan je:

- izravno, kao sudionik u prometu
- posredno, kao graditelj cesta i onaj koji ih održava, kao konstruktor vozila i onaj koji ih popravlja, kao onaj koji donosi zakone o sigurnosti u prometu i brine se o njihovoj primjeni, ili onaj koji na cestama postavlja prometne znakove i oznake, ili onaj koji obavlja liječničke preglede, koji odgaja i obrazuje sudionike u prometu

U razmatranju sigurnosti u prometu potrebno je razlučiti koliko i na koji način asocijalno ponašanje sudionika u prometu utječe na sigurno odvijanje svih prometnih tokova. Tako se odmah susrećemo s postojanjem ili nepostojanjem *sklonosti nesrećama*. Pod tim pojmom se razumijeva relativna sposobnost ili nesposobnost čovjeka da odgovori svim zahtjevima uključivanja u prometna zbivanja i kasnijem prilagođavanju njima. Sigurno je da se nitko nije rodio s nekom sklonošću za nesreće, nego se ona kasnije stvara, ovisno o brojnim čimbenicima u čovjeku kao što su tjelesni, psihofizički i psihološki defekti, emotivna nestabilnost, ekstravertiranost i introvertiranost, stupanj izobrazbe, životna dob, raspoloženje, rastresenost, sklonost uživanju alkohola, droga i pušenja (Mlinarić, 1994.).

Suvremeni promet zahtijeva od svih sudionika u prometu da se ponašaju civilizacijski i kulturno. To znači da se sudionici u prometu moraju pridržavati određenih pravila ponašanja kako se ne bi morale primjenjivati disciplinske i kaznene mjere za prekršitelje. Pravila ponašanja sudionika u prometu određuju se zakonom o sigurnosti pojedinih oblika prometa, a dopunjuju i pravilnicima koji su svojstveni za svaku vrstu poslova o kojima ovisi sigurno odvijanje prometa. Tako glede cestovnog prometa kod nas se primjenjuje Zakon o sigurnosti prometa na cestama iz svibnja 1996. godine (NN br.43/96). Osim zakona i pravila veliku važnost za normalno odvijanje prometa ima kulturno ponašanje svih sudionika.

Ono ovisi o kućnom i školskom odgoju i o stjecanju takvog ponašanja na radnom mjestu i u kontaktima s drugim ljudima. Nedisciplina je u našim uvjetima čest uzrok prometnih nesreća pri čemu karakter pojedinca može biti odlučujući. Tako su ekstorvertirani neurotici skloniji riziku u prometu od introvertiranih, što opet znači da su ovi prvi agresivniji (Gurdulić-Šverko, i sur., 1990). Neizbježnost naglog razvoja svih oblika prometa proizvod je naše civilizacije, ali se uz to razvila i tzv. prometna delikvencija. Pritom valja razlučiti kriminalitet od grešaka u prometu. U ukupnom broju prometne delikvencije svega 20% se može označiti kriminalnim, a ostalo se pripisuje grešci (Jelačić i sur., 1988.).

U psihološkom pogledu kazna je namjerno izazvana negativna posljedica koju subjekt mora doživjeti nakon izvjesnih svojih reakcija, a koje se smatraju nepoželjnim ili štetnim. Kaznu obično određuje neki autoritet. Osnovni je efekt kazne relativno brzo odvikavanje od onih reakcija protiv kojih je kazna usmjerena. Zasebni oblik kazne je ukor (prijekor) ili pokuda. Ukori je kazna kojom se djeluje na kognitivnu sferu kažnjavanog subjekta (Petz, 1992.).

Ugrožavanje sigurnosti u prometu tretira se kao krivično djelo. Krivnja se može pojaviti kao umišljaj ili nehat, što uključuje određenu namjeru ili svijest krivca. Kada vozač vozilom u prometu na cesti postupa protiv propisa o pravilima prometa i izazove prometnu nezgodu, smatra se da je to učinio svjesno.

Zadaća svih osoba koje su zadužene za sigurnost prometa trebala bi biti usmjerena na pronalaženje onih aktivnih sudionika u prometu koji se opasno i rizično ponašaju kako bi na vrijeme bili isključeni iz prometa. Tu pripadaju i one osobe koje čine prekršaje bez većih posljedica, jer je njihovo učeatalo loše ponašanje u prometu znak manjkave autokontrole i heterokontrole. U većini slučajeva je sudionik u prometu sklon delikvenciji i sam ugrožen, pa na to mora misliti. Postoji skupina neobzirnih, a to su oni koji se svjesno i voljno ponašaju tako da grubim nemarom ugrožavaju svoje zdravlje i zdravlje drugih sudionika u prometu. Obično su počinjeni delikventni postupci posljedica nemara, jer je već samo sudjelovanje u prometu potencijalno delikventna situacija i svatko je može iskoristiti. U prometu je potencijalno delikventno svekoliko stanovništvo jer mu se svakodnevno pruža mogućnost za izazivanje prometnih nesreća zbog kojih bi bila tražena veća ili manja odgovornost.

Prometna kultura dio je kulture uopće, kao i stupnja civiliziranosti u nekom društvu. Kulturu cestovnog prometa čine međusobni odnosi svih sudionika u prometu, komunikacije u prometu i prilagodba prometa čovjeku i čovjeka prometu. Jedan od temeljnih uvjeta sigurnosti u prometu na cestama jest komuniciranje između vozača, odnosno pravovremeno i jasno pokazivanje namjera drugim vozačima davanjem odgovarajućih znakova i postupanje u skladu s prometnim pravilima. Iako su osnove ponašanja u prometu regulirane propisima, dodatno sporazumijevanje nužno je za sigurnost vožnje. U odnosu vozača prema samom sebi vrijedi osnovno načelo: upoznaj sam sebe kako bi svoje potrebe u vožnji mogao uskladiti sa svojim mogućnostima (Veselinović, 1982.).

Potaknuti svim navedenim činjenicama zanimalo nas je kakva je razina prometne kulture sudionika u prometu na području grada Kutine. Iz evidencije PPP Kutina saznajemo slijedeće podatke:

Vrsta i broj počinjenih prometnih prekršaja tijekom 2001. godine

| VRSTA PROMETNOG PREKRŠAJA | BROJ POČINJENIH PREKRŠAJA |
|--|---------------------------|
| prekoračenje dozvoljene brzine kretanja | 1897 |
| upravljanje motornim vozilom pod utjecajem alkohola | 404 |
| upravljanje motornim vozilom prije stjecanja prava - bez položenog vozačkog ispita | 503 |
| upravljanje tehnički neispravnim vozilom (lakše i teže neispravnosti) | 450 |

Vrsta i broj izrečenih kazni za počinjene prometne prekršaje tijekom 2001. godine

| VRSTA KAZNE | BROJ IZREČENIH KAZNI |
|-------------------------------|----------------------|
| upozorenje | 557 |
| novčana kazna | 5037 |
| sankcije pri prekršajnom sudu | 2121 |

Kako je prekoračenje dozvoljene brzine kretanja najčešći prometni prekršaj sudionika u prometu zanimala nas je distribucija istog s obzirom na mjesec tijekom 2001. godine

Broj sudionika u prometu koji su izvršili prekoračenje dozvoljene brzine kretanja s obzirom na mjesec tijekom 2001. godine

| OBILJEŽJE | MJESECI TIJEKOM GODINE | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII |
| | 95 | 157 | 175 | 179 | 146 | 199 | 248 | 238 | 104 | 147 | 121 | 88 |

Tijekom 2001. godine evidentirano je 647 prometnih nezgoda sa slijedećim posljedicama:

- smrtna stradanja – 13 slučajeva
- ozlijeđeni – 144 slučaja → teške tjelesne povrede – 53
→ lakše tjelesne povrede – 195
- materijalna šteta – 517 slučajeva

Započinjemo istraživanje čiju metodologiju nadalje navodimo.

II. METODOLOGIJA

1. CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Opći cilj je utvrditi razinu kulture prometnog ponašanja sudionika u prometu. Pod razinom kulture podrazumijevamo suglasje međusobnih odnosa svih sudionika u prometu, uspješno međusobno sporazumijevanje, uz dovoljno opreza, usmjerene pažnje i tolerancije u svrhu postizanja svekolike sigurnosti u prometu. Prometna kultura, između ostalih, obuhvaća i slijedeće pojmove: uloga (vrsta) sudioništva u prometu, upoznatost s prometnim propisima, ponašanje sudionika u prometu, prometne prekršaje, sankcije, provedbu zakona vezanih za sigurnost u prometu i sl.

Poseban cilj ovog istraživanja je bio utvrditi postoje li razlike u samoprocjeni razine kulture prometnog ponašanja ispitanika koji su bili i koji nisu bili kažnjeni od strane djelatnika prometne policije za počinjene prometne prekršaje.

Praktični cilj je bio putem ankete potaknuti ispitanike na poboljšanje vlastite odgovornosti i tolerantnosti prilikom sudjelovanja u prometu na način da smo s ispitanicima prije i poslije anketiranja razgovarali o naznačenoj problematici, te ih informirali o odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Nastojali smo putem verbalizacije o aktualnoj situaciji u prometu potaknuti ispitanike na razmišljanje o radnjama i osobnoj odgovornosti prilikom sudioništva u prometu.

2. PROBLEM ISTRAŽIVANJA

Glavni problem ovog istraživanja je utvrditi da li kazna utječe na promjenu ponašanja, tj. da li su oni ispitanici koji su bili kažnjeni postali odgovorniji i oprezniji u prometu.

3. UZORAK ISPITANIKA

U ovom istraživanju sudjelovalo je 200 ispitanika s područja nadzora i odgovornosti Postaje prometne policije Kutina koje uključuje grad Kutinu i pripadajuće općine. Ispitanici su bili podjeljeni u dvije skupine. Prvu skupinu (skupina I) činile su osobe koje su kao sudionici u prometu tijekom 2001. godine počinili jedan ili više prometnih prekršaja i za iste bili kažnjeni odgovarajućom kaznom (sankcijom), a drugu skupinu (skupina II) činile su osobe koje su kao sudionici u prometu tijekom 2001. godine počinili jedno ili više prometnih prekršaja, te za iste nisu bili kažnjeni. U svakoj skupini bilo je po 100 ispitanika. Bilo je više žena nego muškaraca i to u omjeru 2:1. Radi se o prigodnom uzorku. Smatrali smo da se putem razdiobe na «kažnjene» i «ne kažnjene» značajno može uočiti utjecaj kazne (sankcije) na promjenu ponašanja. Unatoč međusobnom razlikovanju ispitanika prema mnogim drugim obilježjima, razlika putem (ne)kažnjavanja predstavlja posljedicu, rezultat djelovanja autoriteta na ponašanje i reakcije ciljanog subjekta.

4. NAČIN PROVOĐENJA ISTRAŽIVANJA

Istraživanje je provedeno na području grada Kutine u siječnju 2002. godine. Uvidom u evidenciju Postaje prometne policije Kutina saznajemo da je tijekom 2001. godine dosta sudionika u prometu vršilo prometne prekršaje i da unatoč primjenjenim sankcijama i edukacijama se njihova prometna odgovornost i opreznost osobito ne povećava. Ovom anketom nastojali smo sve sudionike u prometu podsjetiti na pojedinačnu odgovornost svih sudionika u prometu za vlastiti život i život ostalih ljudi, te vidjeti na kojem čimbeniku prometne sigurnost treba osobito poraditi kako bi unaprijedili kulturu prometnog ponašanja. Prije samog početka anketiranja potencijalne sudionike smo obavijestili o načinu i svrsi ovog ispitivanja i zatražila njihov pristanak. Nešto veći odaziv bio je žena, određen broj muškaraca (7 osoba) nije pristajao odmah na početku ili bi odustajali tijekom ispunjavanja ankete navodeći da se o kulturi uopće ne žele izjašnjavati, osobito ne o prometnoj, da se o tome sve zna i sl. Nepotpune ankete nisu obrađivane. Samo popunjavanje ankete trajalo je oko 5 minuta.

5. MJERNI INSTRUMENTI

Konstruiran je poseban anketni upitnik pod nazivom «Kultura prometnog ponašanja sudionika u prometu» koji sadžava 10 pitanja, uglavnom zatvorenog tipa. Obuhvaća slijedeće varijable: postojanje sankcioniranosti od strane prometne policije, sociodamografski status, vrsta sudioništva u prometu, upoznatost s propisima koji reguliraju sigurnost cestovnog prometa, vrsta počinjenog prekršaja, vrsta kazne za počinjeni prekršaj, zadovoljstvo radom prometne policije i samoprocjena osobne kulture prometnog ponašanja. Anketni upitnik je anonimn i ničim ne ukazuje na identitet ispitanika.

6. STATISTIČKE METODE

S obzirom na ciljeve i problem istraživanja rezultati su prikazani pomoću apsolutnih i relativnih vrijednosti, te je primjenjivana metoda χ^2 - testa.

III. REZULTATI

Prikaz rezultata za skupinu I (osobe koje su kao sudioniku u prometu tijekom 2001. godine počinili jedan ili više prometnih prekršaja i za iste bili kažnjeni odgovarajućom kaznom (sankcijom) i skupinu II (osobe koje su kao sudionici u prometu tijekom 2001. godine počinili jedan ili više prometnih prekršaja i za iste nisu bili kažnjeni).

Tablica 1. Spol ispitanika

| OBILJEŽJE | SKUPINA I | SKUPINA II | UKUPNO | % |
|-------------|-----------|------------|--------|-------|
| ženski | 63 | 68 | 131 | 65,5 |
| muški | 37 | 32 | 69 | 34,5 |
| U K U P N O | 100 | 100 | 200 | 100,0 |

Nema statistički značajne razlike u broju ispitanika glede razdiobe po spolu ($\chi^2 = 0,55$; stupnjevi slobode 1; $p > 0,05$).

Tablica 2. Dob ispitanika

| OBILJEŽJE | SKUPINA I | SKUPINA II | UKUPNO | % |
|-----------------|-----------|------------|--------|-------|
| do 20 godina | 24 | 52 | 76 | 38,0 |
| 21 – 40 godina | 51 | 38 | 89 | 44,5 |
| 41 do 60 godina | 25 | 10 | 35 | 17,5 |
| U K U P N O | 100 | 100 | 200 | 100,0 |

Razlika u broju ispitanika različite starosne dobi između ispitanika skupine I i ispitanika skupine II je statistički značajna ($\chi^2 = 18,6$; stupnjevi slobode = 2; $p < 0,01$), a očituje se većim brojem «mlađih» u skupini ispitanika koji nisu bili kažnjavani, te većim brojem «starijih» u skupini kažnjavanih.

Tablica 3. Školska sprema ispitanika

| OBILJEŽJE | SKUPINA I | SKUPINA II | UKUPNO | % |
|------------------------------|-----------|------------|--------|-------|
| srednjošk. obrazov. u tijeku | 27 | 22 | 142 | 71,0 |
| SSS | 70 | 72 | 49 | 24,5 |
| viša i visoka | 3 | 6 | 9 | 4,5 |
| U K U P N O | 100 | 100 | 200 | 100,0 |

Nema statistički značajne razlike u broju ispitanika s obzirom na stupanj naobrazbe ($\chi^2 = 1,54$; stupnjevi slobode = 2; $p > 0,05$).

Tablica 4. Uloga sudionika u prometu

| OBILJEŽJE | SKUPINA I | SKUPINA II | UKUPNO | % |
|--------------------|-----------|------------|--------|-------|
| najčešće vozač | 5 | 9 | 14 | 7,0 |
| najčešće pješak | 19 | 8 | 27 | 13,6 |
| oboje, kombinirano | 75 | 83 | 158 | 79,4 |
| U K U P N O | 99 | 100 | 199 | 100,0 |

Razlika u broju ispitanika skupine I i skupine II je statistički značajna ($\chi^2 = 6,02$; stupnjevi slobode = 2; $p < 0,05$), a očituje se u većem broju ispitanika koji su najčešće vozači u skupini nekažnjavanih ispitanika, te u većem broju osoba koje su najčešće pješaci u skupini kažnjavanih ispitanika. Također vidimo da gotovo 80% obje skupine ispitanika u prometu sudjeluje imajući obje uloge.

Tablica 5. Upoznatost ispitanika s propisima koji reguliraju sigurnost cestovnog prometa

| OBILJEŽJE | SKUPINA I | SKUPINA II | UKUPNO | % |
|---------------------------|-----------|------------|--------|-------|
| dobro, dovoljno | 9 | 5 | | 7,0 |
| osrednje, zadovoljavajuće | 48 | 85 | 133 | 66,5 |
| loše, nedovoljno | 43 | 10 | 53 | 26,5 |
| U K U P N O | 100 | 100 | 200 | 100,0 |

Razlika u broju ispitanika s obzirom na upoznatost s propisima koji reguliraju sigurnost cestovnog prometa je statistički značajna ($\chi^2 = 31,98$; stupnjevi slobode = 2; $p < 0,01$), a očituje se u većem broju «osrednje, zadovoljavajuće» upoznatih nekažnjavanih ispitanika, te većim brojem «loše, nedovoljno» upoznatih kažnjavanih ispitanika. To je i razumljivo s obzirom na to da mnogi vrše prekršaje uslijed neznanja.

Tablica 6. Vrste najčešće počinjenih prekršaja

| OBILJEŽJE | SKUPINA I | SKUPINA II | UKUPNO | % |
|--|-----------|------------|------------|--------------|
| prekoračenje dozvoljene brzine kretanja | 37 | 55 | 92 | 46,2 |
| upravljanje motornim vozilom pod utjecajem alkohola | 19 | 28 | 47 | 23,6 |
| upravljanje motornim vozilom bez položenog vozačkog ispita | 22 | 5 | 27 | 13,6 |
| upravljanje teh.neispravnim vozilom (teže i lakše neisprav.) | 16 | 11 | 27 | 13,6 |
| ostalo | 5 | 1 | 6 | 3,0 |
| U K U P N O | 99 | 100 | 199 | 100,0 |

Razlika u broju ispitanika s obzirom na vrste počinjenih prekršaja je statistički značajna ($\chi^2 = 19,53$; stupnjevi slobode = 4; $p < 0,01$), a očituje se u većem broju prekoračenja dozvoljene brzine kretanja kod nekažnjavanih ispitanika, te većem broju prekršaja vezanih za upravljanje motornim vozilom bez položenog vozačkog ispita, te ostalih prekršaja u skupini kažnjavanih ispitanika.

Tablica 7. Učestalost pojavljivanja raznih oblika sankcija

| OBILJEŽJE | f |
|---|----|
| upozorenje | 78 |
| novčana kazna | 61 |
| novčana kazna i kazneni bodovi | 59 |
| nov.kazna, kaz. bod. i oduzimanje voz.dozvole | 17 |
| sankcije pri prekršajnom sudu | 30 |

Ukupan broj različitih oblika kažnjavanja ne odgovara ukupnom broju ispitanika jer su pojedini ispitanici kažnjavani s više različitih vrsta kazni.

Tablica 8. Zadovoljstvo ispitanika radom prometne policije prilikom provedbe zakona o sigurnosti prometa na cestama

| OBILJEŽJE | SKUPINA I | SKUPINA II | UKUPNO | % |
|------------------------------|-----------|------------|--------|-------|
| vrlo zadovoljan(na) | 6 | 2 | 8 | 4,0 |
| umjereno zadovoljan(na) | 28 | 33 | 61 | 30,5 |
| ni zadovolj., ni nezadovolj. | 31 | 59 | 90 | 45,0 |
| uglavnom nezadovoljan(na) | 20 | 6 | 26 | 13,0 |
| vrlo nezadovoljan(na) | 15 | 0 | 15 | 7,5 |
| U K U P N O | 100 | 100 | 200 | 100,0 |

Razlika u broju ispitanika glede zadovoljstva radom prometne policije je statistički značajna ($\chi^2 = 33,65$; stupnjevi slobode = 4; $p < 0,01$), a očituje se većim brojem nekažnjavanih ispitanika koji su «ni zadovoljni, ni nezadovoljni» njihovim radom, te većim brojem kažnjavanih ispitanika koji su vrlo nezadovoljni radom prometne policije.

Tablica 9. Samoprocjena osobne kulture prometnog ponašanja

| OBILJEŽJE | SKUPINA I | SKUPINA II | UKUPNO | % |
|--|-----------|------------|--------|-------|
| odlično-vrlo sam oprezan i tolerantan | 3 | 2 | 5 | 2,5 |
| dobro | 10 | 20 | 30 | 15,0 |
| osrednje | 29 | 31 | 60 | 30,0 |
| loše | 47 | 42 | 89 | 44,5 |
| vrlo loše-neoprezan sam i netolerantan | 11 | 5 | 16 | 8,0 |
| U K U P N O | 100 | 100 | 200 | 100,0 |

Nema statistički značajne razlike između ispitanika naznačenih skupina s obzirom na samoprocjenu osobne opreznosti i tolerantnosti u prometu – kulture prometnog ponašanja ($\chi^2 = 6,13$; stupnjevi slobode = 4 ; $p > 0,05$). Ispitanici obje skupine su uglavnom «osrednje» i «loše» procjenili osobnu kulturu prometnog ponašanja.

IV. RASPRAVA

U ovom radu glavni problem istraživanja je utvrditi da li kazna utječe na promjenu ponašanja, tj. da li su oni ispitanici koji su bili kažnjeni postali odgovorniji i oprezniji u prometu. U istraživanje su bile uključene dvije skupine ispitanika. Prvu skupinu su činile osobe koje su kao sudionici u prometu tijekom 2001. godine počinili jedan ili više prometnih prekršaja i za iste bili kažnjeni odgovarajućom kaznom (sankcijom), a drugu skupinu osobe koje su kao sudionici u prometu tijekom 2001. godine počinili jedan ili više prometnih prekršaja i za iste nisu bili kažnjeni.

Istraživanjem je obuhvaćeno više žena nego muškaraca jer su žene više pristajale na anketiranje. Razdioba po dobi izvršena je s obzirom na osobnu procjenu prikladnosti podjele životne dobi ispitanika na mlade (do 20 godina), srednjovječne (21 do 40 godina) i starije (41 do 69 godina) ispitanike, odnosno sudionike u prometu. U skladu s određenim životnim razdobljem posjedujemo određene psihofizičke osobine, znanja i iskustva koja zajednički tvore našu osobnost i način življenja. Oko 45% ispitanika je u dobi od 21 do 40 godina. Nešto više mladih osoba je u skupini koji nisu bili kažnjavani, a starijih u skupini kažnjavanih. Oko 70% ispitanika ima srednjoškolsku izobrazbu što i predstavlja najčešću obrazovnu razinu tog područja (grad Kutina i okolica).

Gotovo 80% ispitanika u prometu sudjeluju i kao vozači i kao pješaci. Nešto veći broj najčešće vozača prisutan je u skupini nekažnjavanih ispitanika, a veći broj najčešće pješaka u skupini kažnjavanih. Najčešći prekršaji onih ispitanika koji su se izjasnili da su najčešće pješaci u prometu su prelaženje kolnika na mjestima gdje nema obilježenog pješačkog prijelaza («zebre») i prolazak kroz crveno svjetlo na semaforu. Oni su povremeno i vozači motornih vozila, te su u toj ulozi također vršili prekršaje i to najčešće u vidu upravljanja motornim vozilom bez položenog vozačkog ispita, te upravljanja tehnički neispravnim vozilom. Većina ispitanika (oko 66%) «osrednje, zadovoljavajuće» je upoznata s propisima koji reguliraju sigurnost cestovnog prometa. Oko 26% je onih koji procjenjuju da su «loše, nedovoljno» upoznati s naznačenim propisima i nalaze se u skupini kažnjavanih ispitanika. Nedovoljna informiranost i neznanje uzrokom su mnogih nesreća.

Ulogu čovjeka u prometu treba promatrati u tomu da je on dio sustava koji na osnovi primljenih obavijesti donosi odluke i određuje kretanje vozila. Pritom treba uzeti u obzir da u ponašanju čovjeka u određenim okolnostima postoje individualne razlike. One ovise o inteligenciji, stupnju naobrazbe, zadržavstvenom stanju, starosti, karakternim osobinama, moralu, emocijama, tjelesnoj građi i sl. (Rotim, 1988.).

Promet, kao i ostale ljudske djelatnosti, onečišćuju ljudski okoliš. Onečišćenje se pojavljuje pretežno uslijed proizvodnje, prometa i iskorištavanja prirodnih izvora, a to omogućuje gospodarski razvoj društva. Ne može se i ne smije se zaustavljati tehnološki razvoj, ali treba zaštititi čovjeka i njegov okoliš od onečišćenja.

Kako onečišćenje ljudskog okoliša ima veći ili manji utjecaj na psihofizička svojstva svih sudionika u prometu, to znači da će onečišćen okoliš djelovati i na pouzdanost i sigurnost odvijanja prometa u svim njegovim oblicima (Maver, 1985.). Stručnjaci upozoravaju na to da buka u velikim gradovima (uključujući i buku automobila) skraćuje život svakog trećeg građanina za deset godina (Božičević, 1992.).

S obzirom na vrstu najčešće počinjenih prekršaja vodeće mjesto zauzima prekoračenje dozvoljene brzine kretanja i upravljanje motornim vozilom pod utjecajem alkohola. Nešto više kažnjenih ispitanika počinilo je i prekršaje upravljanja motornim vozilom bez položenog vozačkog ispita i upravljalo je tehnički neispravnim vozilom. U skladu sa suvremenim tokovima ponašanja mnogi mladi ljudi kako bi bili zapaženi u društvu i prije položenog vozačkog ispita od roditelja ili drugih srodnika uzimaju motorna vozila i s njima uključuju se u promet, te tako stvaraju potencijalno opasne situacije po vlastiti život i živote drugih sudionika u prometu. Tehnička neispravnost vozila koju možemo povezati sa nižim životnim standardom stanovništva, ali i nemarom također je značajno prisutan prekršaj u ovom istraživanju.

Ispitivanja su pokazala da su 1/5 svih prometnih nesreća izazvale alkoholizirane osobe (Jelčić i sur., 1988.).

Umišljaj kao teži oblik krivnje dijeli se na izravan umišljaj i eventualni umišljaj, a nehat na samopouzdanje i nemar. Prisutnost svijesti pri krivičnom djelu ugrožavanja sigurnosti postoji onda kad vozač svjesno postupa protivno propisima o prometnim pravilima, postupcima upravljanja vozilom i sl. U takvim okolnostima važno je vozač je svjestan svojih radnji s vozilom i mogućih posljedica (najčešći primjer je nepoštivanje ograničenja brzine kretanja). Negativan stav prema drugim sudionicima u prometu, kao mogući element ugrožavanja prometa u nekih je vozača osnova namjernog izvođenja opasnih radnji s vozilom jer oni istovremeno pretpostavljaju da opasnosti neće biti. Ovih nekoliko napomena o krivnji treba poslužiti kao najosnovnija informacija o načinu tretiranja krivnje vozača u prometnoj nezgodi (Petz, 1975.).

U skladu s vrlo učestalim preventivnim akcijama prometne policije učestali vid sankcije je upozorenje. Upozorenjem se nastoji djelovati na svijest sudionika u prometu da svojim ponašanjem znatno utječe na odvijanje prometne situacije, nastoji se upozoriti na eventualno počinjene pogreške i moguće nedostatke tehničke prirode s ciljem da se isti što prije otklone, a pogreške i prijestupi ne ponavljaju. Ne djeluje li upozorenje na naše ponašanje i ponovimo li prekršaj slijedi novčana kazna. Plaćanje određenog novčanog iznosa također može imati korektivnu ulogu u promjeni našeg ponašanja. Osobito u složenoj ekonomskoj situaciji sa skromnim iznosima materijalnih primanja neplanirano davanje novca u državni proračun (plaćanjem kazne) moglo bi nas potaknuti na razmišljanje da slične propuste više ne činimo. Dodamo li novčanoj kazni i institut kaznenih bodova koji se vrlo ažurno evidentiraju u bazama podataka prometne policije uviđamo da se ne pridržavanje prometnih propisa ozbiljno sankcionira. Počinimo li teži prometni prekršaj može nam se oduzeti vozačka dozvola na vremenski period od jednog, tri ili šest mjeseci. Teži prometni prekršaji sa složenijim posljedicama sankcionirani su pri nadležnom prekršajnom sudu.

Kako čovjek u prometu ima više raznovrsnih uloga zanimalo nas je kao su sudionici u prometu zadovoljni radom prometne policije prilikom provedbe zakona o sigurnosti prometa na cestama. Gotovo polovica ukupnog broja ispitanika nije «ni zadovoljno, ni nezadovoljno» radom prometne policije, oko trećine je «umjereno zadovoljno» dok su ostali «uglavnom nezadovoljni» ili «vrlo nezadovoljni». Veći broj vrlo nezadovoljnih ispitanika (15%) je u skupini kažnjavanih. Iz razgovora prilikom ispunjavanja ankete s ispitanicima saznajem da djelatnicima policije najviše zamjeraju neljubaznost i različit odnos prema pripadnicima različitih društvenih slojeva. Ispitanici smatraju da kazne plaćaju kako navode «mali ljudi, a privilegirani se izvlače». Koliko god to zvučalo društveno neprihvatljivo glede posljednje navedenog i pripadnici policije sličnog su mišljenja.

Ako imamo dovoljan broj godina i položen vozački ispit, ako smo upoznati sa prometnim propisima i pridržavamo ih se sudjelujemo u kreiranju cjelokupnog prometnog ozračja. Očekuje se da smo oprezni i tolerantni, da se u prometu, kao i u svakoj drugoj životnoj situaciji, kulturno ponašamo. Obje skupine ispitanika, gotovo 75% ispitanika procjenjuju svoju kulturu prometnog ponašanja «osrednjom» odnosno «lošom». Pri tome nema značajne razlike između kažnjavanih i nekažnjavanih ispitanika. Očito preventivna upozorenja, pa čak i kazne ne djeluju na našu opreznost, toleranciju i odgovorno ponašanje u prometu.

Ništa ne može tako djelotvorno utjecati na prometnu sigurnost kao visok stupanj prometne i tehničke kulture sudionika u prometu. Borba za prometnu kulturu počela je od pojave prvog automobila i danas je jasno da čovječanstvo tu borbu može voditi samo ustrajnom i dugotrajnom društvenom akcijom podizanja kulture uopće, a time i prometne kulture kao njenog dijela (Jelčić, 1980.).

V. ZAKLJUČAK

Cilj ovog istraživanja je bio utvrditi razinu prometnog ponašanja sudionika u prometu. Na temelju rezultata i diskusije možemo zaključiti slijedeće:

- ispitanici obiju skupina imaju nisku razinu kulture prometnog ponašanja, odnosno većina (oko 45%) je procijenjuje lošom
- kazna ne utječe na promjenu prometnog ponašanja, tj. ispitanici koji su za počinjene prekršaje u prometu bili kažnjeni nadalje su nedovoljno oprezni i nedovoljno tolerantni
- nema statistički značajnih razlika između skupina kažnjavanih i nekažnjavanih ispitanika glede samoprocjene osobne kulture prometnog ponašanja

Rezultati su pokazali da nema značajnih razlika između ispitanika naznačenih skupina s obzirom na spol, stupanj naobrazbe i samoprocjenu osobne kulture prometnog ponašanja. Razlike se javljaju s obzirom na dob ispitanika, a očituje se u većem broju «mlađih» u skupini nekažnjavanih i većem broju «starijih» u skupini kažnjavanih, zatim u upoznatost ispitanika s propisima koji reguliraju sigurnost cestovnog prometa pri čemu «loša, nedovoljna» upoznatost značajnije se javlja kod kažnjavanih ispitanika. Kažnjavani ispitanici su vršili različite prometne prekršaje, dok su nekažnjavani također vršili prekršaje i to najčešće prekoračenje dozvoljene brzine kretanja i upravljanje motornim vozilom pod utjecajem alkohola. Tako ne kažnjeni, ne promjenjenog ponašanja nadalje predstavljaju opasnost za sve sudionike u prometu.

Ispitanici su uglavnom zadovoljni radom prometne policije, iako je i dalje potrebno djelovanje na daljnjoj uspostavi i unapređivanju međusobnog povjerenja između sudionika u prometu i prometne policije. Uloga prometne policije nije samo represivna, kako je ljudi najčešće doživljavaju, već preventivna i edukativna u cilju poboljšanja stanja i međusobne tolerancije svih sudionika u prometu. To vidimo i putem dobivenih rezultata jer najčešći oblik sankcioniranja je upozorenje. U skladu s cjelokupnim društvenim, gospodarskim i tehnološko-informatičkim razvojem gotovo 80% ispitanika u prometu obnaša ulogu pješaka i vozača. Zanimljiva su vrlo različita mišljenja o stanju kulture u prometu koja ovisi o trenutnoj ulozi ispitanika – pješaci više okrivljuju vozače, a vozači pješake za netolerantnost i smanjenu opreznost u prometu.

Pokazalo se značajnim i vrlo korisnim anketiranje ispitanika jer ih se je tako podsjetilo da više obrate pažnju na opreznost i tolerantnost u prometu – kulturu svog prometnog ponašanja.

Rezultati dobiveni ovim istraživanjem u smislu najčešće počinjenih prometnih prekršaja i oblika sankcioniranja istih u skladu je s podacima o stanju prometne sigurnosti na području djelovanja PPP Kutina.

Potrebno je poticati unapređivanje kulutre prometnog ponašanja, preventivnim aktivnostima i edukacijama djelovati na sve sudionike u prometu da poboljšaju svoju odgovornost kako bi smanjili broj prometnih nezgoda i sačuvali mnoge živote.

Trebalo bi razmisliti o mogućnosti stvaranja stručnih timova s područja prometa, psihologije i medicine koji bi djelovali na terenu, obilazili dječje vrtiće, škole, ustanove i poduzeća i tako djelovali na upoznatosti svih sudionika u prometu s propisima i ponašanjem koje omogućuje što sigurnije i uspješnije sudioništvo u prometu.

Hvale vrijedan je prijedlog uvođenja probnih vozačkih dozvola za mlade vozače i obvezne pratnje iskusnijeg vozača prilikom upravljanja motornim vozilom mlađega. Želimo li da mladi postanu oprezniji i odgovorniji sudionici u prometu i sami im trebamo biti primjereniji uzor i primjer.

LITERATURA:

Božičević, J. (1992.) Prometna valorizacija Hrvatske. **Znanstveni savjet za promet HAZU (1)** Zagreb, 59

Gurdulić-Šverko, A., Kleščić, Đ., Mlačić, M. (1990) Sklonost riziku, neke crte ličnosti i prekršaji u prometu. **Čovjek i promet. (26)** Zagreb, 21-29

Kišić, T. (1994.) Sigurnost u prometu. U: **Priručnik za učenike vozače bicikla i mopeda.** Hrvatski autoklub – Zagreb, 6

Jelčić, I. (1980.) Kultura cestovnog prometa i zdravlje naroda. **Čovjek i promet. (6)** Zagreb, 2-6

Jelčić, I., Mlačić, M. (1988.) Road traffic accidents involving alcoholized drivers in the Croatia. **Čovjek i promet. (14)** Zagreb, 87-94

Jelačić, O., Arsić, B. (1988.) Medicinska vještačenja u prometnim udesima. **Čovjek i promet. (14)** Zagreb, 259-266

Maver, H. (1985.) Medicinski pogledi na ergonomiju prometa. U: Jelčić, I. i sur.: **Medicina prometa.** Istraživački centar za medicinu i psihologiju prometa. Zagreb, 321-325

Mlinarić, I., Missoni E. (1994.) **Prometna medicina.** Fakultet prometnih znanosti – Zagreb, 5-29

Petz, B. (1975.) Današnje stanje pojma «sklonost za nesreće». **Čovjek i promet. (1)** Zagreb, 5-14

Petz, B. (1922.) **Psihologijski rječnik.** Prosvjeta – Zagreb, 178

Rotim, F. (1988.) Suvremeni pristup istraživanju sigurnosti cestovnog prometa. **Bilten znanstvenog savjeta za promet JAZU. (1)** Zagreb, 20-30

Veselinović, M., Kišić, T. (1982.) **Prometna kultura s osnovama psihologije.** Školska knjiga – Zagreb, 7-36

Zakon o sigurnosti prometa na cestama. **Narodne novine 43/96**

Sažetak

Opći cilj ovog istraživanja bio je utvrditi razinu kulture prometnog ponašanja sudionika u prometu. Ispitanici su bili podjeljeni u dvije skupine. Prvu skupinu (skupina I) činile su osobe koje su kao sudionici u prometu tijekom 2001. godine počinili jedno ili više prometnih prekršaja i za iste bili kažnjeni odgovarajućom kaznom (sankcijom), a drugu skupinu (skupina II) činile su osobe koje su kao sudionici u prometu tijekom 2001. godine počinili jedno ili više prometnih prekršaja, te za iste nisu bili kažnjeni. Istraživanje je provedeno tijekom siječnja 2002. godine. Primjenjivan je poseban anketni upitnik od 10 pitanja konstruiran za ovu priliku.

Na temelju dobivenih rezultata pokazalo se da ispitanici obiju skupina imaju nisku razinu kulture prometnog ponašanja, odnosno da ju većina procjenjuje lošom. Nadalje, kazna ne utječe na promjenu ponašanja, tj. ispitanici koji su za počinjene prekršaje u prometu bili kažnjeni nadalje su nedovoljno oprezni i nedovoljno tolerantni. Nema statistički značajnih razlika između skupina kažnjavanih i nekažnjavanih ispitanika glede samoprocjene osobne kulture prometnog ponašanja. Ispitanici su «osrednje, zadovoljavajuće» ili «nedovoljno» upoznati s propisima koji reguliraju sigurnost cestovnog prometa, te su uglavnom zadovoljni radom prometne policije. Najčešće su vršili prekršaje prekoračenja dozvoljene brzine kretanja i upravljanja motornim vozilom pod utjecajem alkohola, a bivali sankcionirani upozorenjima i novčanim kaznama.

Pokazalo se značajnim i vrlo korisnim anketiranje ispitanika jer ih se je tako podsjetilo da više pažnje obrate na opreznost i tolerantnost u prometu – kulturu svog prometnog ponašanja.

Summary

The aim of this research was to establish the level of behaviour of people in traffic. The people who were questioned were divided into two groups. The first group (group I) was made of people who committed one or more traffic offence during 2001 and for which they were adequately fined. The second group (group II) were people who committed one or more traffic offence during 2001, for which they have not been fined. The research was conducted during January 2002. A questionnaire of 10 questions was specially made for this purpose.

On the basis of the analysed results it was shown that people in both groups have a very low level of culture when it comes to behaving in traffic or that the majority of people described it as being bad. Furthermore, a fine does not influence the change in behaviour, that is, the people who were fined with a traffic offence are still not cautious or tolerant enough. Statistically, with regard to self-estimation of personal behaviour in traffic, there are not significant differences between the fined people and those who were not. People are “poorly”, “satisfactory”, or “not enough” educated with the regulations that control the safety in traffic. They are mainly satisfied with the work of the traffic police. The most frequent traffic offence was breaking the speed limit and driving a vehicle under the influence of alcohol. Most of the people got away with a warning or a fine.

The questioning of people showed to be very useful because it reminded them to pay more attention to cautiousness and tolerance in traffic and the culture of behaving in traffic.