

OSNOVNI REZULTATI ISTRAŽIVANJA NAVIKA VOZAČA – PRILOG

Istraživanje je provedeno na uzorku 1.211 sudionika, putem web i telefonske ankete, od 9. do 27. ožujka. Cilj je bio utvrditi navike vozača, provjeriti vode li računa o sigurnosti prije i tijekom vožnje te jesu li svjesni da svojim ponašanjem tijekom vožnje mogu povećati svoju i tuđu sigurnost u prometu.

Od ukupno 1.211 sudionika istraživanja njih čak 93% procijenilo se osobno kao dobre vozače. Od onih koji procjenjuju sebe dobrim vozačem, njih čak 62% je imalo prometnu nesreću, a od onih koji se procjenjuju lošim vozačima, njih 50% je imalo prometnu nesreću.

U istraživanju smo izdvojili sedam rizičnih radnji (konzumiranje hrane, konzumiranje pića, pušenje, umor...), koja ometaju pažnju vozača i mogu imati ozbiljne posljedice, a neka od njih su i visokorizična i zakonski zabranjena, kao npr. vožnja pod utjecajem alkohola, razgovaranje mobitelom te slanje sms-ova, surfanje itd. Pokazalo se kako 71% vozača vozi umorno, čak 73% vozača tijekom vožnje pije no pritom ne mislimo na alkoholna pića, 63% ih konzumira hranu, 23% ih puši. 21% sudionika odgovorilo je kako ponekad vozi pod utjecajem alkohola, a njih 79% to ne čini nikad. Čak 81% sudionika je odgovorilo kako tijekom vožnje razgovara mobitelom (25% ih to čini uvijek ili često), a posebno je zabrinjavajuće što čak 36% sudionika dok vozi automobil šalje sms-ove, emailove, surfa ili lajka. Čak 7% ih to čini uvijek ili često dok vozi. Samo 5,6% sudionika istraživanja odgovorilo je da u vožnji ne obavlja niti jednu od tih sedam rizičnih radnji. Većina sudionika ipak obavlja tri do šest tih radnji tijekom vožnje (čak 63,7%).

U istraživanju se 93 % sudionika procijenilo da su dobri vozači. Od onih sudionika koji se procjenjuju kao dobri vozači, njih 93% obavlja barem jednu od izdvojenih sedam rizičnih funkcija, a 64% ili gotovo dvije trećine obavlja u vozilu tri ili više navedenih rizičnih funkcija, dok ih 3,6% obavlja svih sedam.

Prema našem istraživanju, među onim sudionicima koji sebe procjenjuju kao dobrim vozačima, njih 54,6% ne poštuje prometne znakove, dok je nešto viši postotak (61%) takvih među onima koji sebe procjenjuju lošim vozačima.

Istraživanje je pokazalo kako 71% sudionika čini prometne prekršaje tijekom vožnje, a njih 29% to ne radi. Slično je stanje i među onima koji sebe procjenjuju dobrim vozačima – njih 67,8 % čini prekršaje.

Zanimljiv je i podatak među onim sudionicima istraživanja koji su se izjasnili da čine prekršaje (71% sudionika), jer ih čak 48% čini sve tri, a 39% dvije visokorizične odnosno protupropisne radnje. Dakle, vidljivo je kako većina vozača svjesno čini prekršaje, ali očito smatra kako se s time može nositi jer to što čine ne predstavlja opasnost po njih i okolinu budući sebe velikom većinom cijene kao dobre vozače.

Slično je stanje i među sudionicima istraživanja koji za sebe kažu da ne čine prometne prekršaje (njih je 29% među ispitanicima). Njih samo 11% ne obavlja niti jednu od sedam analiziranih rizičnih radnji. Čak 78% ispitanika koji su odgovorili kako ne čine prometne prekršaje, ipak vozi pod utjecajem alkohola, razgovara mobitelom ili šalje sms-ove, lajka ili surfa, dok samo 22% sudionika to uistinu i ne čini. Čak 10,5% takvih sudionika čini sva tri navedena prekršaja. To pokazuje kako trećina vozača još uvijek ponašanjem u konkretnim slučajevima odudaraju od načelno usvojenih stavova te očito ne ocjenjuju svoje ponašanje rizičnim, a pritom sudionici većinom sebe doživljavaju kao dobre vozače. Čak istodobno smatraju kako se odgovornim ponašanjem u vožnji puno može utjecati na sigurnost prometa.

Primjetne su i značajne spolne razlike jer sve tri visoko rizične odnosno protupropisne radnje obavlja 12% muškaraca i 6% žena, a dvije od tri ponuđene takve radnje čini 29% muškaraca i 22% žena. Dakle, 41% vozača i 28% vozačica čini dvije ili tri visokorizične funkcije prilikom vožnje, a pritom 28% vozačica nikad ne čini nijednu od njih, kao i samo 19% vozača. Istraživanje je stoga potvrdilo nalaze ranijih istraživanja kako su vozačice odgovornije i opreznije od vozača.

Među onim sudionicima istraživanja koji su imali prometnu nesreću, samo njih 18,8% nije obavljalo nijednu od tri visokorizične funkcije, a čak 40% ih je obavljalo dvije ili tri takve radnje. Među njima, sudionicima koji su imali prometnu nesreću, samo njih 4,6% nije radilo nijednu od sedam ponuđenih rizičnih radnji, a njih 69,8% radilo je tri ili više takvih radnji. Čak 3,3% sudionika koji su imali prometnu nesreću obavljalo je svih sedam ponuđenih rizičnih radnji. Može se zaključiti kako vozači koji ne čine rizične radnje imaju veće šanse izbjeći prometne nesreće.

Zabrinjavajuće je stanje i među onima koji nisu imali prometnu nesreću, jer je među njima čak 10% vozača koji obavljaju tri visokorizične radnje te bi se moglo zaključiti kako je još nisu imali, a statistički je vjerojatno da će je imati nastave li s takvim ponašanjem. To potvrđuje i nalaz kako 7,7% vozača koji nisu imali nesreću ne radi nijednu od sedam rizičnih radnji, a njih 12,4 % obavlja samo jednu rizičnu radnju.

U odgovoru na pitanje u kojoj mjeri smatraju kako odgovornim ponašanjem mogu utjecati na sigurnost u prometu, čak 65% vozača odgovorilo je 'jako puno', 28% 'puno', 6% 'osrednje', a samo 1% 'malo' ili 'jako malo'. Zanimljivo je što među ispitanicima koji

su odgovorili kako se odgovornim ponašanjem jako puno može utjecati na sigurnost prometa, njih čak 76% obavlja visokorizične radnje (8% čini sve tri visokorizične radnje, 26% dvije, a 42% jednu). Čak 88% onih koji čine sve tri visokorizične radnje misle kako se na sigurnost prometa može 'puno' odnosno 'jako puno' utjecati odgovornim ponašanjem, a 94% ih je među onima koji čine dvije od tri visokorizične radnje. Isto tako, usporede li se odgovori na ovo pitanje sa sedam analiziranih rizičnih radnji, pokazalo se kako 86% onih sudionika koji čine svih sedam rizičnih radnji smatra kako se na sigurnost u prometu može utjecati odgovornim ponašanjem, dok ih je među onima koji obavljaju šest radnji 91%, a među onima koji obavljaju pet radnji 90%.

Iz istraživanja se može zaključiti kako su sudionici usvojili ispravne načelne stavove i svjesni su povezanosti između odgovornog ponašanja i kulture vožnje s rizicima u prometu odnosno prometnim prekršajima i u konačnici prometnim nesrećama. Na te su stavove utjecale, vjerojatno, represivne i preventivne mjere aktera. Međutim, u više odgovora pokazalo se kako te stavove naši vozači nisu internalizirali i usvojili jer i dalje sebe smatraju dobrim i odgovornim vozačima iako se u istraživanju potvrdilo da obavljaju i rizične i visokorizične odnosno protupropisne radnje. Preporuka iz istraživanja bi bila da se ubuduće veća pozornost u preventivno-edukativnim akcijama, kao i represivnom postupanju, posvećuje konkretnim oblicima ponašanja. Pohvalno je što upravo to i čini prometna policija, a mi smo zadovoljni što se i HAK sa simulatorom prevrtanja kao svojim novim preventivnim programom usmjerio na konkretan problem.

U istraživanju se pokazalo kako 80% sudionika istraživanja smatra kako je dobro imati dodatna osiguravateljna pokrića u slučaju nesreće, dok ih je 5% smatralo kako to nije dobro, a preostalih 15% odgovorilo je kako ne zna. Upitani ugovaraju li dodatnu policu osiguranja od nesreće, 47% naših sudionika odgovorilo je kako ugovara, a 39% kako ne ugovara, dok ih 14% nije znalo imaju li ugovorenu nesreću na polici osiguranja vozila. I ovdje su odgovori sukladni prethodnim nalazima u istraživanju: vozači znaju što je korisno i dobro za njih, ali to nisu internalizirali i ne čine to i osobno.

Mr.sc. Nenad Zuber, HAK