ГРАДСКА УПРАВА
ГРАДА БЕОГРАДА
СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА САОБРАЋАЈ

SAOBRAĆAJ ▽ GRAĐEVINA ▽ GRAFIKA
TRAFFIC ▽ CONSTRUCTION ▽ GRAPHICS

СТУДИЈА

Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају по методологији ЕУ (ESRA) за град Београд

Београд, 2023. година

ГРАДСКА УПРАВА
ГРАДА БЕОГРАДА

СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА САОБРАЋАЈ

SAOBRAĆAJ ▽ GRAĐEVINA ▽ GRAFIKA
TRAFFIC ▽ CONSTRUCTION ▽ GRAPHICS

НАРУЧИЛАЦ:	СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА САОБРАЋАЈ ГРАДСКА УПРАВА ГРАДА БЕОГРАДА
ИЗВРШИЛАЦ:	МОДЕЛ 5 доо Бачванска 21, Београд
НАЗИВ ПРОЈЕКТА:	СТУДИЈА: Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају по методологији ЕУ (ESRA) за град Београд
МЕНАЏЕР ПРОЈЕКТА:	Звездан Пешовић, директор
РУКОВОДИЛАЦ ИЗРАДЕ ПРОЈЕКТА:	Дејан Ивановић, дипл. инж. саобраћаја
ЧЛАНОВИ АУТОРСКОГ ТИМА:	Наташа Остојић, дипл. инж. саобраћаја Драган Блажић, дипл. инж. саобраћаја Елеонора Влаховић, дипл. психолог Александра Обрадовић, маст. инж. саобраћаја Ненад Заграђанин, дипл. инж. саобраћаја Марија Пешовић, дипл. инж. орган. наука
СТРУЧНИ САРАДНИЦИ	др Жељко Ранковић, дипл. инж. саобраћаја др Немања Деретић, дипл. инж. саобраћаја
МЕСТО, ДАТУМ:	Београд, фебруар 2023. године

МОДЕЛ 5 д.о.о.
Бачванска 21, Београд
www.model5.rs

Садржај

1. УВОД 1

2. МЕТОДОЛОШКИ ОКВИР ИСТРАЖИВАЊА 5

2.1. ПРОБЛЕМ ИСТРАЖИВАЊА 5
2.2. ПРЕДМЕТ ИСТРАЖИВАЊА 6
2.3. ЦИЉЕВИ ИСТРАЖИВАЊА И ОЧЕКИВАНИ РЕЗУЛТАТИ ИСТРАЖИВАЊА 7
2.4. НАЧИН ИСТРАЖИВАЊА (ОБУХВАТ, ВРЕМЕ И ПРОСТОР) 8
2.5. МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА 9
2.6. ОГРАНИЧЕЊА ИСТРАЖИВАЊА 16

3. СТАВОВИ УЧЕСНИКА О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ 17

3.1. ПОЈАМ И ЗНАЧАЈ СТАВОВА 17
3.2. ОСНОВНЕ ПРЕТПОСТАВКЕ ДОСАДАШЊИХ ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ 19

4. СПРОВЕДЕНА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ 25

4.1. ИСТРАЖИВАЊА У ЕВРОПСКОЈ УНИЈИ 25
4.2. ИСТРАЖИВАЊА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 31
4.3. СПЕЦИФИЧНОСТИ ИСТРАЖИВАЊА ESRA 36
4.4. СПЕЦИФИЧНОСТИ ИСТРАЖИВАЊА SARTRE 4 39
4.5. ИСКУСТВА, ЗАКЉУЧЦИ И НЕДОСТАЦИ СПРОВЕДЕНИХ ИСТРАЖИВАЊА 41

5. АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БЕОГРАДА У ПЕРИОДУ ОД 2017. ДО 2021. ГОДИНЕ 43

5.1. ДЕМОГРАФСКЕ И САОБРАЋАЈНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ГРАДА БЕОГРАДА 43
5.2. АНАЛИЗА СТАЊА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БЕОГРАДА НА ОСНОВУ ПОКАЗАТЕЉА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА 45
5.2.1. Анализа саобраћајних незгода и последица на територији града Београда у периоду од 2017. до 2021. године 46
5.2.2. Обележја саобраћајних незгода и последица на територији града Београда у периоду од 2017. до 2021. године 48
5.2.3. Јавни пондерисани ризик и саобраћајни пондерисани ризик за период од 2017. до 2021. године 53
5.3. АНАЛИЗА СТАЊА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БЕОГРАДА У ПЕРИОДУ ОД 2017. ДО 2021. ГОДИНЕ НА ОСНОВУ ИНДИКАТОРА ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА 56

5.3.1. Индикатори безбедности саобраћаја везани за проценат употребе сигурносног појаса....57
5.3.2. Индикатори безбедности саобраћаја везани за проценат употребе заштитне кациге....62
5.3.3. Индикатори безбедности саобраћаја везани за употребу дечијих заштитних система....66
5.3.4. Индикатори безбедности саобраћаја у погледу брзине возила....67
5.3.5. Индикатори безбедности саобраћаја везани за понашање пешака у саобраћају....69

6. ИСТРАЖИВАЊЕ СТАВОВА О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА БЕОГРАДА....71

6.1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ....72
6.2. СОЦИО-ДЕМОГРАФСКА ОБЕЛЕЖЈА....72
6.3. КОРИШЋЕЊЕ РАЗЛИЧИТИХ НАЧИНА ПУТОВАЊА....77
6.4. ЗАБРИНУТОСТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА....85
6.5. ПРИХВАТЉИВОСТ НЕБЕЗБЕДНОГ ПОНАШАЊА У САОБРАЋАЈУ....86
6.6. ПОДРШКА ЗАШТИТНИМ МЕРАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА....94
6.7. САМОПРИЈАВЉЕНО ПОНАШАЊЕ....96
6.8. СТАВОВИ ПРЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА....100
6.9. ПЕРЦЕПЦИЈА РИЗИКА И ФАКТОРА КОЈИ ДОПРИНОСЕ НАСТАНКУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА....102
6.10. ПОНАШАЊЕ ДРУГИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ....104
6.11. УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА....106
6.12. САОБРАЋАЈНА ПРИНУДА....108

7. **СТАВОВИ КАТЕГОРИЈА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА БЕОГРАДА....117**

7.1. СОЦИО-ДЕМОГРАФСКА ОБЕЛЕЖЈА....117
7.2. КОРИШЋЕЊЕ РАЗЛИЧИТИХ НАЧИНА ПУТОВАЊА....123
7.3. ЗАБРИНУТОСТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА....124
7.4. ПРИХВАТЉИВОСТ НЕБЕЗБЕДНОГ ПОНАШАЊА У САОБРАЋАЈУ....126
7.4.1. Прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају – већина других људи....126
7.4.2. Прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају – лично прихватљиво....135
7.4.3. Прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају – упоредна анализа....144
7.5. ПОДРШКА ЗАШТИТНИМ МЕРАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА....149
7.6. ПОНАШАЊЕ ДРУГИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ....155
7.7. ПЕРЦЕПЦИЈА РИЗИКА И ФАКТОРА КОЈИ ДОПРИНОСЕ НАСТАНКУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА....160
7.8. САОБРАЋАЈНА ПРИНУДА....163
7.9. СТАВОВИ ПРЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА....163

8. ПОРЕЂЕЊЕ РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА У БЕОГРАДУ, РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И ЕВРОПСКОЈ УНИЈИ 171

8.1. ПОРЕЂЕЊЕ РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА У БЕОГРАДУ И РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2017. ГОДИНЕ СА РЕЗУЛТАТИМА ИСТРАЖИВАЊА ИЗ 2022/2023. ГОДИНЕ 171

8.1.1. Ставови према безбедности саобраћаја 171

8.1.2. Ставови који се односе на личну прихватљивост 174

8.1.3. Перцепција ризика у саобраћају 175

8.1.4. Однос према кажњавању 175

8.1.5. Однос према другим учесницима у саобраћају 176

8.2. ПОРЕЂЕЊЕ РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА ПРЕМА ESRA МЕТОДОЛОГИЈИ У БЕОГРАДУ 2022/2023. ГОДИНЕ И У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И ДРЖАВАМА ЕВРОПЕ 2018/2019. ГОДИНЕ 179

9. ПРЕДЛОГ СЕТА АКТИВНОСТИ УСМЕРЕНИХ НА ПРОМЕНУ СТАВОВА ИСПИТАНИХ ГРУПА У ЦИЉУ УНАПРЕЂЕЊА СТАВОВА И ПОНАШАЊА КАКО БИ СЕ УНАПРЕДИЛА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА 189

9.1. ПРЕДЛОГ МЕРА НА ОСНОВУ ДОБИЈЕНИХ СТАВОВА ИСПИТАНИХ ГРУПА 192

9.2. ПРЕДЛОГ МЕРА НА ОСНОВУ УПОРЕДНЕ АНАЛИЗЕ РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА ГРАД БЕОГРАД 2017. И 2022/23. ГОДИНУ 195

10. ЗАКЉУЧАК 197

СПИСАК СЛИКА, ТАБЕЛА И ГРАФИКОНА 209

СПИСАК СЛИКА 209

СПИСАК ТАБЕЛА 209

СПИСАК ГРАФИКОНА 210

ЛИТЕРАТУРА 217

ПРИЛОЗИ 221

ПРИЛОГ 1 – ОПШТА ДОКУМЕНТАЦИЈА 223

ПРИЛОГ 2 – ТЕРЕНСКА АНКЕТА 239

ПРИЛОГ 3 – ИНТЕРНЕТ АНКЕТА 247

ПРИЛОГ 4 – ESRA2 ТАБЕЛЕ 293

1. УВОД

Ниво безбедности саобраћаја може се дефинисати и оценити на различите начине, од којих се најчешће користе подаци о броју и последицама саобраћајних незгода, односно апсолутни и релативни показатељи безбедности саобраћаја. Савремени приступи подразумевају да се оцена нивоа безбедности саобраћаја дефинише на основу снимања понашања учесника у саобраћају, које се прати индикаторима перформанси безбедности саобраћаја и анализирањем ставова учесника у саобраћају, који се сагледавају анкетирањем учесника у саобраћају. Оцењивањем стања безбедности саобраћаја, осим могућности праћења стања може се пратити учинак већ предузетих мера, могу се дефинисати успостављени трендови, утврдити проблеми и кључне области деловања, вршити поређења и сл. Прецизна оцена нивоа безбедности саобраћаја омогућава се да се уоче и дефинишу проблеми безбедности саобраћаја, али и да се планирају адекватне мере за унапређење безбедности саобраћаја.

Традиционалне анализе безбедности саобраћаја спроводе се на основу саобраћајних незгода и њихових последица које су се већ догодиле. Резултати традиционалног начина праћења стања безбедности саобраћаја изузетно „споро“ реагују на мере унапређења безбедности саобраћаја и остале промене у систему безбедности саобраћаја. Наиме, потребно је да се одређена мера унапређења система спроведе, затим да се „сачека“ ефекат те мере, односно да се прати систем са примењеном мером, а тек након тога да се анализирају ефекти примењене мере. С обзиром на наведене недостатке традиционалног начина праћења стања безбедности саобраћаја, јавила се потреба за брзим, ефикасним и једноставним начином праћења стања безбедности саобраћаја. У последњих десет година у области безбедности саобраћаја и у пракси траже се могућности оцењивања стања безбедности саобраћаја одговарајућим показатељима, индикаторима и слично.

Индикатори безбедности саобраћаја представљају меру која описује перформансе система безбедности саобраћаја и по правилу имају веома јаку везу са коначним излазима из система безбедности саобраћаја, односно са бројем и последицама саобраћајних незгода (Пешић и др., 2013). Према ETSC-у (енгл. *The European Transport Safety Council*), индикатори безбедности саобраћаја представљају било коју меру која је узрочно везана за саобраћајне незгоде и последице саобраћајних незгода (ETSC, 2001) и служе за оцену, праћење и дефинисање жељеног стања у безбедности саобраћаја.

У циљу утврђивања постојећег стања безбедности саобраћаја, на било којем подручју, поред објективних метода (анализа података о саобраћајним незгодама и последицама), све више се примењују и субјективне методе, које су усмерене ка анализи ставова учесника у саобраћају. Разумљиво је да становници посматраног подручја најбоље познају постојеће прилике у саобраћају, потенцијалне проблеме, а што није могуће утврдити само на основу анализе података о незгодама. Такође је познато да веома значајан утицај на ниво безбедности саобраћаја имају баш учесници у саобраћају, а да на њихово понашање у саобраћају утичу њихова знања, навике и ставови.

Испитивање ставова учесника у саобраћају постало је незаобилазан део методологије анализе нивоа безбедности саобраћаја на конкретној територији, као и при дефинисању стратегија безбедности саобраћаја и краткорочних мера и акционих планова, првенствено на основу веома позитивних импулса које су дала европска и глобална истраживања ставова учесника у саобраћају у оквиру пројеката SARTRE (енгл. *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*) и ESRA (енгл. *E-Survey of Road Users' Attitudes*).

Обзиром да је и Република Србија узела учешће у тим пројектима (SARTRE 4 и ESRA 2), логично је да су и локалне заједнице, градови и општине у Републици Србији укључени у те пројекте, па и град Београд.

Истраживање ставова у граду Београду на савремен начин почело је испитивањем за потребе израде Стратегије безбедности саобраћаја града Београда, за период од 2011. до 2015. године. У свакој од 17 општина спроведена је анонимна телефонска анкета на узорку од 120 испитаника, тј. укупно 2.040 анкетираних испитаника у Београду. Анкета је садржала 35 питања, а грађани су, између осталог, анкетирани у погледу: дефинисања критичних елемената везаних за вожњу, бициклизам и пешачење, потенцијалних опасних места, у погледу небезбедног понашања. Резултати анализа анкета су такође узети у обзир код дефинисања инвентара проблема безбедности саобраћаја, који је, са друге стране, био основ за дефинисање кључних области деловања стратегије.

За потребе израде и свих осталих донетих стратегија безбедности саобраћаја за град Београд (за период од 2017. до 2020. године и за период од 2021. до 2025. године) анализирани су и ставови учесника у саобраћају, али не као посебна истраживања већ на основу спроведених истраживања на нивоу Републике Србије, а за Полицијску управу Београд.

Сва испитивања ставова учесника у саобраћају која су плански вршена у Републици Србији укључивала су и подручје Полицијске управе (ПУ) Београд, односно градских општина града Београда. За потребе истраживања ставова које је 2014. године организовала Агенција за безбедност саобраћаја било је укључено у оквиру ПУ Београд најмање 300 испитаника, а 2017. године најмање 450 испитаника, од којих је било најмање 300 возача, 100 немоторизованих учесника и 50 мотоциклиста.

Проблеми безбедности саобраћаја у граду Београду су специфични у погледу многих услова и фактора који утичу на настајање саобраћајних незгода (величина града, број становника, број возила, стање путне и уличне мреже, пролазак аутопута кроз град, број мостова на рекама Сава и Дунав, улична загушења и сл.).

Истовремено, град Београд у укупном броју последица саобраћајних незгода у односу на Републику Србију заузима значајан део. Нпр. у 2021. години од укупно 521 погинулих лица у саобраћајним незгодама у Републици Србији, 76 лица (14,59%) је погинуло на територији ПУ Београд, а од укупно 34.579 евидентираних саобраћајних незгода у Републици Србији у тој години, у граду Београду евидентирано је 15.288 саобраћајних незгода или 44,21% од укупног броја саобраћајних незгода.

Специфичности и интензитет наведених услова и проблема су разлог да град Београд, пре осталих градова, покуша да савременим приступом, усмереним на дугорочне мере, који подразумева и сагледавање ставова и самопроцене понашања учесника у саобраћају, а преко њих и дефинисања праваца могућег деловања и утицања на промену тих ставова, утиче на промене понашања учесника у саобраћају на територији града Београда.

У Студији је дат преглед теоријских основа и прихваћеног приступа да се преко утицаја на ставове може утицати и на понашање учесника у саобраћају и сагледано је стање безбедности саобраћаја у граду Београду са аспекта понашања учесника у саобраћају, што је представљало и полазиште за анализу резултата спроведеног истраживања ставова учесника у саобраћаја.

На основу резултата истраживања и упоредне анализе ставова учесника у саобраћају у Републици Србији и граду Београду из истраживања 2017. године, а такође и према ESRA методологији из истраживања 2018. године, и истраживања 2018/2019. године у државама Европе, дефинисан је сет мера за унапређења ставова учесника у саобраћају.

У првом поглављу Студије дата су уводна разматрања везана за проблем безбедности саобраћаја у граду Београду и потребу истраживања ставова учесника у саобраћају у граду Београду.

У другом поглављу Студије дат је методолошки оквир истраживања, односно дефинисани су: проблем и предмет истраживања, методе и начин истраживања, обухват истраживања и ограничења у истраживању.

У трећем поглављу Студије дате су, кроз литерарни преглед, теоријске основе приступа да су ставови важни за детерминисање понашања људи, са освртом и на истраживања ставова учесника у саобраћају.

У четвртом поглављу описана су досадашња истраживања ставова учесника у саобраћају у Европској унији и Републици Србији, са акцентом на истраживања према јединственим методологијама SARTRE и ESRA, уз истицање искустава, закључака и недостатака спроведених истраживања ESRA2 у Европској унији.

У петом поглављу Студије дате су карактеристике града Београда важне за сагледавање ставова учесника у саобраћају, од демографско-саобраћајних, до показатеља безбедности у саобраћају на основу саобраћајних незгода и њихових последица, као и индикатора перформанси безбедности саобраћаја који осликавају понашање учесника у саобраћају, и то за комплетан период за који су подаци доступни, са акцентом на стање према индикаторима безбедности саобраћаја у граду Београду у периоду од 2017. до 2022. године.

У шестом поглављу Студије описано је истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у граду Београду, које је спроведено у периоду децембар 2022. - фебруар 2023. године, са резултатима истраживања за сваку од 11 области за које су се испитаници изјашњавали у истраживању.

У седмом поглављу Студије приказани су упоредо резултати истраживања 2022/2023. године за сваку од три категорије учесника у саобраћају у граду Београду: возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају.

У осмом поглављу Студије извршено је поређење и приказ резултата поређења истраживања ставова за град Београд 2017. и 2022/2023. године, укључујући и сумарне резултате истраживања ставова за Републику Србију 2017. године и поређење и приказ резултата истраживања ставова према ESRA методологији у Београду 2022/2023. године и Републици Србији и државама Европе из 2018/2019. године.

У деветом поглављу Студије дат је предлог сета активности и мера усмерених на промену ставова испитаних категорија учесника у саобраћају у граду Београду 2022/2023. године у циљу унапређења ставова и понашања како би се унапредила безбедност саобраћаја у граду Београду.

У десетом поглављу Студије дата су закључна разматрања по сваком од поглавља и за Студију као целину.

У оквиру прилога Студије дате су теренска (Прилог 2) и интернет (Прилог 3) анкета којим су истраживани ставови учесника у саобраћају у граду Београду, као и табеларни прегледи вредности доступних показатеља нивоа ставова из истраживања 2018/2019. године за државе Европе, укључујући и средњу вредност за Европу, као и вредности резултата истраживања ставова из истраживања за град Београд 2022/2023. године (Прилог 4).

2. **МЕТОДОЛОШКИ ОКВИР ИСТРАЖИВАЊА**

У овом поглављу представљен је методолошки оквир, основа и најважнији елементи неопходни за реализацију предметног истраживања. У истраживању предочени су изазови истраживања, представљен је предмет истраживања, циљеви и очекивани излазни резултати, начин истраживања (обухват, узорак, време и простор), методе истраживања и ограничења која су се односила на истраживања.

2.1. **ПРОБЛЕМ ИСТРАЖИВАЊА**

Скоро све Европске земље примењују сличне мере за побољшање безбедности друмског саобраћаја, а на основу спроведених истраживања и анализе по различитим питањима од значаја за безбедност саобраћаја, међу којима једно од кључних питања јесте истраживање понашања учесника у саобраћају, а првенствено возача. У земљама Европске уније постоје слични прописи у областима безбедности саобраћаја у вези са прекорачењима брзине, вожње под дејством алкохола, употребе сигурносног појаса, коришћења мобилног телефона и др., али се резултати у области безбедности саобраћаја значајно разликују. Оно што истраживања показују кроз компаративне анализе елемената стања безбедности, поред заједничких аспеката, је да државе Европске уније имају различите успехе у својим политикама за смањење ризика у друмском саобраћају. Између осталог, то је један од разлога за увођење стандарда у областима истраживања кроз дефинисање јединствене методологије, која даје могућност да се врше компаративне анализе резултата истраживања како би се међусобно размењивала најбоља искуства у пракси.

Међу најзначајнијим међународним истраживањима ставова учесника у саобраћају која су стандардизована јесу истраживања SARTRE (енгл. *Social Attitudes to Road Traffic Rosk in Europe*). Свеобухватна истраживања ставова учесника у саобраћају спроводе се задњих тридесет година у земљама Европске уније. У последњем пројекту истраживања SARTRE, реализованом 2010. године, обухваћено је 21.280 испитаника у 19 држава, међу којима је учествовала и Република Србија. SARTRE упитник дефинисан је на начин да обухвати истраживање ставова учесника у саобраћају о важним проблемима безбедности саобраћаја: о прекорачењу брзине, о коришћењу система заштите учесника у саобраћају и о вожњи при различитим специфичним психофизичким стањима возача (као што су вожња под утицајем умора, вожња под утицајем алкохола и вожња под утицајем психоактивних супстанци).

Најновија истраживања ставова о безбедности саобраћаја која су спроведена широм света су истраживања ESRA (енгл. *E-survey of Road users Attitudes*) која се реализују путем стандардизованих *online* упитника. Прво ESRA истраживање спроведено је 2015. године у 25 држава (истраживање је спроведено и у државама ван Европе). Истраживање које је реализовано 2018. године је у основи ESRA истраживање, базирано на SARTRE4 истраживању, и укључује одређена питања из анкетног упитника организације AAAFTS (енгл. *American Automobile Association Foundation for Traffic Safety*), односно пројекта под називом Индекс културе безбедности саобраћаја (енгл. *Road Safety Culture Index*).

Постојање стандардизоване методологије и процедуре узорковања у истраживањима у земљама које реализују предметне пројекте, од суштинског значаја је за добијање потпуно упоредивих и поузданих података, који дају могућност вредновања, предузимања системских мера за унапређење стања и могућност за адекватно праћење промена у дефинисаним временским оквирима.

Код припреме истраживања ставова учесника у саобраћају узимају се у обзир многи изазови са којима су се суочили истраживачи реализујући своје пројекте, као што је пристрасност у погледу пожељности (тенденција испитаника да дају одговоре који представљају повољну слику о себи), неразумевање питања (питања са сложеним речима, негацијама или дуга питања), недовољна заступљеност одређених старосних група (старосна група 55+ година), недовољна заступљеност појединих категорија учесника у саобраћају (нпр. возача мотоцикла) и сл. Наведени проблеми су решавани кроз детаљан процес припреме истраживања и кроз темељан процеса реализације истраживања који се односи на методологију креирања упитника, начин спровођења анкетирања и обим узорка.

2.2. **ПРЕДМЕТ ИСТРАЖИВАЊА**

Истраживање ставова учесника у саобраћају постало је незаобилазан део методологије анализе нивоа безбедности саобраћаја на конкретној територији, као и при дефинисању стратегија безбедности саобраћаја и краткорочних мера и акционих планова, првенствено на основу веома позитивних подстицаја које су дала Европска истраживања ставова учесника у саобраћају у оквиру пројеката SARTRE и ESRA. Обзиром да је Република Србија узела учешће у тим пројектима (SARTRE 4 и ESRA 2), следствено томе локалне заједнице, градови и општине у Републици Србији су такође били укључени у сва испитивања ставова учесника у саобраћају која су плански вршена за потребе истраживања 2014. године и 2017. године.

Овом студијом реализовано је истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају за 2022. годину за град Београд по јединственој методологији Европске уније - методологији ESRA. Намера је да се кроз предмет истраживања испитају одређени аспекти у систему безбедности саобраћаја, који су значајни за доношење адекватних мера усмерених на промену ставова испитаних група у циљу унапређења ставова понашања како би се унапредила безбедност саобраћаја. Истраживање које је базирано на методологији Европске уније ESRA има за циљ да омогући поређење резултата добијених за град Београд са резултатима истраживања на националном нивоу у Републици Србији, као и са резултатима различитих држава у Европској унији које су спровеле слична истраживања по методологији ESRA. Истраживање је базирано на ESRA упитнику, са одређеним изменама које се односе на специфичности везане за град Београд, као и изменама које се односе на могућности поређења са резултатима истраживања ставова учесника у саобраћају које је вршено 2017. године у Републици Србији, а чији је наручилац била Агенција за безбедност саобраћаја.

У оквиру истраживања извршено је анкетно истраживање ставова учесника о безбедности саобраћаја на територији града Београда за 2022. годину, кроз адекватан обухват, а према броју становника и различитих категорија учесника у саобраћају у свих 17 градских општина. У складу са методологијом ESRA, истраживањем су обухваћене следеће категорије учесника у саобраћају: возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају. Анкетним упитником дефинисане су следеће теме истраживања: прекорачење брзине, вожња под утицајем алкохола и психоактивних супстанци, дистракције у току вожње (мобилни телефон, околина), употреба заштитних система у возилу, перцепција ризика у саобраћају, однос ка осталим категоријама учесника у саобраћају и однос према кажњавању у саобраћају.

Предмет истраживања ставова учесника у саобраћају у граду Београду обухвата једанаест кључних области које су предвиђене анкетним упитником, којим су анкетирани учесници у саобраћају на терену и путем интернет анкете.

Кључне области обухваћене упитником за истраживање ставова учесника у саобраћају у граду Београду су: социо-демографска обележја, коришћење различитих начина путовања, забринутост за безбедност саобраћаја, прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају, подршка заштитним мерама безбедности саобраћаја, самопријављено понашање, ставови према безбедности саобраћаја, перцепција ризика и фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода, понашање осталих учесника у саобраћају, учешће у саобраћајним незгодама и област која се односи на саобраћајну принуду.

2.3. **ЦИЉЕВИ ИСТРАЖИВАЊА И ОЧЕКИВАНИ РЕЗУЛТАТИ ИСТРАЖИВАЊА**

Обзиром да је постављен циљ пред студију да се добију подаци о ставовима учесника о безбедности у саобраћају, како би се на основу добијених података квалитетно усмеравале будуће превентивне активности ка различитим категоријама учесника у саобраћају, тако је и циљ истраживања да се добију подаци о ставовима учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја за град Београд, како би се на основу добијених података на адекватан начин усмеравале будуће превентивне активности ка различитим категоријама учесника у саобраћају уважавајући све посебности и специфичности средине у којима учесници у саобраћају живе и раде.

Циљ је такође да се добијени резултати истраживања упореде са другим резултатима на националном нивоу, у Републици Србији, као и са резултатима других држава и градова земаља у региону, односно изабраних земаља Европске уније, што би омогућило да се на ефикасан начин вреднује тренутно стање, али и да се на адекватан начин вреднују резултати будућих активности и деловања усмерених ка унапређењу и побољшању тренутног стања.

Главна сврха истраживања јесте описивање ставова и понашања учесника у саобраћају у вези са ризицима у друмском саобраћају, процена спектра ставова, од подржавања до супротстављања прописима и заштитним мерама, испитивање личне и друштвене прихватљивости одређених понашања у саобраћају, перцепције саобраћајне принуде, као и мишљење о активностима које би требало узети у обзир у циљу спровођења адекватних мера побољшања и унапређења безбедности саобраћаја на путевима.

Важно је пратити трендове у области безбедности у саобраћају, када су у питању ставови и понашања учесника у саобраћају, обзиром да се стање током времена може побољшавати или погоршавати. До сада реализовани пројекти у складу са дефинисаним стандардом и методологијом, SARTRE и ESRA, омогућавају не само поређења ставова и понашања учесника у саобраћају, већ пружају могућност увида у трансформацију истих у временском периоду у којем су истраживања обављена и временском периоду за који се врши упоређивање.

Основни циљ ове студије је истраживање ставова и пријављених понашања возача, мотоциклиста и немоторизованих учесника у саобраћају на нивоу града Београда, односно градских општина, коришћењем ESRA методологије.

Посебни циљеви истраживања су да се изврши:

- утврђивање ставова учесника у саобраћају о безбедности саобраћаја у граду Београду и њихове личне перцепције понашања у саобраћају,
- приказ ставова учесника о безбедности саобраћаја у граду Београду и њихове личне перцепције понашања у саобраћају по узору на појединачне извештаје из других доступних ESRA пројеката и

- компарација ставова учесника о безбедности саобраћаја у граду Београду и њихове личне перцепције понашања у саобраћају са доступним подацима из резултата ESRA пројекта.

Очекивани резултати истраживања треба да представе реалне ставове учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у граду Београду, са циљем утврђивања постојећег стања безбедности саобраћаја, не само кроз примену објективне методе (анализа података о саобраћајним незгодама и последицама), већ и применом и субјективне методе, које су усмерене ка анализи ставова учесника у саобраћају и утврђивању поузданих резултата.

Очекивано је да становници истраживаног подручја најбоље познају постојеће прилике у саобраћају, потенцијалне проблеме, које није могуће утврдити само на основу анализе података о незгодама. Такође је познато да веома значајан утицај на ниво безбедности саобраћаја имају баш учесници у саобраћају, а да на њихово понашање у саобраћају утичу њихова знања, навике и ставови. Очекивани резултати ове Студије су да надлежни субјекти у граду Београд, сагледавањем ставова и самопроцене понашања учесника у саобраћају, дефинишу будуће правце деловања на промену тих ставова, односно да утичу на промене понашања учесника у саобраћају на територији града Београда у циљу повећања нивоа безбедности у саобраћају.

2.4. **НАЧИН ИСТРАЖИВАЊА (ОБУХВАТ, ВРЕМЕ И ПРОСТОР)**

Према пројектном задатку предвиђено је да величина узорка, исправно попуњених анкетних упитника, треба да износи најмање 450 анкетираних учесника у саобраћају, да анкетно истраживање буде реализовано путем *online* анкетних упитника и путем штампаних упитника (енгл. *hard copy*) и да се стратификација узорка изврши на основу заступљености старосних популација у укупном броју саобраћајних незгода. Истраживањем било је потребно да се обухвате возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају.

У складу са пројектним задатком дефинисан је начин истраживања, обухват и узорак истраживања, време истраживања и простор. Коришћењем методе кластеровања препоручена је величина узорка од минимално 635 анкетираних учесника у саобраћају. Узорак је стратификован према старости и обухватио је три старосне групе: 18-34; 35-54 и 55+. Истраживањем су обухваћене три категорије учесника у саобраћају: возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају. Истраживање је спроведено путем интернет анкетирања и путем истраживања на терену помоћу штампаних упитника, који су претходно одобрени од стране Наручиоца. Период анкетирања био је од 22. децембра 2022. године до 2. фебруара 2023. године.

Теренско анкетирање путем штампаних упитника реализовано је у свих 17 градских општина, тако што су обухваћени учесници у саобраћају из следећих правних субјеката: запослени из локалне самоуправе, запослени из одабраних привредних субјеката на територији локалне самоуправе и запослени из одабраних школа са територије локалне самоуправе.

Интернет анкетирање реализовано је постављањем *online* анкетног упитника на сајт Наручиоца, на сајт Извршиоца, као и на сајтове тринаест градских општина. Интернет анкетирање реализовано је преко друштвених мрежа слањем линка за приступ електронској анкети.

За *online* анкетирање анимиран је одређен број организација, удружења и заинтересованих група: студенти, професионални возачи, таксисти, представници удружења мотоциклиста, представници пословних удружења, завичајних удружења и представници одређених хуманитарних организација.

Укупан број анкетираних, са попуњеном анкетом био је 885 испитаника, од чега 425 испитаника путем штампаних упитника (енгл. *hard copy*) и 460 испитаника путем интернет анкетних упитника, која је креирана са истим питањима као у штампаном упитнику. Од укупног броја испитаника који су учествовали у предметном истраживању, њих 578 су се изјаснили као возачи путничких возила, 67 као возачи мотоцикала и 240 као немоторизовани учесници у саобраћају (пешаци, бициклисти и сл.).

Укупан број неважећих анкетних упитника износио је 74 (14 интернет анкета и 60 теренских анкета), који нису били предмет анализе, јер нису садржали одговоре на сва обавезна питања или су одговоре давала малолетна лица. Укупан број важећих анкетних упитника износио је 811, за које је извршена даља анализа.

2.5. **МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА**

У реализацији истраживања коришћене су следеће методе: метод анализе и синтезе, класификације, компарације, статистичке методе и кластеровање. Коришћене методе истраживања задовољавају захтеве: објективности, поузданости, прецизности, систематичности, општости и сврсисходности. За прикупљање података коришћене су технике анкетирања и расположиви пројекти за анализу најзначајнијих досадашњих истраживања ставова и понашања учесника у саобраћају (у прилогу литература).

За реализацију анкете припремљен је анкетни упитник (Прилог 2) заснован на упитнику коришћеним у ESRA истраживању. Упитник је припремљен за циљне групе: возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају.

Упитник је обухватио једанаест кључних тема са 28 питања и 334 варијабли (Табела 2.5.1).

Табела 2.5.1. Структура тема, броја питања и варијабли

Теме заступљене у упитнику	**Број питања**	**Број варијабли**
Подаци о идентификацији упитника	/	7
Социо-демографска обележја	6	14
Коришћење различитих начина путовања	5	32
Забринутост за безбедност саобраћаја	1	6
Прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају	2	58
Подршка заштитним мерама безбедности саобраћаја	2	33
Самопријављено понашање	2	39
Ставови према безбедности саобраћаја	1	26
Перцепција ризика и фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода	2	29
Понашање осталих учесника у саобраћају	2	22
Учешће у саобраћајним незгодама	1	28
Саобраћајна принуда	4	40
Укупно	28	334

Опредељеном методом истраживања дефинисани су величина узорка и процедура истраживања. Величина узорка истраживања заснива се на испуњавању три критеријума који дефинишу потребан број испитаника да би се задовољили постављени захтеви.

Критеријуми за дефинисање потребног броја испитаника су следећи:

1. минималан број анкетираних лица у односу на број становника;
2. заступљеност старости лица у учешћу у саобраћајним незгодама и
3. категорија учесника у саобраћају.

Први критеријум односио се на минимално потребан број анкетираних лица у истраживању уз услов да је истраживањем неопходно равномерно (пропорционално броју становника) обухватити учеснике у саобраћају у свим општинама (Табела 2.5.2).

Табела 2.5.2. Број становника у граду Београду по општинама 2022. године

Редни број	Општина	Број становника 2022. године	Проценат у односу на укупан број становника у граду Београду 2022.
1	Барајево	26.604	1,58
2	Вождовац	175.075	10,39
3	Врачар	55.768	3,31
4	Гроцка	83.435	4,95
5	Звездара	171.923	10,20
6	Земун	179.368	10,64
7	Лазаревац	55.513	3,29
8	Младеновац	49.020	2,91
9	Нови Београд	209.812	12,45
10	Обреновац	69.376	4,12
11	Палилула	182.672	10,84
12	Раковица	104.921	6,22
13	Савски венац	36.431	2,16
14	Сопот	19.246	1,14
15	Стари град	44.712	2,65
16	Сурчин	45.595	2,71
17	Чукарица	176.092	10,45
ГРАД БЕОГРАД		1.685.563	100,00

Други критеријум односио се на заступљеност лица у учешћу у саобраћајним незгодама према старосним категоријама: 18-34, 35-54 и 55+.

У Табели 2.5.3. приказане су класе старости учесника у саобраћајним незгодама 18-34, 35-54 и 55+ у граду Београду-у периоду од 2017. до 2021. године. На нивоу града Београда, у периоду од 2017. до 2021. године, особе старости од 18 до 34 године учествовале су у 33,68%, од 35 до 54 године у 43,68%, а особе 55+ година у 20,35% саобраћајних незгода.

На основу процента у односу на укупан број становника, учешћа класа старости учесника у саобраћајним незгодама (18-34, 35-54 и 55+) и минималног броја анкета (450) добијени су минимални бројеви испитаника по општинама за критеријум учешћа класе старости у саобраћајним незгодама (Табела 2.5.4).

Табела 2.5.3. Класе старости учесника у саобраћајним незгодама у граду Београду по општинама у периоду од 2017. до 2021. године

Редни број	Општина	Класе старости учесника у саобраћајним незгодама, 2017-2021 (%)		
		18-34	35-54	55+
1	Барајево	30,45	39,10	26,57
2	Вождовац	34,00	43,32	20,57
3	Врачар	31,96	45,57	21,30
4	Гроцка	33,87	41,31	20,83
5	Звездара	35,96	43,00	18,88
6	Земун	34,45	42,93	19,97
7	Лазаревац	33,37	38,95	23,89
8	Младеновац	33,91	36,36	24,75
9	Нови Београд	33,45	45,43	19,25
10	Обреновац	35,45	38,48	21,84
11	Палилула	34,50	43,72	19,45
12	Раковица	32,18	44,74	20,47
13	Савски венац	31,17	46,78	20,64
14	Сопот	34,80	36,19	24,59
15	Стари град	33,78	44,81	20,05
16	Сурчин	34,56	42,67	19,95
17	Чукарица	33,56	42,75	21,02

Табела 2.5.4. Минималан број испитаника по критеријуму класа старости учесника у саобраћајним незгодама у граду Београду по општинама

Редни број	Општина	Минималан број испитаника по класама старости у СН			
		18-34	35-54	55+	Укупно
1	Барајево	3	3	2	8
2	Вождовац	16	21	10	47
3	Врачар	5	7	4	16
4	Гроцка	8	10	5	23
5	Звездара	17	20	9	46
6	Земун	17	21	10	48
7	Лазаревац	5	6	4	15
8	Младеновац	5	5	4	14
9	Нови Београд	19	26	11	56
10	Обреновац	7	8	5	20
11	Палилула	17	22	10	49
12	Раковица	10	13	6	29
13	Савски венац	4	5	3	12
14	Сопот	2	2	2	6
15	Стари град	5	6	3	14
16	Сурчин	5	6	3	14
17	Чукарица	16	21	10	47
Укупно за град Београд		161	202	101	464

Трећи критеријум односио се на заступљеност лица у три дефинисане категорије учесника: возач путничког аутомобила, возач мотоцикла и немоторизовани учесник.

На основу захтева процента у односу на укупан број становника, захтева заступљености све три категорије учесника у саобраћају (возач путничког аутомобила, возач мотоцикла и немоторизовани учесник) и минималног броја анкета (450) добијени су минимални бројеви испитаника по општинама за критеријум категорије учесника у саобраћају (Табела 2.5.5).

Табела 2.5.5. Минималан број испитаника по критеријуму категорија учесника у саобраћају у граду Београду по општинама

Редни број	Општина	Минималан број испитаника по категоријама учесника у саобраћају			
		Возач путничког аутомобила	Возач мотоцикла	Немоторизовани учесник у саобраћају	Укупно
1	Барајево	5	1	2	8
2	Вождовац	32	6	11	49
3	Врачар	10	2	4	16
4	Гроцка	15	3	5	23
5	Звездара	31	6	11	48
6	Земун	32	6	11	49
7	Лазаревац	10	2	4	16
8	Младеновац	9	2	3	14
9	Нови Београд	38	7	13	58
10	Обреновац	13	3	5	21
11	Палилула	33	6	11	50
12	Раковица	19	4	7	30
13	Савски венац	7	2	3	12
14	Сопот	4	1	2	7
15	Стари град	8	2	3	13
16	Сурчин	9	2	3	14
17	Чукарица	32	6	11	49
Укупно за град Београд		307	61	109	477

У складу са дефинисаним методама истраживања, кластеровањем је опредељена укупна величина узорка (укупан број анкета), као и број анкета по свакој од општина. Да би се сагледала потреба за анкетирањем довољног броја испитаника у граду Београду, било је потребно одабрати критеријуме на основу којих се поједине општине могу диверсификовати по демографским карактеристикама и по показатељима безбедности саобраћаја.

Кластер анализа врши груписање јединица посматрања у групе или класе тако да се сличне јединице нађу у истој кластеру (групи). Груписање се врши на основу резултата (скора) који се израчунава на основу вредности обележја по свим променљивама, за сваку јединицу посматрања посебно. Метод који се користи за класификацију мора бити потпуно нумерички, а број класа се унапред обично не зна.

Поред тога, кластер анализа може да покаже неко неочекивано груписање јединица посматрања, у том случају кроз кластер анализу су пронађене одређене релације између јединица посматрања које до тада нису биле познате и које могу додатно да се испитају пре потврђивања кластера. Врло је важно знати да што је више променљивих укључено у анализу и што су оне више међусобно независне, сложеније је пронаћи одговарајући образац за груписање јединица посматрања.

За кластер анализу могу бити коришћени многи алгоритми, односно методи, а у предметној анализи коришћен је агломеративни хијерархијски метод, који као крајњи резултат има дендрограм. Дендрограм је графички приказ кластера (група) у облику стабла повезивања. Прво се врше израчунавања удаљености свих јединица посматрања међусобно, а затим се кластери формирају путем техника спајања или раздвајања. Агломеративни хијерархијски метод се користи за разврставање јединица посматрања у групе, када групе на почетку истраживања нису познате.

У анализи је коришћен комплетни метод за повезивање кластера, који узима у обзир максимално растојање између ставке у једном кластеру и ставке у другом кластеру. При кластеровању урађена је стандардизација променљивих јер су варијабле у различитим јединицама како би се свео на минимум ефекат разлика. Приликом прављења кластера унет је критеријум нивоа сличности од 90%.

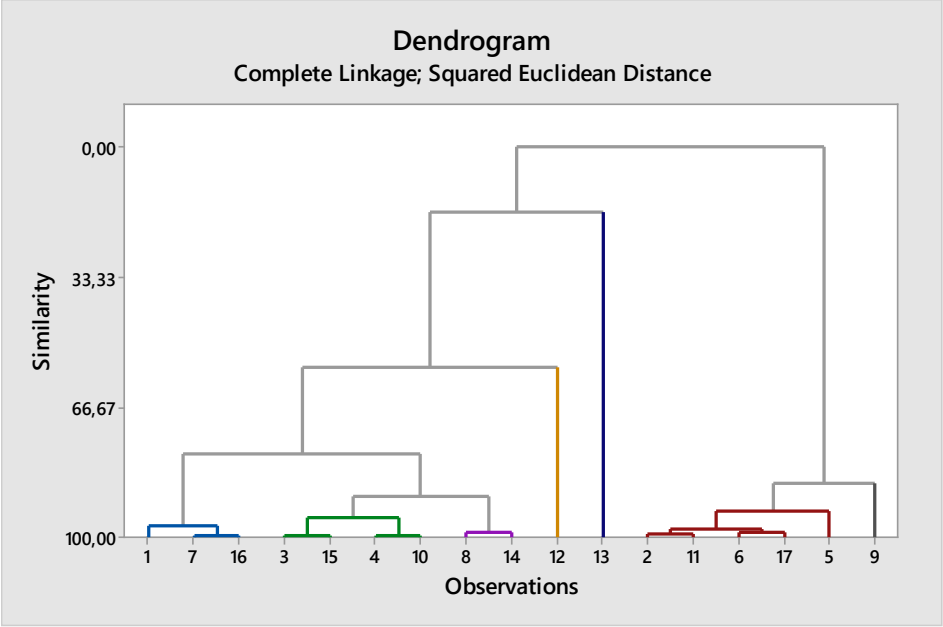
Укупно је посматрано 17 јединица посматрања (општина града Београда). При кластеровању коришћене су 3 променљиве (Табела 2.5.6): број становника у општини града Београда према попису из 2022. године, укупан број саобраћајних незгода на територији општине града Београда у периоду од 2017. до 2021. године и јавни пондерисани ризик (у даљем тексту ЈПР).

Јавни ризик страдања у саобраћају представља страдање учесника у саобраћају (годишњи број погинулих и/или повређених лица у саобраћајним незгодама) у односу на број становника на неком подручју. Јавни пондерисани ризик страдања учесника у саобраћају представља пондерисани број настрадалих лица у одређеном периоду, у односу на број становника на посматраном подручју. Пондерисани број настрадалих лица узима у обзир све тежине последица у саобраћају и множи их са одређеним тежинским фактором – пондером (погинула лица – пондер 99, тешко повређена лица – пондер 13, лако повређена лица – пондер 1) и сабира тако добијене вредности.

Табела 2.5.6. Подаци за кластеровање

Редни број	Општина	Укупан број становника (2022)	Укупан број СН (2017-2021)	ЈПР
1	Барајево	26.604	827	1.183
2	Вождовац	175.075	9.573	693
3	Врачар	55.768	4.803	738
4	Гроцка	83.435	2.207	687
5	Звездара	171.923	7.030	401
6	Земун	179.368	7.298	639
7	Лазаревац	55.513	1.448	1.398
8	Младеновац	49.020	1.228	970
9	Нови Београд	209.812	12.052	636
10	Обреновац	69.376	2.194	777
11	Палилула	182.672	8.650	606
12	Раковица	104.921	3.167	385
13	Савски венац	36.431	7.471	1.735
14	Сопот	19.246	456	912
15	Стари град	44.712	4.695	841
16	Сурчин	45.595	2.139	1.315
17	Чукарица	176.092	7.620	807
Укупно за град Београд		1.685.563	82.858	14.723

Анализа кластеровања са наведеним варијаблама даје резултат у виду 7 кластера, који су приказани на наредној слици (Слика 2.5.1).



Слика 2.5.1. Општине града Београда - 7 кластера

Резултати кластеровања дати су у Табели 2.5.7.

Табела 2.5.7. Резултати кластеровања

Кластер	Шифра општине	Општина	Минимални број анкета (класа старости учесника)	Минимални број анкета (категорија учесника у саобраћају)	Препоручени број анкета
1	14	Сопот	6	7	20
1	8	Младеновац	14	14	20
2	1	Барајево	8	8	25
2	16	Сурчин	14	14	25
2	7	Лазаревац	15	16	25
3	13	Савски венац	12	12	30
4	15	Стари град	14	13	35
4	3	Врачар	16	16	35
4	10	Обреновац	20	21	35
4	4	Гроцка	23	23	35
5	12	Раковица	29	30	40
6	5	Звездара	46	48	50
6	2	Вождовац	47	49	50
6	17	Чукарица	47	49	50
6	6	Земун	48	49	50
6	11	Палилула	49	50	50
7	9	Нови Београд	56	58	60
Укупно			464	477	635

У складу са кластеровањем препоручен је минималан број анкетираних лица 635, такође опредељен је и минимални број испитаника за класе старости и минимални број испитаника по категоријама учесника у саобраћају. Дефинисаним моделом истраживања извршено је сагледавање укупног броја анкетираних лица (преко теренског анкетирања и интернет анкетирања), за сваку од 17 градских општина, како би се проверила испуњеност услова.

Дефинисани метод истраживања омогућио је да се поступак истраживања заснива на објашњењу проблема путем рашчлањивања сложених целина на једноставније саставне делове (кроз метод анализе) и да је поступак истраживања заснован на спајању простих целина у сложеније форме (метод синтезе).

Приликом истраживања уочени су скупови са сличним својствима (метода класификације), извршено је упоређивање истих или сличних чињеница, појава или процеса, односно уочавање њихове сличности и разлика у понашању (кроз метод компарације). Помоћу статистичких показатеља откривају се структуре и законитости појаве у појединим интервалима (статистичка метода).

Коришћене методе истраживања задовољавају захтеве непристрастрасности и неутралности, тј. имају реалан однос према уоченој појави (задовољава објективност). Сваки став и суд су кроз метод истраживања довољно образложени, поткрепљени и доказани логичким поступком (поузданост), тачно је одређено значење коришћених научних и стручних појмова (прецизност). Истраживање има циљ, структуру поступка, активности, улаз и излаз варијабли и правила (систематичност), истраживању омогућавају изучавање општих особина и појава (општост) и примењене методе омогућавају решавање унапред постављеног задатка истраживања (задовољена сврсисходности).

Подаци добијени истраживањем обрађени су у програму за табеларне калкулације *Microsoft Excel*. Резултати истраживања су представљени у складу са начином приказа резултата у ESRA пројектима. Примењена методологија омогућава утврђивање јединствене оцене по питањима појединих ставова, јединствене оцене за групу питања о ставовима о алкохолу и вожњи, за групу питања о ставовима о брзини, за групу питања о ставовима везаним за употребу заштитних система у возилу, као и за групу питања о одвраћању пажње током вожње. У складу са наведеним, могуће је дефинисати групе ставова о брзини, вожњи под дејством алкохола, коришћењу сигурносних појасева и одвраћања пажње током вожње. Приказ резултата урађен је у складу са принципима једноставности и информативности. На тај начин омогућено је да резултате Студије може да прати поред стручне јавности и шира јавност.

2.6. **ОГРАНИЧЕЊА ИСТРАЖИВАЊА**

Једно од ограничења истраживања односи се на период у коме су спроведена истраживања, наиме период спровођења теренских и интернет анкета (од 22.12.2022. до 2.2.2023. године) утицао је на мањи број анкетираних возача мотоцикла у односу на процентуалну заступљеност друге две групе учесника у саобраћају (возача путничких аутомобила и немоторизованих учесника у саобраћају), као и на мању заступљеност одређених старосних група (55+) у односу на друге две старосне групе.

Обзиром да су теренске анкете рађене углавном код запослених у локалним самоуправама, привредним субјектима и школама на територији свих 17 градских општина, као карактеристика, односно и као могуће ограничење истраживања уочен је висок проценат високообразованих лица која су учествовала у анкетирању. Такође је уочен и висок проценат жена у оквиру анкетиране групе која се односила на немоторизоване учеснике у саобраћају, што може утицати на нешто већи проценат одговора са вишим степеном забринутости за друштвене проблеме наведене у анкети.

Четврто ограничење предметног истраживања односило се на податке из анкета у којима испитаници описују сопствена понашања. Наиме, уочено је код одређеног броја анкетираних лица тенденција да дају одговоре који представљају повољну слику о себи, у одговорима су били пристрасни везано за исказивање свог прихватљивог понашања у односу на неприхватљиво и непожељно понашање. Наведена ограничења нису значајно утицала на резултате предметног истраживања.

3. СТАВОВИ УЧЕСНИКА О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ

3.1. ПОЈАМ И ЗНАЧАЈ СТАВОВА

Процеси покретања активности појединца, усмеравање његове активности на одређене објекте и регулисање тих активности ради постизања одређених циљева назива се мотивација, а покретачке снаге које изазивају активности, усмеравају и управљају активностима општим именом називају се мотивима.

Мотиви се могу поделити на две велике групе: биолошки мотиви (за одржавање живота: мотиви глади и жеђи, материнski мотиви, сексуални мотиви и остале биолошке потребе и мотиви) и социјални мотиви (који се могу задовољити уз директно или индиректно учешће и других људи). Социјални мотиви који се могу довести и у везу и са понашањем појединца у саобраћају су:

- грегарни или афилијативни мотиви који се манифестују да појединац буде у друштву са другима, да буде прихваћен као члан групе и да сарађује са осталима,
- мотив самопотврђивања или лична афирмација, који се огледа у тежњи појединца да буде признат, прихваћен и да се истакне међу осталим,
- мотив борбености и агресивности, који се манифестује да се циљеви којима се тежи обезбеде без обзира на друге,
- мотив сигурности, који се манифестује у тежњи да се одржи непромењена ситуација која ће да обезбеди егзистенцију и задовољење за појединца битних мотива. Овај мотив је и извор мотива за покоравање друштвеним нормама и за одржавањем дисциплине и
- алтруистички мотив или тежња да се саосећа са другима и да се буде од помоћи другима.

Посебно је за разумевање људских поступака – понашања важна морална свест, која подразумева утицај друштвених норми и усвојених принципа понашања. То подразумева да се појединац осећа дужним да се понаша у складу са тим моралним принципима, при чему ти принципи постају покретачи и управљачи активности, тј. понашања.

Системско настојање да се код чланова друштва образују одређени морални принципи као покретачи њихових поступака назива се васпитањем. У том контексту може се разумети и саобраћајно васпитање на коме инсистира значајан број стручњака из области безбедности саобраћаја.

Поред наведене поделе, применом факторске анализе вршена су истраживања (Calvin & Gardner, 1984) са циљем да се одреде мотиви који су основа различитих других мотива, са полазиштем да се разликују три врсте мотива: потребе, интереси и ставови.

Ставови су динамичке црте личности и могу се дефинисати као тенденција да појединац позитивно или негативно реагује на неки предмет, ситуацију или институцију. Потпуна дефиниција ставова према Олпорту (Рот, 2010) подразумева неуралну и менталну спремност појединца, формирану на основу искуства, која врши усмеравајући или динамички утицај на реаговање појединца на објекте и ситуације са којима долази у контакт.

На основу наведене дефиниције, јасно се уочава да ставови нису преузети наслеђем, него су научени, преузети у току живота појединца. Обзиром да ставови нису знање о нечему, већ да представљају увек ангажованост за нешто, или против нечега, ставови су праћени, више или мање, интензивним емоцијама.

Прихваћено је да постоје три извора ставова:

- први извор представљају социјалне и групне норме које појединац прихвата у друштву у којем живи и од група којима припада,
- други извор представља лично искуство и знање о појавама према којима постоји став и
- трећи извор су мотиви и трајне карактеристике личности.

Са аспекта саобраћаја значајна су сва три наведена извора ставова. Међутим, искуство и знање које појединац има о већини појава о којима има став скоро увек је ограничено искуство, засновано на малом броју података за генерализацију у став. Много података који стигну до појединца и нису чињенице, већ тврдње, поставке лица која представљају ауторитет за појединца уопштено, или за конкретну област. Зато се често, на основу ауторитета из једне области, формирају ставови и када то није сасвим оправдано, у сасвим другој области.

Такође се врло јаки ставови формирају на основу личног или туђег трауматичног искуства, који по правилу развијају јаку емоцију. Пример таквог утицаја на формирање ставова појединаца је у преносу таквих трауматичних искустава приликом слушања одређених или јавно познатих лица која су учествовала у саобраћајним незгодама са врло тешким последицама, са истицањем грешака у понашању или непоштовања норми које су довеле до настанка незгоде.

Веома важан подстицај за формирање ставова представља и пропаганда (данас уобичајено - кампање). Разлика између утицаја пропаганде и утицаја социјалних норми и искустава је у томе што се код вршења пропаганде код особа на које се врши пропаганда свесно утиче на мишљење и понашање тих особа, што није случај код утицаја социјалних норми и искустава, па је пропаганда свесно и планирано деловање са циљем да се оформе одређени ставови.

Опште је прихваћено на основу многобројних истраживања да ставови имају значајан утицај на понашање људи. Ставови које једна особа усвоји постају део њене личности. То даље објашњава и утицај ставова на различите менталне функције: на перцепцију, на сећање, на оцену, на мишљење, односно утичу и на акције појединца.

Ставови се не мењају ни брзо ни лако, тј. присутан је снажан „отпор“ при њиховој промени. Најчешћа три разлога за споро мењање ставова су: селективни карактер опажања и сећања, избегавање ситуација које би могле да утичу на промену ставова и социјални притисак да се усвојени ставови задрже непромењени. Наведени утицајни фактори, иако спречавају брже и чешће мењање ставова, ипак не могу спречити да дође до промене ставова. Сазнавање нових података, потпуна обавештеност о чињеницама и појавама, развој личности и њена зрелост доводе до мењања ставова. У мењању ставова може имати важан утицај и пропаганда, и са позитивног и негативног аспекта.

Ставови се манифестују у изјавама појединца, али и у његовим акцијама. Сигуран знак да постоји код неког појединца одређени став је у његовој одговарајућој акцији, али може се срести и несклад између ставова и акција појединца, који је детерминисан од много утицајних фактора, а не само од онога шта појединац мисли.

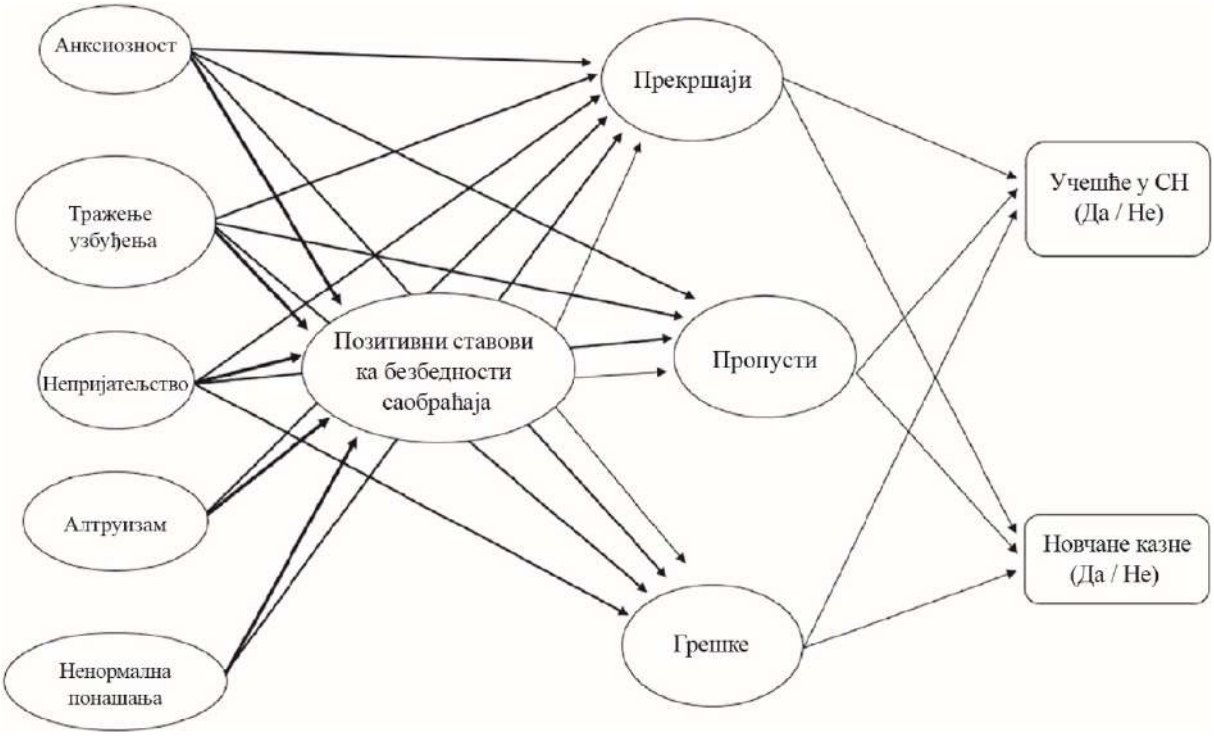
У области ставова врши се већ дужи период и факторска анализа ставова (Calvin & Gardner, 1984) која је указала да ставови, који су значајно више у зависности од социјалних норми и услова од других особина личности, важе првенствено за ону земљу у којој су истраживања вршена, што може да представља и одређени проблем при покушају да се вреднују резултати истраживања ставова у различитим државама Европе или света, као што је случај са истраживањима ставова у области безбедности саобраћаја.

Ставовима се могу сматрати и сложена осећања, тј. сентименти, који се описују системом ставова праћених интензивним емоцијама у вези са одређеним објектом, ситуацијом или особом.

3.2. **ОСНОВНЕ ПРЕТПОСТАВКЕ ДОСАДАШЊИХ ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ**

Већ је прихваћено да различити фактори доприносе настанку саобраћајних незгода, укључујући карактеристике возача, дизајн пута, конструкцију аутомобила и временске прилике, иако се настанак већине саобраћајних незгода приписује „људском фактору“. У овом контексту се често цитирају Sabey и Taylor (1980) који су сугерисали да је 95% саобраћајних незгода настало делимично због фактора „човек“, а 65% у потпуности због тог фактора. Истраживања су покушала да дефинишу различите типове „неуспеха“ - грешака у саобраћају, а тим из Манчестера (Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990). поделио је грешке у три различите групе: прекршаји (нпр. прекорачење брзине, алкохолисаност и вожња), грешке (нпр. погрешна процена) и пропусти (непажња).

Посебно су значајна истраживања (Слика 3.2.1, шематски приказ) која су покушала да повежу особине личности, ставове о безбедности саобраћаја, грешке у саобраћају и последице тих грешака (Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C., & Mallia L., 2019).



Слика 3.2.1. Модел личност–став–понашање тестиран на три узорка возача (млади, одрасли и старији)

Извор: Lucidi et al., (2019), страна 7

Што се тиче незгода, многа истраживања су доказала да су главни фактори који доприносе њиховом настајању прекршаји, а не грешке и пропусти (Gras, Cunill, Sullman, Planes, & Aymerich, 2004; Parker, West, Stradling, & Manstead, 1995; Reason et al., 1990; Sullman, Meadows, & Pajo, 2002).

У складу са наведеним истраживањима урађено је много студија које су дале прилог да се објасни и предвиди чињење прекршаја, а најчешће коришћени теоријски модел је *Теорија планираног понашања* (енгл. *Theory of planned behavior* - TPB) која је преузела доминантан значај, који је пре ње имала Теорија разумног деловања (енгл. *Theory of reasoned action* - TRA).

Бројна су истраживања која се баве различитим аспектима *Теорије планираног понашања* (Ajzen, 1985) у различитим областима, укључујући и саобраћај. У ширем смислу, утврђено је да је наведена теорија добро подржана емпиријским доказима. Веома значајно полазиште *Теорије планираног понашања* за сва истраживања ставова учесника у саобраћају је да се намере за извођење различитих понашања могу предвидети са великом тачношћу на основу: ставова према понашању, на основу субјективних норми и на основу перципиране контроле понашања.

Показало се да су ставови, субјективне норме и перципирана контрола понашања повезани са одговарајућим скуповима истакнутих бихејвиоралних, нормативних и контролних уверења о понашању, иако тачна природа ових односа још увек није потпуно објашњена.

Субјективна норма се развија из нормативних уверења и мотивације да се повинује, иако ова друга обично добија слабу подршку (Budd, North, & Spencer, 1984; Miniard & Cohen, 1981) и понекад је искључена из модела (Beck & Ajzen, 1991; Charng, Piliavin, & Callero, 1988). Индиректне мере перципиране контроле понашања су снага контролног веровања и моћ контролног уверења. Јачина контролних уверења указује на перципирану вероватноћу (или учесталост) да је дати фактор присутан. Моћ контролног уверења процењује да ли ови фактори имају моћ да олакшају или ометају учинак. Међутим, само неколико студија је користило индиректну меру перципиране контроле понашања, уместо тога, чешће се среће директни приступ (Ajzen, 2002). Свака компонента у оквиру модела описује различите конструкције и требало би јаче да корелира са намером, него једна са другом. Пре доношења одлуке сваки фактор се разматра засебно, иако теорија не сугерише да је овај процес увек свестан. Савремена теорија сматра да је сасвим могуће да се став активира аутоматски, односно без свесне намере или когнитивног напора (Bamberg, Ajzen, & Schmidt, 2003).

Такође се показало да укључивање претходног понашања у предвиђање понашања обезбеђује средство за тестирање теорије. Ограничени доступни докази у вези са овим питањем показују да теорија прилично добро предвиђа понашање у поређењу са репером који намеће поузданост понашања.

Према моделу TPB, претходно понашање се односи на намеру, али ефекат је индиректан и посредно је присутан у варијаблама које су већ укључене у модел. Упркос томе, Fishbein & Ajzen (1975) су препознали ефекат навике и да она може да омета однос намера-понашање иако са њихове тачке гледишта аутоматски одговори као што су навике нису најважнији. Ранија верзија TPB укључивала је две нормативне компоненте: личну и друштвену. Међутим, 1970-их година лична норма је одбачена, јер није успела да предвиди понашање. Ипак, чини се да ово није умањило интересовање за ову варијаблу и велики број студија које су користиле TRA дале су потврдне резултате залажући се за продужење истраживања личне норме (нпр. Bentler & Speckart, 1979; Budd et al., 1984; Charng et al., 1988; Finlay, Trafimow, & Villarreal, 2002; Hom & Hulin, 1981; Mullen, Hersey, & Iverson, 1987; Rutter & Bunce, 1989). Такође се тврдило да ефекат претходног понашања зависи од тога да ли је то понашање постало уобичајено или не.

Навика би се могла дефинисати као полуаутоматско извођење добро наученог понашања (Charng et al., 1988) које може, али не мора бити исто што и раније понашање.

Предложено је да када понашање постане уобичајено, онда се оно углавном руководи знаковима околине који изазивају више или мање аутоматски одговор, односно одговор који није вођен когнитивним компонентама модела (нпр. Charng et al., 1988).

Дескриптивне норме мере уверења појединца о понашању других људи и описују се као нешто што се ради, а не, као што је случај са субјективним нормама, нешто што би требало да се уради (забрана). Deutsch and Gerard (1955) додају да то представља нешто што се сматра нормалним, без обзира да ли је морално исправно или не.

Студије о понашању возача су такође посматрале ефекат дескриптивних норми и генерално, а не само у комбинацији са TPB. Rothengatter (1988), на пример, сугерише да возачи желе да се понашају као други возачи, а Connolly and Åberg (1993) су тврдили да возачи прилагођавају сопствену брзину према брзини оближњих возача имплицирајући да је прекорачење брзине имало заразан ефекат. Поред овога, Manstead, Parker, Stradling, Reason, and Baxter (1992) су истраживали да ли возачи траже консензус за своје изабрано понашање. Открили су да су возачи који су редовно спроводили различита понашања дефинисана као прекршаји и грешке имали тенденцију да прецене проценат других возача који би то учинили. Насупрот томе, група која је дефинисана као нерегуларне особе потцењују, а не прецењују консензус за сопствени став. Један од могућих разлога који су предложили аутори био је тај што су негативна понашања била истакнутија и стога доступнија.

Једна од примера истраживања значаја дескриптивних норми и понашања возача приказан је у шведској Студији „Теорија планираног понашања: Улога дескриптивних норми и понашања у прошлости у предвиђању намера возача да прекрше“ (Forward, 2009), која је имала циљ да: испита намере да се прекрши норма у два различита контекста користећи TPB, односно пребрзу вожњу у насељеном подручју и опасно претицање, процени јединствени ефекат дескриптивне норме и идентификовање њеног могућег односа са ризиком, процени јединствени ефекат претходног понашања након контроле за варијабле које су већ укључене у TPB и процени ефекат старости, пола и годишње пређене километраже возача.

У оквиру социјално когнитивног приступа, модели као што су *Теорија планираног понашања* (Ajzen & Fishbein, 1980; Ajzen, 1988) и модела здравља (Rosenstock, 1974), често су се примењивали за проучавање детерминанти и предикцију ризичног понашања у току вожње (Parker et al., 1992; Parker et al., 1995; Ruter et al., 1995; Parker et al., 1998).

На основу ових модела, варијабле као што су ставови, разумевање ризика, социјалне норме и разумевање контроле понашања представљају централне детерминанте понашања. Докази о могућим вредностима ових варијабли пронађени су у многим студијама. Откривено је да су ставови у погледу безбедности у саобраћају у корелацији са агресивним понашањем у вожњи, брзом вожњом и само-пријављеном умешаношћу у саобраћајну незгоду.

Чини се да је од великог значаја и само схватање ризика, с обзиром да млади возачи, у поређењу са осталим старосним групама, имају више шанси да потцене могућност одређеног ризика узрокованог ситуацијом у саобраћају (Brown & Groeger, 1988; Deery, 1999). Они ризике у саобраћају сматрају мање опасним (Milech et al., 1989; Deery, 1999) и прецењују сопствене возачке способности (Moe, 1986). На основу ових сазнања, једна од најпопуларнијих стратегија промовисања безбедности саобраћаја усмерена је ка промени ставова адолесцената у схватању ризика везаних за вожњу. Међутим, закључак проистекао из деловања многих кампања је да већина кампања за безбедан саобраћај, чији је циљ био утицај на ставове и схватање ризика, није успела да оствари било какав утицај на смањење броја саобраћајних незгода (Elvik et al., 1989; OECD, 1994).

Постоји неколико разлога за неуспех ових кампања. Један од разлога може бити да је улога карактеристика личности често била игнорисана приликом спровођења таквих кампања. Такође, ни утицај мотивације на понашање возача није довољно истражен. Иако неке студије показују везу између ставова корисника путева и понашања која показују, треба имати на уму да поред ставова и понашања постоје између и други многобројни фактори попут субјективних норми, опажене контроле понашања, непланирани облици понашања, грешке и пропусти и сл. Друштво својим деловањем мора да настоји да код учесника у саобраћају развије веровање у оправданост хуманог односа према другим учесницима у саобраћају, према друштвеним нормама, својим обавезама и другим друштвеним вредностима у саобраћају.

Најзначајнији ставови учесника у саобраћају, за које је истраживањима доказано да су повезани са безбедношћу саобраћаја су: ставови према опасностима и ризику, ставови према другим учесницима у саобраћају, ставови према брзој вожњи, ставови према употреби сигурносног појаса, ставови према вожњи под дејством алкохола, ставови према употреби мобилних телефона, ставови према закону и примени прописа и ставови према технологији и безбедности (Rybicka at al., 2019).

Ставови према опасностима и ризику: Позната је чињеница да је грешка возача главни фактор који доприноси већини незгода на путевима. Међутим, међу појединцима постоји гледиште да су други возачи и други пешаци, а не они сами, ти који су изложени ризику. Ставови према учешћу у ризику нису једнако распрострањени у популацији. Нпр. постоје полне разлике у ставовима према ризичној вожњи. Жене у поређењу са мушкарцима имају далеко мање ризичних ставова према вожњи и показују много више забринутости поводом могућности да у току вожње повреде некога. У контексту ширем од вожње, жене показују мање ризичних ставова према понашању корисника путева и много се више брину о безбедности на путу уопште, него мушкарци. Нпр. жене су биле склоније да покажу забринутост у вези са прекорачењем дозвољене брзине и ризичним претицањем и боље су биле информисане о могућим опасностима на путу и склоније да ризично понашање корисника путева процене као опасније него што су то радили мушкарци (Dahlstedt, 1994; Department for Transport, 2004).

Ставови према другим учесницима у саобраћају: Већина истраживања је показала да постоји значајна разлика у опажању себе и других корисника путева. Рецимо, једно истраживање је показало да 60% возача сматра да су други возачи више опасни него безбедни, 33% да су други више безбедни него опасни, а 6% је сматрало да је тешко наћи ма ког безбедног возача на путевима, а само 1% да је тешко наћи ма ког опасног возача на путевима уопште (Brake, 2006). Обично се млађи возачи процењују као посебно опасни и у једном истраживању 66% испитаних је сматрало да програме безбедности на путу треба фокусирати на млађе групе возача (Higginson, 2005). Млађи возачи прихватају то да су на укупном плану они група која је најопаснија на путевима, а такође и старији возачи сматрају да су млади возачи мање пажљиви и возе без прописаног растојања (Higginson, 2005; Musselwhite & Haddad, 2007).

Ставови према брзој вожњи: Обзиром да се брза вожња сматра кључним обликом ризичног понашања возача, ставовима према брзој вожњи се мора посветити значајна пажња. Иако 39% испитаних возача сматра да је опасно возити изнад ограничења брзине (Department for Transport, 2008) јасно је да већина возача наставља да вози брзо. Брза вожња се изгледа различито схвата код различитих појединаца. Рецимо у једном истраживању, 33% испитаника је сматрало да брзу вожњу одређује 1 миља изнад ограничења брзине, 33% да је то 5 миља изнад ограничења, а 33% да је то 6 и више миља изнад 10 ограничења (Higginson, 2005).

Даље, људи имају „нормативно“ гледиште о брзој вожњи и они одлучују шта за њих лично представља илегалну и опасну брзу вожњу. Чак 76% испитаних је било потпуно сагласно да је сувише брза вожња у односу на услове пута опасна (Angle et al., 2007).

Ставови према брзој вожњи су често праћени уверењем да су ограничења брзине произвољно утврђена и да је у реду не покорити се том ауторитету, ако нам то дозвољавају услови пута, искуство и компетентност (Flamingo Research, 2008). Возачи сматрају да постоји пуно нејасноћа око постављања ограничења брзине, јер некада слични путеви добијају врло различита ограничења и таква недоследност доводи до непоштовања постојећег система (Silcock et al., 1999). Даље, модерна технологија је довела до тога да возачи сматрају да су ограничења брзине застарела и сумњива; возила су данас дизајнирана много боље него икада пре и зато су спремна да поднесу веће изазове.

Корбет је у својој студији показао (Corbett, 2001) да возачи теже да као брзу вожњу одреде прекорачење брзине за више од 10 миља на час и да возе у оквирима своје дефиниције. Такође, возачи верују да већина људи вози просечно 10 миља на час изнад ограничења брзине (Stradling & Campbell, 2003).

Фулер и остали (Fuller et al., 2008) закључили су истраживањем да возачи сматрају да је у зони са ограничењем 30 миља на час прихватљиво прекорачити брзину за око 35 миља на час. Гледиште о брзој вожњи зависи и од типа пута. У студији Страдлинга и Кембела (Stradling & Campbell, 2003) већина возача је сматрала да је нормално прекорачити дозвољену брзину за 30 до 35% на путевима за моторна возила, на путевима са двема тракама у предграђима, на главним путевима у градовима и широким путевима у насељима до 18%, а на руралним путевима до 10%. Даље, на путевима са вишим ограничењима брзине та ограничења чешће крше мушкарци него жене, али не и на споријим путевима. Возачи узраста 21-29 година представљају групу са највећом пропорцијом оних који прекорачују брзину. Већина истраживања добила је сличне резултате: прекорачење брзине на путевима за моторна возила се сматрају знатно прихватљивијим него на другим путевима. Прекорачење брзине најмање се сматра прихватљивим на путевима у насељеним местима.

Ставови према употреби сигурносног појаса: Резултати који су добијени у SARTRE 3 студији (SARTRE, 2004) показују да се већина возача слаже да сигурносни појас смањује опасност од тешких повреда у већини саобраћајних незгода. Међутим, било је великих разлика између земаља када је у питању оцењивање потребе за сигурносним појасом у случају пажљиве вожње. Око 20% возача сматра да појас стварно није неопходан у случају пажљиве вожње. Поред потцењивања корисности употребе сигурносног појаса, велики број возача наглашава опасност од „заробљавања“ у возилима у посебним ситуацијама због сигурносног појаса. У појединим земљама (Португалија, Холандија, Француска и Пољска) овај број је и преко 60%. Генерално, ставови према употреби сигурносног појаса су позитивни скоро код свих возача. Међутим, резултати показују да учесталост употребе не зависи само од става.

Саобраћајна принуда се показала као добар механизам да се возачи приволе да користе сигурносни појас. Поред тога, присутно је да сувише велики број возача потцењује неопходност употребе сигурносног појаса у случају пажљиве вожње, и прецењује опасност од „заробљавања“ у возилу у посебним ситуацијама. Ови резултати показују потребу за покретањем бољих едукативних и информативних кампања, које би помогле у бољем разумевању значајне корисности употребе сигурносног појаса.

Ставови према вожњи под дејством алкохола: За законе који забрањују вожњу под дејством алкохола постоји велика подршка. Као пример, може се навести да 72% јавности сматра да свакоме ко буде уочен да вози под дејством алкохола треба забранити управљање возилом у трајању од 5 година (Department for Transport, 2008). Преко 90% возача би подржало строжије казне за вожњу под утицајем алкохола (Cauzard, 2003) и 80% јавности сматра да чак и ако неко попије само једно пиће не би смео да вози. Жене, они који нису возачи и припадници нижих социоекономских група, гледају са више наклоности на казне због вожње под утицајем алкохола у односу на просек (Department for Transport, 2008). Према истраживањима, изгледа да се вожња под утицајем алкохола сматра неприхватљивом, чак и код млађих возача (Thomas, et al., 2007).

Ставови према употреби мобилних телефона: SARTRE (SARTRE, 2004) истраживање показало је да возачи не сматрају да је употреба телефона током вожње опасна, и када се телефонира без ангажовања руку (енгл. *hands-free*), тј. само 21% возача тврдило је да је употреба мобилног телефона током вожње често, веома често или увек узрок саобраћајних незгода (проценат у случају држања мобилног телефона у руци је 54%). У сваком случају, коришћење мобилног телефона, чак и ако се телефонира без ангажовања руку, може да смањи концентрисаност возача на задатке у вожњи и овај проблем погађа значајан проценат возачке популације.

Ставови према закону и примени прописа: Већина возача за себе каже да поштује закон. На пример, у Британији 94% возача је изјавило да поштују саобраћајне законе. Постоје добри разлози за поштовање закона, јер 54% испитаних сматра да би били ухваћени ако би кршили саобраћајна правила и верује да је корист од кршења саобраћајног закона надјачана ризиком да се буде ухваћен на делу (64%) (RAC, 2007). Међутим, Молер (Moller, 2004) је у својој студији показао да возачко опажање поштовања закона не обухвата прекорачење брзине. Возачи ће сматрати себе као особу која поштује закон иако возе и 10 миља на час више од ограничења брзине. Млади возачи сматрају да се правила не морају поштовати само зато што постоје, већ једино ако они процене да су она заиста значајна за безбедност у вожњи и само ако су у складу са њиховим нормама у вожњи као социјалној активности и да би избегли казне (Christmas, 2007). Људи који су осетљиви на казну вероватно неће прекорачити брзину. Жене имају снажнију моралну обавезу да поштују закон и оне саобраћајне законе процењују позитивније него мушкарци (Yagil, 1998). Даље, жене мисле да су казне за брзу вожњу сувише благе (Stradling & Campbell, 2003).

Ставови према технологији и безбедности: Постоји велико поверење јавности у савремену технологију у возилима. У Британији 82% возача сматрају да су аутомобили безбеднији него икада и да ваздушни јастуци, појасеви и ABS (енгл. *Anti-lock Braking System*) имају најснажнији утицај на безбедност корисника путева (RAC, 2007). SARTRE подаци указују да велики број возача подржава примену нових технологија, међутим даља испитивања показала су да појединци преферирају оне системе који возачу дају информације, а не оне који ограничавају вожњу. На пример, возачи су више за уређаје које саветују одређену брзину и упозоравају на ограничење брзине, а не за оне системе који сами ограничавају брзину возила (SARTRE, 2004). Ипак, постоје и другачији резултати истраживања, који указују да је значајан проценат возача (око 50%) забринуто да би нова технологија могла учинити вожњу мање безбедном (у смислу да аутомобил скоро да сам вози па нема довољно стимулуса за возача и да се возачи превише ослоне на сопствено возило и не ослањају се на сопствене способности). Важно је и то да технологију која повећава безбедност возила подржавају углавном они возачи који већ безбедно возе. Познато је и то да искуство са модерном технологијом може променити ставове према њој, те би то могла бити једна од стратегија приликом увођења нове технологије у возила.

4. **СПРОВЕДЕНА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ**

У оквиру овог поглавља дати су одређени закључци из одабраних истраживања из земаља Европске уније (ЕУ) и Републике Србије. Поред тога, дате су специфичности истраживања пројеката ESRA и SARTRE као и искуства, закључци и недостаци спроведених истраживања.

4.1. **ИСТРАЖИВАЊА У ЕВРОПСКОЈ УНИЈИ**

Анализе безбедности саобраћаја на путевима и успеха мера транспортне политике обично су фокусиране на број саобраћајних незгода, број повређених и погинулих лица. Подаци о саобраћајним незгодама и последицама морају бити допуњени другим индикаторима који дају потпунију слику о степену безбедности саобраћаја и тиме допринесу бољем разумевању процеса који доводи до саобраћајних незгода. Такве индикаторе, односно индикаторе перформанси безбедности (енгл. *safety performance indicators* - SPI) дефинисао је Европски савет за безбедност саобраћаја (енгл. *European Transport Safety Council*) као „свако мерење које је узрочно повезано са саобраћајним незгодама или повредама, које се користи поред броја саобраћајних незгода или повреда, како би се указало на безбедносне перформансе или на разумевање процеса који доводи до саобраћајних незгода“. (Pires et al., 2020)

У оквиру пројекта *SafetyNet* (Hakkert, Gitelman & Vis, 2007), дата је теоријска основа о развоју SPI у седам главних области, које су централне за област безбедности саобраћаја на путевима у Европи (алкохол и психоактивне супстанце, брзине, заштитни системи, дневна светла, пасивна безбедност возила, путеви и деловање након саобраћајне незгоде). Области су одабране као резултат прегледа националних стратегија за безбедност саобраћаја на путевима у многим земљама ЕУ и широм света. Наведених седам области сматрају се централним темама за спровођење активности у оквиру безбедности саобраћаја на путевима, неопходним да би се дошло до значајног побољшања безбедности саобраћаја на путевима у земљама ЕУ. У оквиру сваке области развијени су SPI који се директно односе на одређену област, и који:

- могу да се квантитативно мере,
- могу да пруже основу за процену нивоа безбедности саобраћаја на путевима у свакој земљи и
- могу да послуже као индикатор за описивање нивоа активности у тој области и земљи и могу да послуже као мерило за поређење.

Поређења могу да се праве пре и после предузимања одређених радњи или могу бити поређења између земаља. Саставни део пројекта *SafetyNet* чинила су и два пратећа документа. Први документ био је приручник у коме су дате процедуре за прикупљање потребних података за развој сваког SPI у свакој земљи. Други документ дао је резултате о до сада прикупљеним подацима за сваку од 25 земаља ЕУ и до сада развијеним SPI, а на основу података које је доставила свака од земаља.

У историји планирања стратегија безбедности саобраћаја на путевима, традиционални погледи на безбедност на путевима највише су истицали одговорност учесника у саобраћају. Многе мере безбедности саобраћаја које су уведене у прошлости биле су усмерене на контролу прекршаја или грешака које су направили учесници у саобраћају, како би се појединци принудили да се прилагоде систему друмског саобраћаја, обично кроз обуку, регулисање и праћење (Belin, Tillgren, & Vedung, 2012). Међутим, опасности по безбедност саобраћаја остају јер је немогуће да људи не погреше.

Свака мала грешка или случај лошег просуђивања може бити фаталан проблем у друмском саобраћају. Под таквим условима, шведска влада усвојила је нови правац у безбедности саобраћаја под називом „Визија нула“ (енгл. *Vision Zero*) 1997. године. Ова визија имала је за циљ концептуални помак у размишљању да главни разлог саобраћајних незгода није људска грешка већ недостаци система друмског саобраћаја (Morimoto, Wang, & Kitano, 2022). Према „Визији нула“, дугорочни циљ који је постављен за безбедност саобраћаја био је да нико не настрада или не буде озбиљно повређен због грешке у систему друмског саобраћаја, а дизајн система друмског саобраћаја треба да се развије тако да испуни овај захтев (Kristianssen, Andersson, Belin, & Nilsen, 2018). Уједињене нације објавиле су миленијумске развојне циљеве (енгл. *Millennium Development Goals*) 2000. године, који су укључивали постизање осам развојних циљева до 2015. године. Напредак је био неуједначен, посебно у земљама са ниским приходима, а развојни циљеви нису постигнути, посебно они који се односе на забринутост за здравље људи. Стога су, на основу важног оквира који су дали миленијумски развојни циљеви, 2015. године усвојени циљеви одрживог развоја (енгл. *Sustainable Development Goals*) који су имали за циљ да поставе широк спектар економских и еколошких циљева и да дају наду за мирније и инклузивније друштво. Циљеви одрживог развоја укључивали су 17 циљева, 169 достигнућа и 231 јединствени индикатор (Morimoto et al., 2022).

Академска експертска група (енгл. *Academic Expert Group*), коју је сазвала шведска саобраћајна управа (енгл. *Swedish Transport Administration*), дала је своје комбиновано искуство, стручност и разумевање глобалних питања безбедности саобраћаја на путевима, проблеме и решења за креирање скупа препорука за декаду активности у јавном и приватном сектору, које би довеле до смањења броја смртних случајева на путевима у свету за половину до 2030. године. Препоруке су дате у контексту Треће конференције о глобалној безбедности на путевима (енгл. *Third High-Level Conference on Global Road Safety*) која је одржана у Стокхолму у фебруару 2020. године. Препоруке су понуђене на разматрање учесницима конференције и лидерима из света бизниса, корпорацијама, владама и цивилним друштвима широм света (Tingvall et al., 2022). У извештају (Tingvall et al., 2022) предлаже се скуп од девет препорука за реализацију визије „Спашавање живота након 2020. године: следећи кораци“ у наредној деценији:

- одржива пракса и извештавање: укључујући интервенције у безбедности саобраћаја на путевима у свим секторима као део доприноса одрживим циљевима развоја,
- набавка: коришћење куповне моћи јавних и приватних организација широм њихових ланаца снабдевања,
- промене у модалној расподели кретања: прелазак са личних моторних возила ка сигурнијим и активнијим облицима мобилности,
- здравље деце и омладине: подстицање активне мобилности изградњом безбеднијих путева и шеталишта,
- инфраструктура: остваривање вредности дизајна безбедног система што је брже могуће,
- безбедна возила широм света: усвајање минималног скупа безбедносних стандарда за моторна возила,
- ограничавање брзина возила: заштита учесника у саобраћају од сила судара изван граница толеранције људских повреда,
- 30 km/h: обавезно ограничење брзине од 30 km/h у урбаним срединама како би се спречиле озбиљне повреде и смрт рањивих учесника у саобраћају када се јављају људске грешке и
- технологија: довођење предности безбеднијих возила и инфраструктуре у земље са ниским и средњим приходима.

Резултати националних истраживања о безбедности саобраћаја на путевима током 80-их година прошлог века ретко су били упоредиви међу земљама због разлика у циљевима, обиму, методологији, коришћеним питањима или узорку популације која се испитује. Из наведених разлога, према (Cestac & Delhomme, 2012), Европска комисија покренула је европски пројекат SARTRE 1991. године којим су прикупљани подаци о ставовима друштва о ризицима у друмском саобраћају у Европи. Земље у Европи развиле су заједнички упитник и дизајн студије, а вођени су интервјуи „лицем у лице“ међу репрезентативним узорком одрасле популације у земљама у којима је истраживање вршено. Током година спроведена су четири издања SARTRE пројекта (1991, 1996, 2002. и 2010. године). У прва три издања SARTRE пројекта, анкете су биле усмерене само на возаче аутомобила. У четвртом издању, циљна група је проширена на возаче мопеда и мотоцикала, пешаке, бициклисте и кориснике јавног превоза (Cestac & Delhomme, 2012). SARTRE4 укључивао је 19 европских земаља и био је то последњи пројекат из серије SARTRE који је финансирала Европска комисија.

Институт Vias (бивши Белгијски институт за безбедност на путевима, енгл. *Belgian Road Safety Institute*), са партнерима из бројних земаља ЕУ, покренуо је 2015. године иницијативу електронске анкете о ставовима корисника путева ESRA како би се надовезао на искуство пројеката SARTRE. За неколико година, пројекат је еволуирао у глобалну иницијативу, коју су заједнички предузели институти за безбедност на путевима, истраживачки центри, јавне службе и приватни спонзори из целог света. Укупно, 60 земаља већ је учествовало у пројектима ESRA 1 и/или ESRA 2. Све у свему, ESRA иницијатива је показала изводљивост и додатну вредност заједничког и истовременог прикупљања података о безбедности саобраћаја на путевима широм света (Meesmann et al., 2022).

Други пројекат електронске анкете о ставовима учесника у саобраћају (ESRA 2) спроведен је у два циклуса током 2018. и 2019. године. Истраживање ESRA 2 обављено је у 24 земље у Европи и у 24 земље широм света (3 земље у Северној и Латинској Америци, 9 земаља у Азији и Океанији и 12 земаља у Африци). Током истраживања ESRA 2 прикупљени су подаци од више од 45.000 учесника у саобраћају из 48 земаља (Слика 4.1.1). Планира се да се у следећем издању ESRA истраживања (ESRA 3) задржи свеукупни методолошки приступ који је развијен и примењен у ESRA 1 и ESRA 2. Прикупљање података ESRA 3 биће организовано у фебруару и марту 2023. године (Meesmann et al., 2022).



Слика 4.1.1. Географска покривеност различитих ESRA истраживања (2015-2020.)

Извор: Meesmann et al., 2022, страна 14

Подаци пројекта ESRA 2 нуде јединствену прилику да се стекне значајан увид у разлике у безбедности саобраћаја на територијама различитих држава (Meesmann, Torfs & Cools, 2020).

Студија (Van den Berghe, Schachner, Sgarra, & Christie, 2020) показује снажну корелацију између културе, просперитета и учинка земаља у области безбедности саобраћаја на путевима. Богатије земље имају мање смртних случајева на путевима по глави становника, упркос томе што имају већи број возила и већи проток возила на мрежи друмских саобраћајница од земаља са нижим приходима. Учинак мера безбедности саобраћаја на путевима такође је повезан са културом једне земље.

Ниво јавне подршке мерама политике безбедности на путевима често се значајно разликује од земље до земље. Ове разлике често се повезују са разликама у степену економског развоја и националне културе. Друштвена норма утиче и на доминантне етичке перспективе о понашању у саобраћају у земљи, односно на то шта се сматра исправним, а шта неисправним. Важан фактор који утиче на формулисање политике безбедности саобраћаја на путевима је очекивани ниво подршке јавности. Што је нека одлука више непопуларна, то су креатори политике мање склони да донесу ту одлуку (Van den Berghe, 2022).

Мере политике у области безбедности саобраћаја на путевима се не спроводе лако из више разлога. Интервенције се могу предузети у великом броју области безбедности саобраћаја, али често је неизвесно колико су мере ефикасне. Штавише, креатори политике можда нерадо спроводе мере политике безбедности на путевима због очекиваних високих трошкова и/или уочене ниске јавне подршке. Ако се људи осећају безбедно када користе одређени вид кретања, они су мање свесни потребе за додатним или строжим мерама које утичу на њихов вид кретања. Опажање ограничавања људских слобода, страх од дискриминације и отпор државним интервенцијама подстичу противљење мерама. Штавише, људи из различитих земаља разликују се у ономе што сматрају поштеним и неправедним, а што је повезано са националном културом и друштвеном организацијом. Чак и ако се мера сматра неправедном из одређене перспективе (нпр. дискриминација), неки испитаници су склони да подрже одређену меру везану за област безбедности саобраћаја (Van den Berghe & Christie, 2022).

Конзумација алкохола или дрога пре вожње нарушава неколико функционалних способности возача, укључујући време реакције, способност праћења саобраћајне ситуације, правилно управљање брзином, вид, подељену пажњу и будност, а то доводи до повећаног ризика од настанка саобраћајне незгоде. У ЕУ, коју је у истраживању ESRA 2 представљало 20 држава чланица, 13% возача аутомобила пријавило је да су возили под дејством алкохола у последњих 30 дана, а 5% возача пријавило је управљање возилом под дејством психоактивних супстанци (Goldenbeld, Torfs, Vlakveld, & Houwing, 2020).

Пешаци, бициклисти и мотоциклисти сматрају се рањивим учесницима у саобраћају, јер су склони високом ризику од повреда у случају саобраћајних незгода са учешћем путничких возила, теретних возила и аутобуса. Резултати рада (Yannis et al., 2020), на основу података пројекта ESRA 2, показују да су најчешћа самопријављена понашања рањивих учесника у саобраћају (изнад 45%) у 20 земаља Европе следећа:

- 74,1% пешака прелази коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено,
- 69,2% бициклиста вози бицикл без заштитне каците,
- 58,7% пешака чита текстуалну поруку/е-пошту или проверава друштвене мреже док пешачи,
- 51,8% пешака прелази коловоз за време црвеног пешачког сигнала и
- 45,3% мотоциклиста вози брже од ограничења брзине ван насељених места (не на аутопутевима/путевима резервисаним за моторна возила).

Подаци пројекта ESRA 2 пружају јединствену могућност да се истражи однос између социо-когнитивних фактора и небезбедног понашања у саобраћају у различитим националним окружењима.

Истраживање покрива главне конструкције теорије планираног понашања и неке додатне социо-когнитивне конструкције у вези са различитим темама о безбедности на путевима, као што су алкохол, психоактивне супстанце или лекови, прекорачење брзине и употреба мобилног телефона. Најјачи предиктор у свим земљама биле су стечене навике, затим норме и, у мањој мери, ставови и намере. Резултати истраживања (Meesmann, Torfs & Cools, 2020) показују да:

- социо-когнитивни фактори, укључени у ESRA 2 истраживање, могу предвидети утицај алкохола, психоактивних супстанци или лекова на понашање у саобраћају у различитим земљама (R^2 = 0,56 у укупном моделу) и
- утицај социо-когнитивних фактора на коришћење алкохола, психоактивних супстанци или лекова разликује се од земље до земље (величина ефекта фактора се разликује између модела специфичних за земљу).

Коришћење мобилних телефона током вожње представља једну од најчешћих сметњи за возаче, а употреба телефона током вожње посебно је проблематична у Финској. Циљ истраживања студије (O'Hern & Stephens, 2022) био је да се истражи фински узорак одговора из пројекта ESRA 2 са посебним фокусом на ометајућа понашања везана за коришћење мобилног телефона током вожње. Резултати пружају доказе о проблематичној употреби мобилних телефона током вожње у Финској. Коришћење мобилног телефона разматрано је кроз три специфичне врсте употребе:

- држање мобилног телефона у руци приликом телефонирања током вожње,
- *hands-free* телефонски позиви током вожње и
- слање порука, е-поште или коришћење друштвених медија током вожње.

Скоро половина (49,4%) узорка изјавила је да држи мобилни телефон у руци приликом телефонирања током вожње најмање једном у 30 дана пре истраживања. Сличан проценат узорка (41,4%) користио је телефон без употребе руку, а 35,6% испитаника слало је поруке, е-пошту или користило друштвене мреже. Студија (O'Hern & Stephens, 2022) наглашава како је употреба мобилног телефона сложено питање и да постоји широк спектар основних фактора који утичу на употребу мобилног телефона у зависности од начина на који људи користе свој мобилни телефон током вожње. Резултати студије сугеришу да је неопходан систематски приступ смањењу ометања вожње услед коришћења мобилног телефона кроз комбинацију закона, средстава принуде и образовања.

Коришћење сигурносног појаса на предњим и задњим седиштима возила је једна од најефикаснијих мера за значајно смањење ризика од саобраћајних незгода са тешко повређеним или погинулим лицима. Према раду (Usami, Persia & Sgarra, 2020), упркос свим предностима везивања сигурносних појаса, истраживање из 2015. године из Италије открило је да је у просеку 62 од 100 путника везивало појас на предњим седиштима, а само 15% путника на задњим седиштима у путничким аутомобилима.

Како се даље наводи у раду (Usami et al., 2020), иако учесници у саобраћају у Италији сматрају да постоји велика вероватноћа да ће бити проверени од стране саобраћајне полиције, стопа некоришћења сигурносног појаса, а посебно на задњим седиштима возила, веома је висока. Према подацима истраживања пројекта ESRA, ова тема и начин на који људи поштују правила о коришћењу сигурносних појасева могу се делимично објаснити стопом контроле саобраћајне полиције због некоришћења појасева. Иако је висок проценат испитаника (35%) у Италији изјавио да је платио казну у прошлој години, казне за невезивање појасева биле су заступљене са само 3%. У Италији су дати предлози за неколико препорука за промену небезбедног понашања и ставова људи, укључујући и принудне и добровољне мере (нпр. кампање безбедности саобраћаја, образовање и обука).

Безбедност саобраћаја је изазов и веома озбиљан проблем на глобалном нивоу због великог броја погинулих и повређених у саобраћају. У контексту вожње, карактеристике личности, ставови и понашање учесника у саобраћају могу утицати на то како појединци, а посебно млади људи, реагују на одређену ситуацију у вожњи. Млади возачи су међу најугроженијим учесницима у саобраћају, посебно током првих неколико месеци самосталне вожње. Иако представљају само мали проценат лиценцираних возача, већа је вероватноћа да ће бити умешани у саобраћајне незгоде са смртним исходом и повређеним лицима него старији возачи. Постојећа литература о младим и старијим возачима указује да они имају већи ризик од учешћа у саобраћајној незгоди у поређењу са другим старосним групама возача. Студија (Lyon et al., 2020) побољшава разумевање фактора ризика који доприносе повећаном ризику од саобраћајних незгода младих и старијих возача испитивањем података о самопријављеном понашању на основу пројекта ESRA.

Примарни циљ студије (Lyon et al., 2020) био је да упореди ставове и понашања младих, старијих и возача средњих година у Канади, САД и Европи. Главни фокус био је на вожњи приликом које су возачи били ометани мобилним телефонима и на вожњи када су возачи били уморни, јер су ово два опасна понашања на која може да утиче старост возача. Анализе су доследно показале да постоје разлике у одговорима које се могу приписати годинама старости возача. У свим регионима, возачи старости од 18 до 21 године доследно су пријављивали већу заступљеност вожњи када су били ометани мобилним телефонима и вожњи када су били уморни, али су ипак настављали да возе. Поред тога, возачи старости од 18 до 21 године су показали веће стопе уочене друштвене и личне прихватљивости ових понашања, него возачи старости од 35 до 54 године. Старији возачи од 65 година пријавили су ниже стопе оваквих понашања и прихватљивости наведених понашања. Резултати студије су са статистичком значајношћу показали да група возача средњих година мање чита текстуалне поруке/е-пошту или проверава друштвене мреже док вози и вози када је уморна од групе младих возача.

Студија (Lucidi et al., 2019) испитала је 1.286 возача из три различите старосне групе (435 младих возача, 412 возача средњих година и 439 старих возача). Упитник је истраживао особине личности возача (анксиозност, непријатељство, тражење узбуђења, алтруизам, ненормална понашања), позитивне ставове према безбедности саобраћаја, ризична понашања у вожњи (грешке, пропусте и саобраћајне прекршаје), учешћа у саобраћајним незгодама и број саобраћајних казни изречених у последњих 12 месеци. У студији је коришћено моделирање структурних једначина засновано на варијансама у више група (енгл. *Multi-group Variance Based Structural Equation Modeling* - VB-SEM). Наведени метод, примењен у три старосне групе, показао је да се хипотетички модел добро уклапа са подацима у све три старосне групе, уз мања одступања. Код младих возача примећена су већа учешћа негативних особина личности као што су анксиозност, непријатељство и тражење узбуђења, а уочено је да више праве грешке у саобраћају. Насупрот томе, старији возачи су показали највише резултате у алтруизму и позитивним ставовима према безбедности саобраћаја. Статистички значајан резултат студије био је да већи проценат младих возача пријављује учешће у саобраћајној незгоди у прошлој години у поређењу са возачима средњих година и старијим возачима.

Резултати студије (Pires et al., 2020) на основу података пројекта ESRA из 2018. године показују да упркос високој перцепцији ризика и ниској прихватљивости свих анализираних ризичних понашања у вожњи, и даље постоји висок проценат возача путничких аутомобила који се ризично понашају у саобраћају у свим анализираним регионима. Прекорачење брзине и коришћење мобилног телефона током вожње били су најчешћа самопријављена понашања. С друге стране, вожња под дејством алкохола или дрога је најмање самопријављено понашање.

Већина испитаника подржава мере политике за ограничавање ризичног понашања у саобраћају и сматра да се саобраћајна правила не проверавају довољно редовно и да би требало да буду строжа. Истраживање ESRA се показало као вредан извор информација за разумевање узрока саобраћајних незгода. Пројекат ESRA нуди јединствену базу података и даје креаторима политике и истраживачима вредан увид у перцепцију јавности о безбедности на путевима (Pires et al., 2020).

Напредак информационих и комуникационих технологија створио је окружење у којем људи могу на једноставан начин да користе различите транспортне системе. У 2016. години, мобилност као услуга (енгл. *Mobility as a Service - MaaS*) предложена је и лансирана у Финској као нови концепт превоза који неприметно повезује све начине превоза, осим приватног аутомобила као једну услугу. Штавише, 2021. године, први самовозећи аутомобил на свету опремљен је нивоом 3 (аутоматизација условне вожње) и комерцијално је доступан. „Транспортни систем усредсређен на људе“ који омогућава људима да слободно прелазе између различитих видова превоза предвиђа се да постане доминантни начин превоза. Када су различити транспортни системи аутоматизовани и међусобно повезани информационо-комуникационим технологијама, број саобраћајних незгода, које настају услед људских грешака, значајно се смањује. У таквом будућем саобраћајном друштву, безбедност саобраћаја ће бити препозната као задатак који сам транспортни систем мора да преузме, а повећаваће се значај културе безбедности саобраћаја која га подржава (Morimoto, Wang, & Kitano, 2022).

4.2. **ИСТРАЖИВАЊА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**

Након 2009. године, када је Република Србија била члан конзорцијума држава које су учествовале у истраживању SARTRE 4, почиње значајно унапређење истраживања која се односе на ставове учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају. Прво истраживање је спроведено 2014. године у складу са методологијом SARTRE 4, а простор истраживања обухватио је територију Републике Србије и постојеће полицијске управе (ПУ). Упитником су биле обухваћене три циљне групе: возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници саобраћаја (пешаци и бициклисти).

Студијом је анкетирано 300 испитаника за све три категорије учесника чији су се ставови истраживали. Анкетирање је извршено путем упитника који је прослеђен свим станицама за технички преглед возила које функционишу у оквиру Ауто-мото савеза Србије, онлајн упитника који је прослеђен свим општинама у полицијским управама или постављен на друштвеним мрежама и у штампаној форми дељен на појединим манифестацијама.

Кључне области које су обухваћене студијом спроведеном 2014. године на територији Републике Србије биле су:

- прекорачење ограничене брзине кретања возача путничког аутомобила,
- алкохол, дрога и други фактори који утичу на способности управљања возилом,
- употреба система заштите у возилима,
- брзина, вожња под утицајем, стил вожње и заштитна опрема код мотоциклиста,
- ставови о ризицима и понашање пешака и
- ставови о ризицима и понашање бициклиста.

На основу резултата истраживања, најчешће ризично понашање за које су се возачи путничких аутомобила изјаснили било је слеђење возила на непрописном одстојању, пролазак на жути светлосни сигнал на семафору и употреба мобилног телефона током вожње. Такође, скоро 50% испитаника, возача путничких возила, не сматра да прекорачење брзине у насељеним местима за 20 km/h повећава ризик настанка саобраћајне незгоде.

Када је у питању саобраћајна принуда, око 25% испитаника возача путничког аутомобила било је става да казне за прекорачење брзине треба да буду строже. Са овим ставом сложило се и мало мање од 50% мотоциклиста и око 80% пешака и бициклиста. Такође, више од 50% возача путничких аутомобила сматрало је да законска граница за дозвољену границу количине алкохола у крви током вожње треба да буде ограничена на нултој вредности.

Преко 60% испитаника пешака изјаснило се да „никад“ или „ретко“ прелазе улицу када је црвени светлосни сигнал на семафору за пешаке, а да 13% њих никада не прелази коловоз ван обележеног пешачког прелаза.

На основу резултата, мање од 40% испитаника који спадају у категорију бициклиста, као учесници у саобраћају, изјаснило се да носи рефлектујућу одећу, а да 13% испитаника „више од понекад“ прелази улицу док је црвени светлосни сигнал на семафору.

Агенција за безбедност саобраћаја је ангажовала фирму МХМ Пројект доо и Факултет техничких наука Универзитета у Новом Саду 2017. године који су спровели истраживање и израдили студију која се односила на ставове учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају на територији Републике Србије. За потребе истраживања анкетирано је око 12.150 испитаника, односно најмање 450 по полицијској управи, онлајн упитником који је објављен на сајту општина, на друштвеним мрежама, и који је послан на *e-mail* адресе путем сервера за масовно слање. Вођени досадашњим светским искуствима и добрим праксама, улазни подаци добијени у студији су прикупљени на основу анкете усклађене ESRA методологијом креирања упитника. Студијом су обрађене кључне области које су се односиле на:

- коришћење различитих начина путовања,
- забринутост за безбедност саобраћаја,
- прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају,
- подршку заштитним мерама безбедности саобраћаја,
- самопријављено понашање,
- ставове према безбедности саобраћаја,
- перцепцију ризика и доприносећих фактора,
- понашање других,
- учешће у саобраћајним незгодама и
- саобраћајну принуду.

Након детаљне анализе, добијени су резултати наведеног истраживања који су показали да је више од половине (56,7%) испитаника у последњих 12 месеци управљало путничким аутомобилом најмање четири дана у недељи, док 19,8% испитаника никада није управљало. Евидентирано је да су пешачење (ходање, трчање, скејтборд итд.) и аутомобил (као возач и путник) најчешћи начин путовања, док најмање испитаника је као начин путовања користило мотоцикл (11,2%) и мопед (5,4%).

Забринутост испитаника за безбедност саобраћаја је исказана уз помоћ четворостепене Ликертове скале. Испитаници су требали да се изјасне о забринутости о саобраћајним незгодама, незапослености, саобраћајној гужви, стандарду здравствене заштите, загађењу животне средине и стопи криминала. Резултати показују да је нешто мање од половине испитаника веома забринуто за проблем настанка саобраћајних незгода, као и за незапосленост и стандард здравствене заштите, док је најмања забринутост за саобраћајне гужве.

Када је у питању прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају, вожња након употребе психоактивних супстанци или алкохола је најмање прихватљива и испитаници сматрају да је то ризично понашање у саобраћају, како лично, тако и за друге људе, док се најприхватљивијим понашањем у саобраћају сматра вожња 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту.

Испитаници су изнели став да су казне за некоришћење сигурносних појасева сувише велике, али да нису довољно велике за небезбедно понашање које се односи на конзумирање алкохола и употребу психоактивних супстанци. Такође, више од половине испитаника сматра да се недовољно контролише вожња под дејством алкохола и психоактивних супстанци.

Код питања која су се у упитнику односила на самопријављено понашање, највише испитаника се изјаснило да је брза вожња најчешће небезбедно понашање, док је вожња под утицајем алкохола знатно мање заступљено понашање међу испитаницима. Када су у питању мотоциклисти, 22% испитаника који припадају поменутој категорији учесника, се изјаснило да не користи сигурносну кацигу при вожњи мопеда или мотоцикла. Анализом рањиве групе учесника у саобраћају (пешака), више од 84% њих прелази коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољен прелазак, а више од половине се изјаснило да користи мобилни телефон током преласка коловоза.

Око 95% испитаника Републике Србије је сагласно да вожња под утицајем алкохола и поспаност током вожње знатно повећава ризик настанка саобраћајне незгоде, а нешто мање испитаника се слаже да употреба мобилног телефона током вожње такође повећава ризик настанка незгоде. На основу резултата добијених студијом, уочено је да се вожња под утицајем алкохола и психоактивних супстанци, агресивна и непажљива вожња и брза вожња сматрају главним факторима за настанак саобраћајних незгода. Такође, највећи број испитаника сматра да ће им на типичним путовањима полиција највероватније контролисати брзину, јер је највећи проценат испитаника у прошлости платило новчану казну због прекорачења брзине, а да је најмања вероватноћа да ће бити тестирани на психоактивне супстанце.

На питања која се односе на понашање других учесника у саобраћају, испитаници су се изјаснили да се у последње две године највише повећало коришћење мобилних телефона при вожњи, као и агресивно понашање возача у саобраћају, док су највећа смањења примећена у погледу коришћења кацига за мотоциклисте.

Највећи проценат учешћа у саобраћајним незгодама приказан је код возача аутомобила (6,1%), док је најмањи код бициклиста на електрични погон, возача возила на хибридни или електрични погон, возача (мини) комбија и возача теретног возила.

Агенција за безбедност саобраћаја приказала је на свом сајту истраживања ставова свих полицијских управа на територији Републике Србије. Обзиром да је предмет овог пројекта истраживање ставова учесника у саобраћају на територији града Београда 2022/2023. године, биће веома корисно упоредити резултате добијене 2017. године са резултатима предметне Студије.

Највећи проценат испитаника на територији ПУ Београд био је 2017. године забринут за стандард здравствене заштите, док је најмањи проценат био забринут за саобраћајне гужве, али такође и највећи проценат испитаника се изјаснило да им је најчешћи начин путовања пешачење.

Преко 80% испитаника изјаснило се 2017. године да је возило брже од ограничења брзине на путевима у насељу, ван насеља где је ограничење брзине 80 km/h и аутопутевима. Такође, мање од 30% испитаника изјаснило се да је управљало возилом након конзумирања алкохола, а мање од 5% након употребе дроге.

На питања која се односе на одвраћање пажње и умор, највећи проценат испитаника 2017. године се изјаснио да користи *hands-free* уређај док прича мобилним телефоном и вози, док је најмањи проценат испитаника рекао да куца текстуалне поруке или е-пошту док вози. Највећи проценат испитаника користи сигурности појас на предњем седишту аутомобила, као возач и као путник, док најмањи проценат испитаника користи сигурносни појас на задњем седишту аутомобила.

Када су у питању бициклисти и мотоциклисти, највећи проценат испитаника се изјаснио да не користи заштитну кацигу при вожњи бицикла, док је најмањи проценат возача мопеда или мотоцикла који управљају без заштитне кациге. На територији ПУ Београд, испитаници, у својству пешака, су се изјаснили да највише прелазе коловоз на местима ван пешачког прелаза, док најмање слушају музику користећи слушалице.

У вези прихватљивости небезбедног понашања, како личног, тако и других људи у средини где живе, испитаници су се 2017. године изјаснили да је прихватљиво возити 20 km/h преко ограничења брзине на аутопутевима, као и да је прихватљиво возити и када мисле да су превише попили алкохола, али када је у питању одвраћање пажње и умор, прихватљиво је да други људи куцају текстуалне поруке и е-пошту током вожње, док сматрају да то лично не би радили, али им је прихватљиво да користе мобилни телефон током вожње.

Обзиром да су се испитаници изјаснили да најчешће не користе сигурносне појасе на задњем седишту аутомобила, изјаснили су се да је прихватљиво, лично за њих и друге људе, превозити путника који не користи сигурносни појас на задњем седишту. Такође, у својству пешака се сматра прихватљивим прелазак ван пешачког прелаза на местима где то није дозвољено.

Испитивањем перцепције безбедности, односно колико се испитаници осећају безбедно при коришћењу различитих начина путовања, резултати су показали да се најбезбедније осећају при пешачењу, а најмање безбедно при употреби мотоцикла. Такође, највећи број испитаника учествовало је у саобраћајним незгодама у својству возача аутомобила, док је најмање у својству бициклисте.

Испитаници су на питања која се односе на саобраћајну принуду одговорили да ће у својству возача, од стране полиције, бити контролисан за поштовање ограничења брзине, али највећи проценат њих је заправо било контролисано због вожње под дејством алкохола.

Према пројекту ESRA 2, последње истраживање ставова учесника у саобраћају на територији Републике Србије у складу са методама ESRA реализовано је 2018. године, а објављено је 2019. године. Резултати су приказани на званичном сајту пројекта ESRA (https://www.esranet.eu/). Спроведена анкета се бавила различитим темама безбедности на путу и њена циљна група су путници и возачи у аутомобилу, возачи мотоцикла и мопеда, као и бициклисти и пешаци и обухватила је 1.041 испитаника у Републици Србији. Након анализе прикупљених података, најчешћи начин путовања, који скоро сви испитаници користе, је путнички аутомобил у својству путника, док испитаници најмање употребљавају мотоцикле, односно мопеде.

Када је у питању испитивање личног осећаја безбедности у саобраћају, испитаници су се изјаснили да се најбезбедније осећају у јавном градском превозу, док се најмање безбедно осећају при вожњи мотоцикла, односно мопеда.

Највећи проценат испитаника се изјаснило да је управљало возилом након конзумирања алкохола, као и да су најчешће при вожњи користили *hands-free* уређај док управљају возилом.

На питања која се односе на прекорачење ограничења брзине, преко 60% испитаника сматра да је прихватљиво возити брже од ограничене брзине у урбаним срединама, као и да преко 70% њих сматра да је прихватљиво возити се на задњем седишту без употребе сигурносног појаса.

Мотоциклисти, односно мопедисти су се изјаснили да је најприхватљивији став у вези вожње мотоцикла или мопеда без заштитне кациге, али да је најмање прихватљив став вожња мотоцикла или мопеда под дејством алкохола. Такође, преко 80% бициклиста сматра прихватљивим вожњу бицикла без заштитне кациге, а најмање прихватљивим вожњу под дејством алкохола.

Када су у питању пешаци, чак 81,9% њих се изјаснило да прелази коловоз ван пешачког прелаза чак и ако у близини постоји пешачки прелаз, док 20,6% се изјаснило да пешачи са слушалицама.

Када је у питању вожња под дејством алкохола, испитаници су се изјаснили да им је прихватљивије када они лично возе сат времена након конзумирања алкохола или када знају да су попили више од дозвољене границе поседовања алкохола у организму него када је то неко из њихове околине. Такође, испитаници сматрају да је прихватљивије када лично користе мобилни телефон током вожње, возе децу без дечијих седишта, возе без употребе сигурносног појаса на предњем седишту, као и када возе изнад ограничења брзине, него када то ради друга особа из њихове околине.

Преко 50% испитаника сматра да би их полиција најчешће контролисала за прекорачење брзине и употребу сигурносног појаса, али у последњих 12 месеци, преко 40% испитаника, било је контролисано од стране полиције због вожње под дејством алкохола.

4.3. **СПЕЦИФИЧНОСТИ ИСТРАЖИВАЊА ESRA**

У овом делу су представљене специфичности истраживања ESRA на основу извештаја (Meesmann et al., 2022) у издању Vias института из Белгије.

Пројекат ESRA заједничка је иницијатива института за безбедност на путевима, истраживачких центара, јавних служби и приватних спонзора из целог света. Циљ пројекта је да се прикупе и анализирају упоредиви подаци о перформансама безбедности на путевима, посебно о култури безбедности на путевима и понашању учесника у саобраћају. ESRA подаци користе се као основа за велики скуп индикатора безбедности на путевима. Они пружају научне доказе за креирање политике на националном и међународном нивоу. Институт Vias у Бриселу (Белгија) покренуо је и још увек координира пројектом ESRA, у сарадњи са једанаест партнера у управљачкој групи: BASt (Немачка), BFU (Швајцарска), CTL (Италија), IATSS (Јапан), IFSTTAR (Француска), ITS (Пољска), KFV (Аустрија), NTUA (Грчка), PRP (Португал), SWOV (Холандија) и TIRF (Канада).

У протеклој деценији спроведена су два издања истраживања ESRA. Прво издање било је ESRA 1 (2015-2018), а друго ESRA 2 (2018-2021). Рад на другом издању (ESRA 2), обављен је у два таласа 2018. и 2019/20. У истраживању ESRA 2 учествовало је укупно 39 партнера из 48 земаља.

Кључни резултати пројекта могу се наћи на веб страници ESRA (https://www.esranet.eu/). Сви извештаји ESRA 2 рецензирани су у оквиру унапред дефинисане процедуре прегледа коју координира SWOV (Холандија). ESRA се финансира кроз доприносе партнерских организација, било из њихових сопствених средстава или кроз спонзорство. Подаци ESRA 2 прикупљени су путем онлајн анкета, користећи репрезентативни узорак националног одраслог становништва у свакој земљи учесници (обично 1.000 испитаника по земљи).

У средишту ове анкете био је заједнички израђен упитник, који је преведен на 62 национална језика. Обухваћене теме укључују самопријављено понашање, ставове и мишљења о небезбедном понашању у саобраћају, искуства у примени и подршку мерама политике. Анкета се бави различитим темама о безбедности на путевима (нпр. вожња под дејством алкохола и психоактивних супстанци, прекорачење брзине, одвраћање пажње, употреба сигурносног појаса и заштитне каците) и односи се на путнике у аутомобилу, мопедисте и мотоциклисте, бициклисте и пешаке. Средње време попуњавања анкете било је 22 минуте. ESRA 2 истраживање укупно је прикупило податке од више од 45.000 учесника у саобраћају из 48 земаља. Узорци су репрезентативни за националну одраслу популацију на основу пола и шест старосних група. Кључни резултати ESRA 2 истраживања објављени су кроз серију извештаја, наменски извештај о афричким ESRA земљама, извештај о методологији, 15 тематских извештаја о темама безбедности на путевима и 64 листе са подацима о земљама, у којима се кључни национални резултати упоређују са средњим регионалним вредностима.

Првобитни циљ пројекта ESRA био је да развије систем за прикупљање поузданих и упоредивих информација о ставовима људи према безбедности на путевима у неколико европских земаља. Овај циљ је постигнут, а почетна очекивања су чак и премашена. Пројекат ESRA постао је глобална иницијатива која је већ спровела истраживања у 60 земаља на шест континената. Резултати ESRA пројекта постали су „градивни блокови“ националних и међународних система за праћење безбедности на путевима. У следећем издању ESRA истраживања (ESRA 3), који ће бити спроведен у 2023. години, биће задржан свеукупни методолошки приступ који је развијен и примењен у ESRA 1 и ESRA 2.

Циљ пројекта ESRA је да прикупи и анализира упоредиве податке о безбедности на путевима, посебно о култури безбедности на путевима и понашању учесника у саобраћају. Главни циљеви ESRA иницијативе су:

- да обезбеди научну подршку политици безбедности саобраћаја на националном и међународном нивоу,
- да учини доступним међународно упоредиве податке о тренутној ситуацији безбедности саобраћаја у земљама широм света,
- да развије низ поузданих, исплативих и упоредивих индикатора безбедности саобраћаја на путевима и
- да развије временске серије о перформансама безбедности на путевима.

Од почетка реализације пројекта ESRA па надаље, била је намера да трошкови истраживања буду што мањи. Главни принципи за постизање овог циља су:

1. коришћење онлајн анкета и
2. дељење рада на анализи података између ESRA партнерских организација.

ESRA 2 истраживање намењено је испитивању четири типа учесника у саобраћају: путницима у аутомобилу, мопедистима и мотоциклистима, бициклистима и пешацима. Свеукупно, преко 300 варијабли је укључено у истраживање. У Табели 4.3.1. приказан је преглед обима ESRA 2 упитника.

Табела 4.3.1. ESRA 2 истраживање - учесници у саобраћају, области и теме о безбедности на путевима

Учесници у саобраћају	Области	Теме о безбедности на путевима
• возач и путници у аутомобилу • возачи мопеда и мотоциклисти • бициклисти • пешаци	• самопријављена понашања • ставови и мишљења о небезбедном понашању у саобраћају • субјективна безбедност и перцепција ризика • подршка мерама политике • спровођење закона о безбедности саобраћаја • учешће у саобраћајним незгодама • аутоматизација возила • видови кретања • социо-демографски подаци	• брза вожња • вожња под дејством алкохола, психоактивних супстанци и лекова • заштитни системи (нпр. употреба сигурносног појаса, употреба заштитне кациге) • ометање (мобилни телефон) • умор

Извор: Meesmann et al., 2022, страна 16

Сви подаци прикупљени у различитим земљама су централизовани у бази података пројекта ESRA. Тимови истраживача истражују ову базу података и праве анализе, извештаје, чланке и индикаторе о безбедности на путевима. Једна од кључних карактеристика ESRA скупа података је висока упоредивост података међу земљама. Може се рећи да је пројекат ESRA одличан извор за анализу развоја током времена перформанси и културе безбедности на путевима.

Питања у упитнику ESRA одражавају заједничке теме у вези са понашањем корисника у саобраћају, које WHO наводи као приоритете у политици безбедности на путевима (Светска здравствена организација, енгл. *World Health Organization* – WHO, 2018) и Европска комисија у свом предлогу за индикаторе безбедности саобраћаја на путевима (Европска комисија, енгл. *European Commission*, 2019). За тумачење резултата прикупљене су додатне информације на нивоу земље коришћењем међународних извора података (нпр. WHO, IRTAD – International Road Traffic and Accident Database, CARE – Community Road Accident Database) и наменске ESRA 2 експертске анкете (нпр. питања о актуелним националним законским прописима).

4.4. **СПЕЦИФИЧНОСТИ ИСТРАЖИВАЊА SARTRE 4**

У овом делу представљене су специфичности истраживања SARTRE 4 на основу извештаја (Antov et al., 2012) у издању IFSTTAR из Француске.

Пројекат SARTRE започео је 1991. године. Пројекат се састојао од истраживања широм Европе о познавању закона о друмском саобраћају и ризицима у друмском саобраћају, ставовима у вези са питањима безбедности на путевима, пријављеним понашањима у друмском саобраћају, навикама и потребама у саобраћају у неколико европских земаља. Различите теме везане за безбедност на путевима биле су у фокусу пројекта: алкохол, психоактивне супстанце, употреба телефона током вожње, прекорачење брзине, коришћење напредних система за помоћ возачу, транспортна инфраструктура и животна средина.

Након првог издања пројекта SARTRE, наредна издања спроведена су 1996. године (SARTRE 2) и 2002. године (SARTRE 3) међу све већим бројем земаља (15 земаља 1991. године, 19 земаља 1996. године и 23 земље 2002. године, Слика 4.4.1).



Слика 4.4.1. Географска покривеност различитих SARTRE истраживања (1991-2002)

Извор: Antov et al., 2012, страна 12

Прва три издања SARTRE истраживања користила су сличан упитник и била су усмерена на возаче путничких аутомобила. За четврто издање пројекта SARTRE, циљне групе су се проширили на возаче мопеда и мотоцикала, пешаке, бициклисте и кориснике јавног превоза. Пројекат SARTRE 4 обухватио је 19 земаља, а први пут у истраживању обухваћена је и Република Србија (Слика 4.4.2).



Слика 4.4.2. Географска покривеност SARTRE 4 истраживања (2010)

Извор: Antov et al., 2012, страна 13

За разлику од претходних SARTRE издања, SARTRE 4 фокусирао се на три циљне групе: возаче аутомобила, мопеда и мотоцикала и друге учеснике у саобраћају. Циљ пројекта био је да се опишу стварна мишљења и (самопријављена) понашања према опасностима у саобраћају и безбедности на путевима ове три групе корисника путева у земљама обухваћеним пројектом. Сваки партнер спровео је истраживање у својој земљи. Након завршетка и провере података, резултати су послати координационом партнеру (IFSTTAR) и спојени су у једну базу података.

Што се тиче узорковања, у обзир су узети следећи аспекти:

- величина узорка: циљани укупан број испитаника био је 1.000 за сваку земљу, подељених у следеће групе: 600 возача аутомобила, 200 возача моторних двоточкаша и 200 других учесника у саобраћају;
- репрезентативност узорка: циљна популација била је општа одрасла популација сваке земље, односно особе потребног узраста за добијање возачке дозволе за путничке аутомобиле (почевши од 17 или 18 година и старији). Променљиве у узорку биле су: пол (мушки, женски), старост и занимање (неактиван, независан и плаћен);
- метод узорковања: у обзир је узета величина градских агломерација како би се поштовала равнотежа између руралних и урбаних подручја;
- форма анкете: анкете су спроведене путем интервјуа „лицем у лице“ (уз изузетак Холандије која је спровела онлајн анкету међу возачима аутомобила, мотоциклистима и другим учесницима у саобраћају, као и интервјуе „лицем у лице“ возача аутомобила, што је омогућило да се тестира ефекат модалитета прикупљања података). Модалитети одговора представљени су путем показних картица; а било је дозвољено коришћење лаптопа;
- период истраживања: 15. септембар 2010. – 30. новембар 2010. године.

Све датотеке са подацима пажљиво су очишћене од свих сумњивих или погрешних одговора или су проверене и исправљене (путем телефонског позива испитаника) или су избрисане.

4.5. **ИСКУСТВА, ЗАКЉУЧЦИ И НЕДОСТАЦИ СПРОВЕДЕНИХ ИСТРАЖИВАЊА**

Постојање стандардизоване методологије и процедуре узорковања у истраживањима у свим земљама учесницама спроведених пројеката је од суштинског значаја за добијање потпуно упоредивих и поузданих података (De Leeuw et al., 2012).

Иако је методологија била јасно написана у пројекту ESRA 2, појавило се неколико проблема. На пример, један од главних изазова била је ниска заступљеност интернета у неким земљама, што би могло утицати на репрезентативност онлајн анкета. Ово је посебно био случај у неким афричким земљама, док није био случај у европским земљама. Међутим, треба напоменути да је у већини ESRA 2 земаља заступљеност интернета била веома висока (медијана 79%) и да је 37 од 48 земаља имало проценат изнад 60%. У неким земљама није било могуће достићи величину узорка од најмање 1.000 испитаника, што је био случај у већини афричких земаља и неким малим европским земљама као што су Луксембург или Исланд (Meesmann et al., 2022).

У неколико земаља удео најстарије старосне групе (65 година+) био је недовољно заступљен. То је био случај углавном у афричким земљама, али и у неколико земаља из других региона (нпр. Грчка, Србија, Вијетнам). Из ових разлога, управљачка група пројекта ESRA одлучила је да у следећем издању пројекта (ESRA 3) учествују испитаници са максималном старошћу до 74 године. У пројекту ESRA 3 национални репрезентативни узорак формираће се на основу пола, шест старосних група (18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64, 65-74) и регионалне заступљености. У земљама у којима то није могуће узорак ће бити смањен на четири старосне групе са максималном старошћу до 54 године (Meesmann et al., 2022).

Пројекат ESRA има одређена ограничења јер је заснован на понашањима које су сами испитаници пријавили у вези са питањима безбедности на путевима, а који имају познате недостатке у погледу њихове тачности и недостатка могућности директног посматрања (Kelley et al., 2003). Подаци који се сами пријављују подложни су бројним пристрасностима, као што су пристрасност у погледу пожељности, неразумевање питања и грешке у сећању (Choi & Pak, 2005).

Поред тога, у раду (Nikolaou et al., 2022) наглашава се да због превода могу бити узроковане мале нетачности упитника на неким језицима. Друго ограничење се односи на чињеницу да су понашања и ставови испитаника у снажној корелацији са многим другим карактеристикама, као што су нивои индивидуалних прихода, фактори пута и окружења, економски услови, образовање или општа уверења. У садашњем оквиру пројекта ESRA 2 ови аспекти нису узети у обзир. Уопштено говорећи, подаци из анкета у којима испитаници описују сопствена понашања подложни су бројним пристрасностима, као што су (Krosnick, 2018):

- пристрасност пожељности односно тенденција испитаника да дају одговоре који представљају повољну слику о себи (нпр. појединци могу претерано да пријављују добро понашање или да недовољно пријављују лоше или непожељно понашање) и
- пристрасност због неразумевања питања (нпр. питања са сложеним речима, негацијама или дуга питања).

Подаци добијени од агенција које су учествовале у пројекту ESRA подвргнути су темељној контроли квалитета, анализи и „чишћењу“. Првобитно је проверавано да ли су подаци у складу са унапред дефинисаним шифрарником, верификована је конзистентност упитника, а затим се проверавало да ли је тражена квота по земљи испуњена (национална репрезентативност узорка по полу и старосној групи – толерисано је одступање од 5% вредности квоте).

Процес „чишћења података“ укључивао је контролу дуплих уноса, уклањање недоследних одговора, проверу дужине интервјуа (идентификација и елиминисање испитаника који су испуњавали упитник пребрзо или преспоро) и уклањање испитаника који су дали исти одговор на многа питања. Из оригиналног узорка, који су дале агенције за истраживање тржишта које су учествовале у пројекту ESRA, уклоњено је 416 испитаника односно 1,17% узорка (Pires et al., 2020).

Код разматрања ставова учесника неопходно је узети у обзир два основна ограничења, а то су нестратификованост узорка (неједнака величина узорка по категоријама учесника) и могућност давања социјално прихватљивих одговора од стране испитаника. На основу анализе пројекта из 2014. и 2017. године који се односе на истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају уочени су основни недостаци који се односе на: методологију креирања упитника, начин спровођења анкетирања и обим узорка.

Истраживање ESRA 2 је пружило знатно детаљнији анкетни упитник који обухвата више кључних области, док је истраживање SARTRE 4 дало упитник са много мање обрађених кључних области, али са више издвојених проблема безбедности саобраћаја.

Начин спровођења анкетирања се разликовао у погледу на то што је током истраживања 2014. године вршено и уживо анкетирање којим се знатно више избегава насумично одговарање на питања или давање социјално прихватљивих одговора, али такав начин анкетирања тражи више времена него онлајн анкетирање. Оно што знатно утиче на укупне резултате јесте обим и структура узорка.

Студијом из 2014. године из Републике Србије било је дефинисано само да мора бити најмање по 300 испитаника за сваку полицијску управу, што доводи до нестратификованог узорка и самим тим може лако доћи до грешке која се односи на генерализацију и лоше сагледавање реалних ставова ученика у саобраћају.

Студијом из 2017. године је тачно дефинисано да међу 450 испитаника мора бити најмање 300 возача путничких аутомобила, 100 немоторизованих учесника у саобраћају и 50 мотоциклиста, за сваку полицијску управу на територији Републике Србије. Такође, при спровођењу анонимног анкетирања током попуњавања онлајн анкета, испитаници се осећају пријатније, јер се губи осећај страха и несигурности давања погрешног или друштвено неприхватљивог одговора.

5. АНАЛИЗА СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БЕОГРАДА У ПЕРИОДУ ОД 2017. ДО 2021. ГОДИНЕ

У оквиру анализе стања безбедности саобраћаја на територији града Београда у периоду од 2017. до 2021. године приказана су три сегмента: демографске и саобраћајне карактеристике града Београда које су повезане са стањем безбедности саобраћаја у граду Београду, стање безбедности на територији града Београда на основу показатеља безбедности саобраћаја, односно на основу саобраћајних незгода и њихових последица и стање безбедности саобраћаја на територији града Београда на основу индикатора перформанси безбедности саобраћаја, односно на основу понашања учесника у саобраћају.

5.1. ДЕМОГРАФСКЕ И САОБРАЋАЈНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ГРАДА БЕОГРАДА

Град Београд, на основу података Републичког завода за статистику, према попису из 2011. године имао је 1.639.121 становника, а према претходним резултатима пописа из 2022. године, има 1.685.563 становника (доступно на сајту Попис Србија 2022 https://popis2022.stat.gov.rs на интернет адреси https://publikacije.stat.gov.rs/G2022/Html/G20221350.html од 21.12.2022. године). Расподела броја становника у граду Београду по градским општинама, на основу оба последња пописа, приказана је у Табели 5.1.1.

Табела 5.1.1. Број становника у граду Београду по општинама

Редни број	Општина	Број становника 2011.	Проценат у односу на укупан број становника у граду Београду 2011.	Број становника 2022.	Проценат у односу на укупан број становника у граду Београду 2022.
1.	Барајево	27.036	1,65	26.604	1,58
2.	Вождовац	157.152	9,59	175.075	10,39
3.	Врачар	55.463	3,38	55.768	3,31
4.	Гроцка	83.398	5,09	83.435	4,95
5.	Звездара	148.014	9,03	171.923	10,20
6.	Земун	166.292	10,15	179.368	10,64
7.	Лазаревац	58.224	3,55	55.513	3,29
8.	Младеновац	53.050	3,24	49.020	2,91
9.	Нови Београд	212.104	12,94	209.812	12,45
10	Обреновац	71.419	4,36	69.376	4,12
11.	Палилула	170.593	10,41	182.672	10,84
12.	Раковица	108.413	6,61	104.921	6,22
13.	Савски венац	38.660	2,36	36.431	2,16
14.	Сопот	20.199	1,23	19.246	1,14
15.	Стари град	48.061	2,93	44.712	2,65
16.	Сурчин	42.012	2,56	45.595	2,71
17.	Чукарица	179.031	10,92	176.092	10,45
ГРАД БЕОГРАД		1.639.121	100	1.685.563	100

Са аспекта учешћа у укупној популацији становника у граду Београду, популација деце и младих од 1 до 17 година, према процени Републичког завода за статистику за 2019. годину у граду Београду била је заступљена са 17,03% становника, док је популација становника од 65 и старијих била заступљена са 16,38% од укупног процењеног броја становника за ту годину. Пунолетних становника (од 18, и више година), према процени из 2019. године било је 82,97% од укупне популације становника у граду Београду.

На основу доступних података Градске управе града Београда – Секретаријата за саобраћај из 2020. године, саобраћајнице у граду Београду су укупне дужине 3.434,24 km, од чега 1.785,45 km представља примарне саобраћајнице, 478,81 km секундарне саобраћајнице, а 1.173,98 km терцијарне саобраћајнице. На основу доступних података за 2021. годину из годишњег извештаја Републичког завода за статистику, на територији Града Београда 190,6 km мреже представља државни пут I реда, 453,5 km мреже представља државни пут II реда, а док општински путеви чине 3.063,9 km мреже.

Број моторних возила (путничка возила, мопеди, односно мотоцикли и укупно регистрована моторна возила) по градским општинама града Београда у 2017. и 2021. години приказан је у Табели 5.1.2.

Табела 5.1.2. Број возила у граду Београду 2017. и 2021. године по општинама

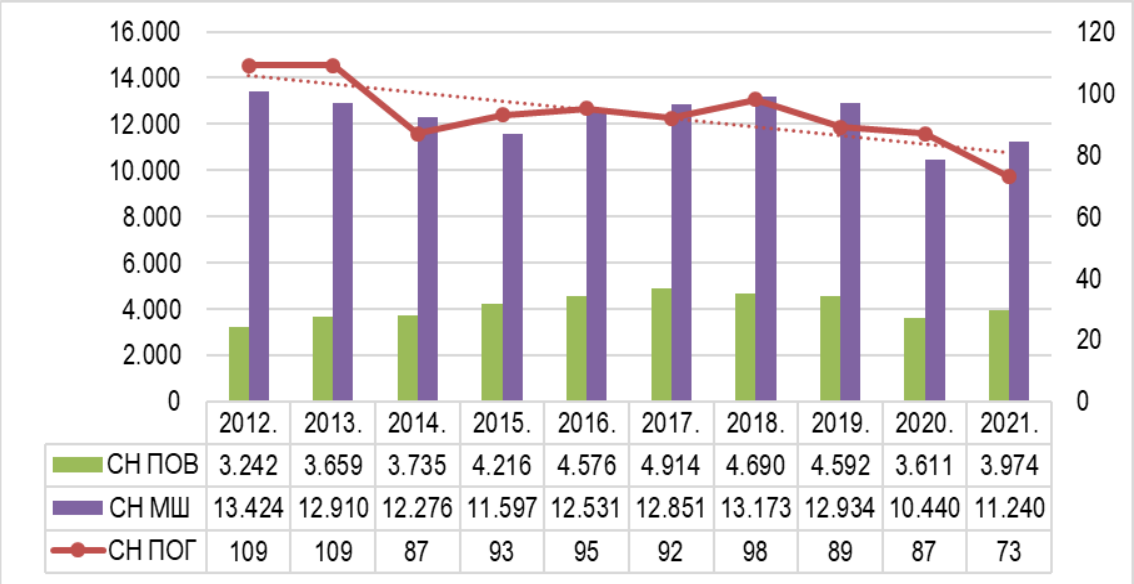
Редни број	Општина	Број возила 2017. год.			Број возила 2021. год.		
		Путничка возила	Мопеди/ мотоцикли	Укупно возила	Путничка возила	Мопеди/ мотоцикли	Укупно возила
1.	Барајево	7.226	43/90	8.046	8.440	38/128	9.445
2.	Вождовац	52.002	427/1.169	58.581	59.519	414/1.498	67.471
3.	Врачар	23.313	227/751	26.392	24.046	216/905	27.512
4.	Гроцка	23.185	161/318	27.024	27.311	184/398	31.971
5.	Звездара	49.006	498/1.218	55.878	58.061	495/572	66.054
6.	Земун	51.754	445/1.000	60.139	61.343	464/1.322	71.450
7.	Лазаревац	19.285	258/397	21.842	21.075	302/396	23.695
8.	Младеновац	13.412	150/168	15.015	15.753	91/206	17.621
9.	Нови Београд	96.123	590/1.565	116.944	116.568	496/1.993	147.462
10	Обреновац	19.168	186/368	21.758	22.981	239/467	26.027
11.	Палилула	5.7349	1.721/1.006	68.787	69.188	1.356/1.320	82.595
12.	Раковица	30.805	234/97	33.800	34.412	191/692	37.889
13.	Савски венац	18.066	208/470	20.932	19.231	154/526	22.290
14.	Сопот	5.135	38/64	5.857	6.170	19/89	7.014
15.	Стари град	22.374	206/654	27.760	21.839	191/717	26.201
16.	Сурчин	12.561	138/213	15.625	15.431	139/274	18.942
17.	Чукарица	52.315	399/1.008	58.341	58.873	355/1.170	65.970
ГРАД БЕОГРАД		553.079	5.929/11.056	642.721	640.241	5.344/13.673	749.609

Број регистрованих путничких возила у граду Београду повећао се у периоду 2017-2021. године за 87.162 путничка возила, док се број мотоцикала у истом периоду повећао за 2.617. Број мопеда се у посматраном периоду смањио за 585. У односу на укупан број возила у граду Београду, путничка возила 2021. године била су заступљена са 85,41%, а мотоцикли и мопеди (укупно) са 2,54%.

5.2. **АНАЛИЗА СТАЊА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БЕОГРАДА НА ОСНОВУ ПОКАЗАТЕЉА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Подаци о броју саобраћајних незгода (у даљем тексту СН) и њиховим последицама на територији града Београда, који су доступни у бази Агенције за безбедност саобраћаја, приказани су за последњи десетогодишњи период (од 2012. до 2021. године) и за последњи петогодишњи период (од 2017. до 2021. године).

На Графикону 5.2.1. приказане су СН које су се догодиле на територији града Београда у последњих 10 година. Највећи број СН са погинулим лицима евидентиран је 2012. године (109 СН ПОГ), док је најмањи број саобраћајних незгода са погинулим лицима евидентиран 2021. године (73 СН ПОГ). На основу Графикона 5.2.1. може се закључити да на територији града Београда, у посматраном периоду, број СН које су као последицу имале погинула лица има опадајући тренд.



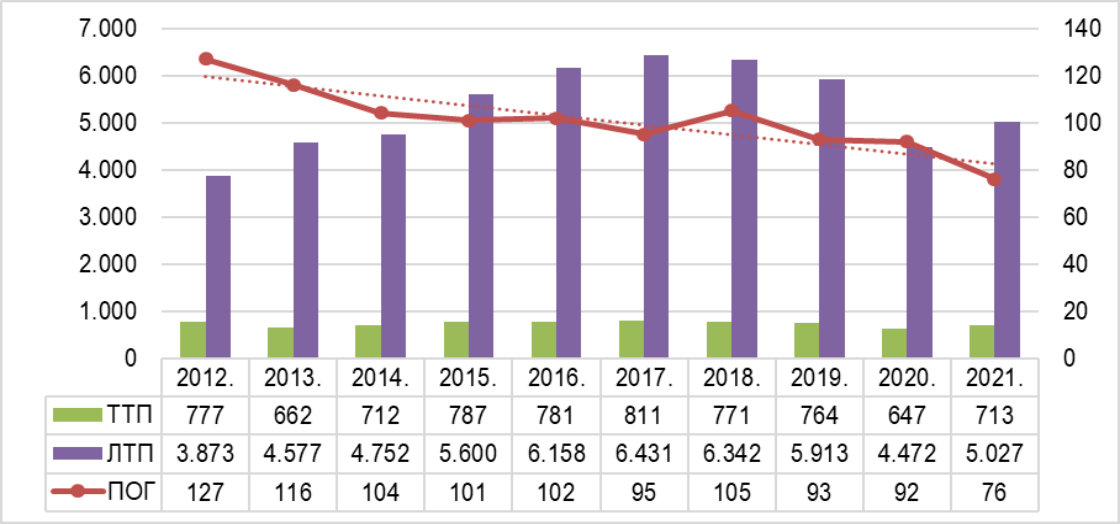
	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
СН ПОВ	3.242	3.659	3.735	4.216	4.576	4.914	4.690	4.592	3.611	3.974
СН МШ	13.424	12.910	12.276	11.597	12.531	12.851	13.173	12.934	10.440	11.240
СН ПОГ	109	109	87	93	95	92	98	89	87	73

Графикон 5.2.1. Број СН на територији града Београда за период од 2012. до 2021. године

При анализи последица СН за период од 2012. до 2021. године на територији града Београда (Графикон 5.2.2), може се закључити да број погинулих лица, такође, у посматраном периоду има опадајући тренд, али да је број лица са лаким телесним повредама у 2021. години (5.027 лица) значајно већи од броја лица са лаким телесним повредама у 2012. години (3.873 лица), и да је мањи од броја лица која су задобила лаке телесне повреде 2017. години (6.431 лице).

Према броју лица са тежим телесним повредама у СН на територији града Београда, у посматраном периоду, може се уочити да је најмање лица повређено у 2020. и 2013. години (647 и 662 лица), док се број лица са тежим телесним повредама у СН за остале године налази у распону између 712 и 811.

Анализа стања на територији града Београда у периоду од 2017. до 2021. године на основу показатеља безбедности саобраћаја садржи: анализу саобраћајних незгода и последица на територији града Београда, обележја саобраћајних незгода и последица на територији града Београда и јавни и саобраћајни пондерисани ризик страдања за период од 2017. до 2021. године.



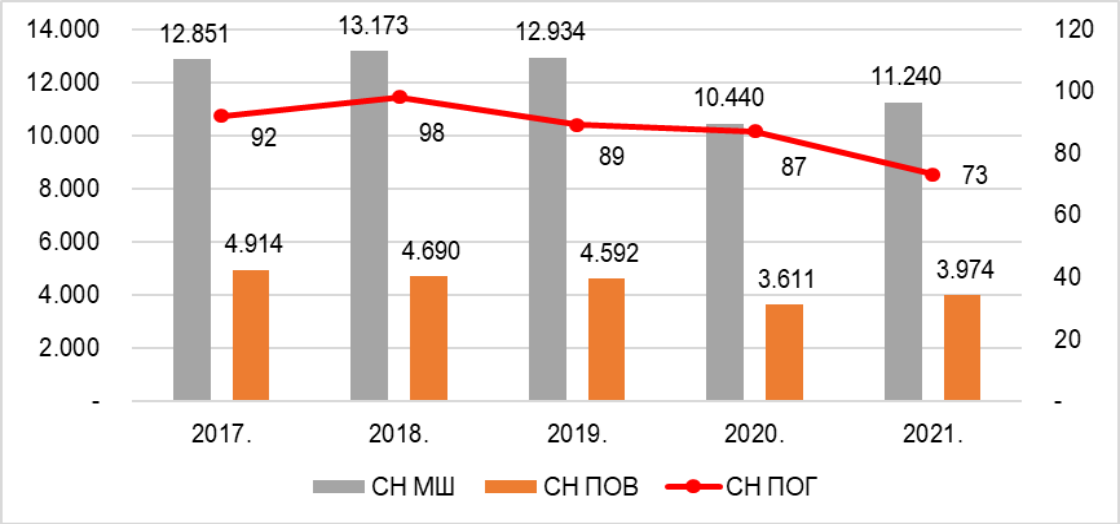
	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
ТТП	777	662	712	787	781	811	771	764	647	713
ЛТП	3.873	4.577	4.752	5.600	6.158	6.431	6.342	5.913	4.472	5.027
ПОГ	127	116	104	101	102	95	105	93	92	76

Графикон 5.2.2. Број настрадалих лица у СН на територији града Београда за период од 2012. до 2021. године

5.2.1. **Анализа саобраћајних незгода и последица на територији града Београда у периоду од 2017. до 2021. године**

За посматрани период од 2017. до 2021. године, на територији града Београда укупно се догодило 85.858 СН, од чега се највише СН догодило са материјалном штетом, док је најмање СН било са погинулим лицем (Графикон 5.2.3). Највећи број СН евидентиран је 2018. године (17.961 СН), док је најмање СН евидентирано 2020. године (14.138 СН). У 2018. години догодило се највише СН које су као последицу имале погинуло лице (98 СН), док се најмање СН догодило 2021. године (73 СН).

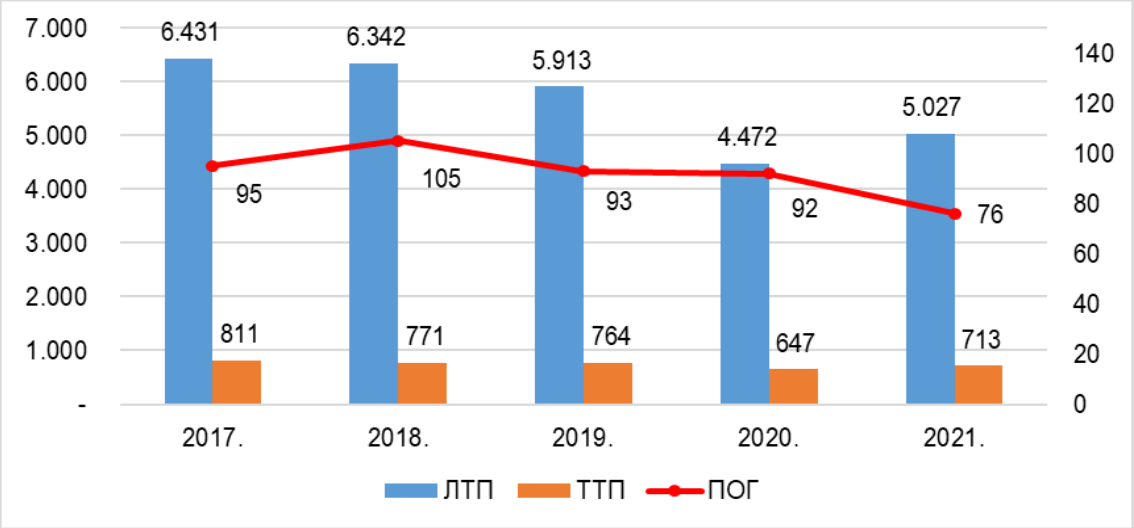
Највише СН које су као последицу имале повређено лице догодило се 2017. године (4.914 СН), док је најмање таквих СН евидентирано 2020. године (3.611 СН). Анализом СН, највише СН које су као последицу имале материјалну штету евидентиране су 2018. године (13.173 СН), док је најмање СН са материјалном штетом евидентирано 2020. године (10.440 СН).



Графикон 5.2.3. Број саобраћајних незгода и њихових последица на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године

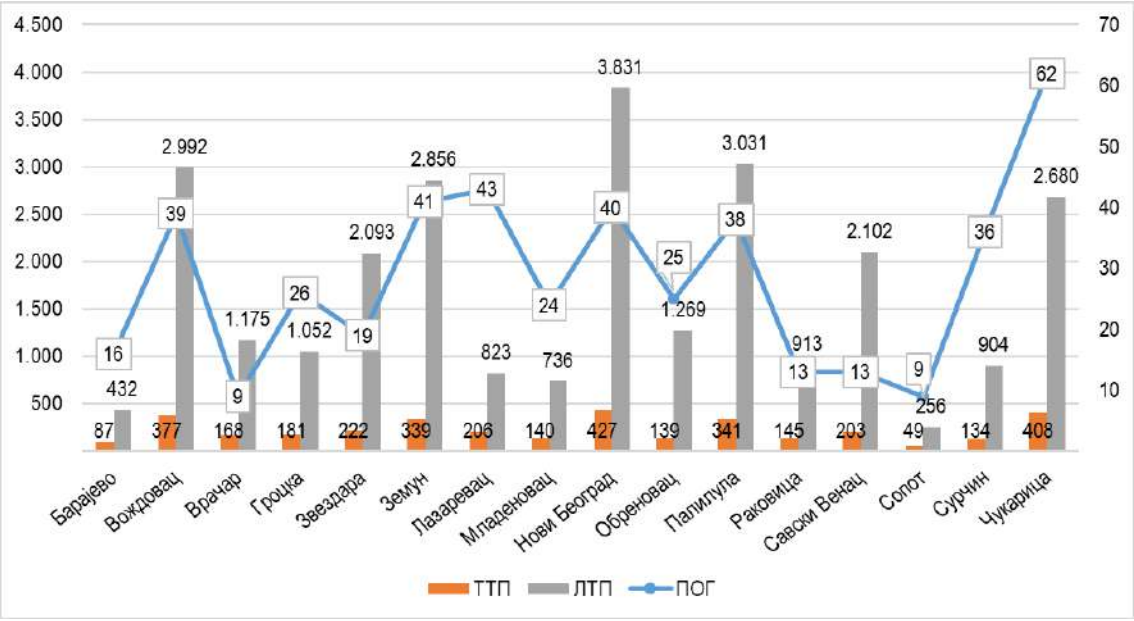
Анализом последица саобраћајних незгода које су се догодиле на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године (Графикон 5.2.4), највише повређених лица у СН евидентирано је 2017. године (7.242 лица), док је најмање повређених евидентирано 2020. године (5.119 лица).

Највише су се догађале СН које су као последицу имале лако телесно повређена лица. Највише лица са лаким телесним повредама у СН, у посматраном периоду, евидентирано је 2017. године (6.431 лице), док је најмање лица евидентирано 2020. године (4.472 лица). Највише погинулих лица евидентирано је 2018. године (105 лица), док је 2021. године погинуло најмање лица у СН (76 лица).



Графикон 5.2.4. Број погинулих и повређених лица на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године

Анализом погинулих и повређених лица по општинама града Београда, за период од 2017. до 2021. године (Графикон 5.2.5), евидентирано је највише настрадалих лица у СН на територији општине Нови Београд (4.298 лица), док је најмање настрадалих лица евидентирано на територији општине Сопот (314 лице). Највише погинулих лица, за посматрани период, евидентирано је на територији општине Чукарица (62 лица), док ја најмање погинулих лица евидентирано на територијима општина Врачар (9 лица) и Сопот (9 лица). Најмање повређених лица у СН, за посматрани период, евидентирано је у СН на територији општине Барајево (519 лица), док је највише лица повређено у СН на територији општине Нови Београд (4.258 лица).



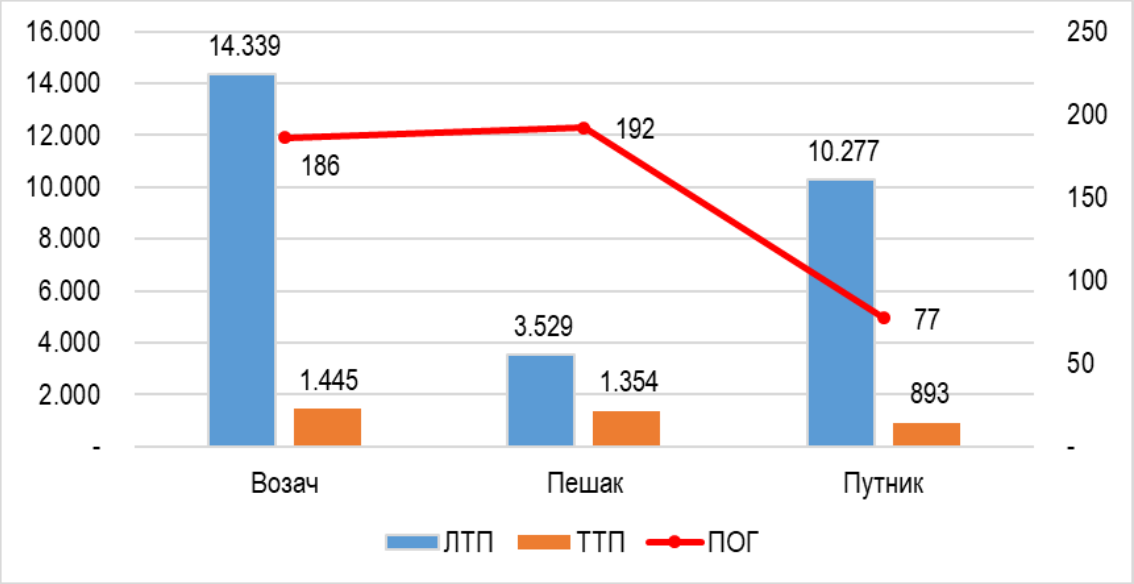
Графикон 5.2.5. Број погинулих и повређених лица на општинама града Београда за период од 2017. до 2021. године

5.2.2. **Обележја саобраћајних незгода и последица на територији града Београда у периоду од 2017. до 2021. године**

У оквиру поглавља које се односи на обележја саобраћајних незгода и последица на територији града Београда у периоду од 2017. до 2021. године, приказани су подаци о специфичностима саобраћајних незгода, преузети из Базе података Агенције за безбедност саобраћаја. Специфичности које су анализиране односе се на својство учесника у СН, тип настанка саобраћајне незгоде, категорију возила које је учествовало у СН, старосну структуру учесника саобраћајне незгоде, временску расподелу саобраћајних незгода (месечна, дневна и часовна расподела) и место настанка саобраћајних незгода.

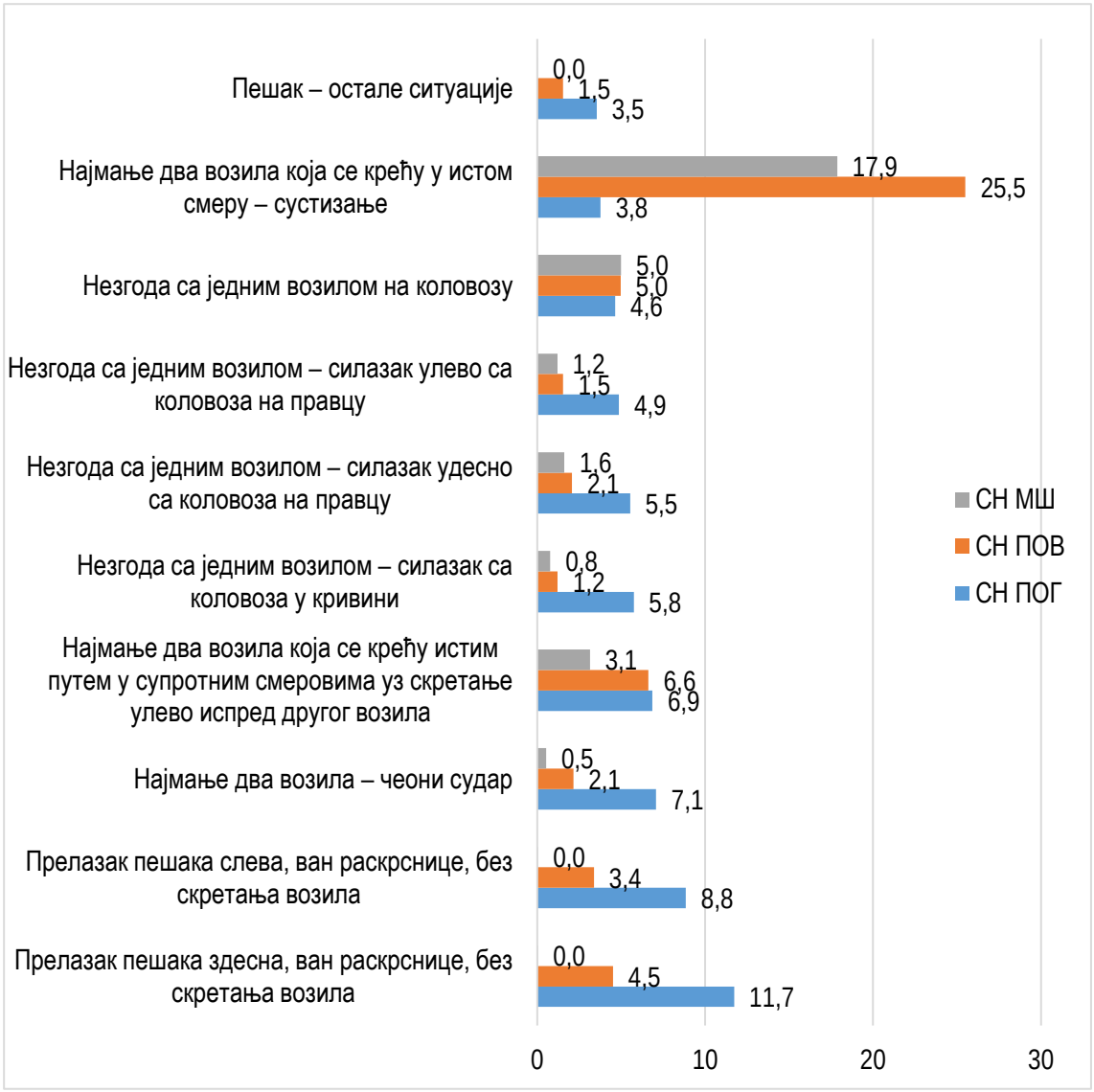
На Графикону 5.2.6. приказана су три најчешћа својства учесника у СН на територији града Београда (возач, пешак и путник), са последицама. Највише учесника у СН, за посматрани период од 2017. до 2021. године на територији града Београда, страдало је у својству возача (186 погинулих и 15.784 повређених лица).

У својству пешака у СН, у посматраном периоду, 3.529 лица задобило је лаке телесне повреде, а 1.354 лица задобила су теже телесне повреде, док су 192 лица погинула. У својству путника погинуло је 77 лица, док је лаке телесне повреде задобило 10.277 лица, а теже телесне повреде 893 лица.



Графикон 5.2.6. Број настрадалих лица према својству учесника у саобраћају на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године

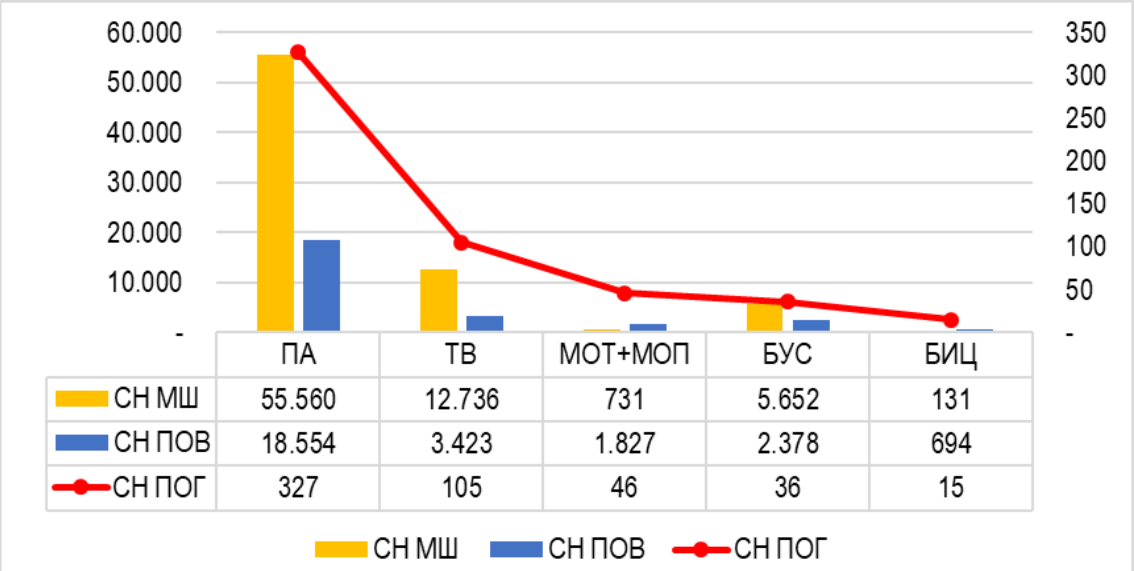
На Графикону 5.2.7. приказано је десет најчешћих типова СН које су се догодиле на територији града Београда у периоду од 2017. до 2021. године. Највећи број СН са погинулим лицима, у односу на укупан број СН, догодио се при преласку пешака здесна, ван раскрснице, без скретања возила (11,7%), док се највећи број СН са повређеним лицима (25,5%), као и материјалним штетама (17,9%), у односу на укупан број СН, догодио при учествовању најмање два возила која се крећу у истом смеру – сустизању.



Графикон 5.2.7. Десет најчешћих типова саобраћајних незгода на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године (%)

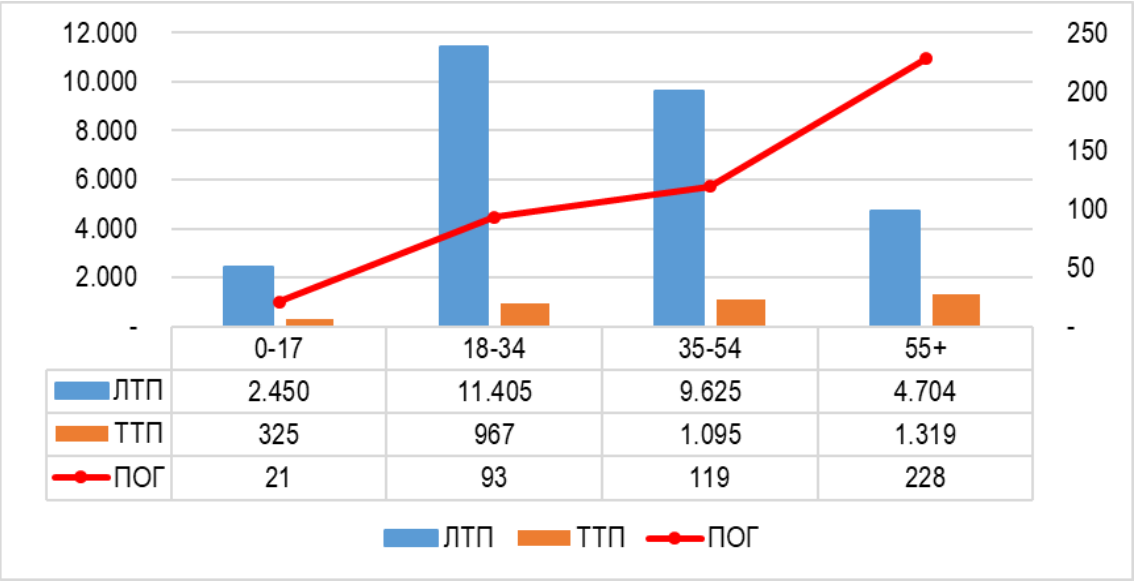
На Графикону 5.2.8. приказан је број СН на територији града Београда, у периоду од 2017. до 2021. године, према пет категорија возила која су у њима учествовала (ПА – путнички аутомобил, ТВ – теретно возило, МОТ+МОП – мотоцикли и мопеди, БУС – аутобус и БИЦ – бицикл).

Највише СН, које су као последицу имале погинуло лице (СН ПОГ), догодило се са учешћем путничких возила (327 СН), док се најмање СН у посматраном периоду догодило са учешћем тролејбуса и радне машине (по 1 СН). Такође, највише СН, које су као последице имале повређена лица, догодило се са учешћем путничког возила (18.554 СН), док се најмање СН догодило са учешћем радне машине (27 СН).



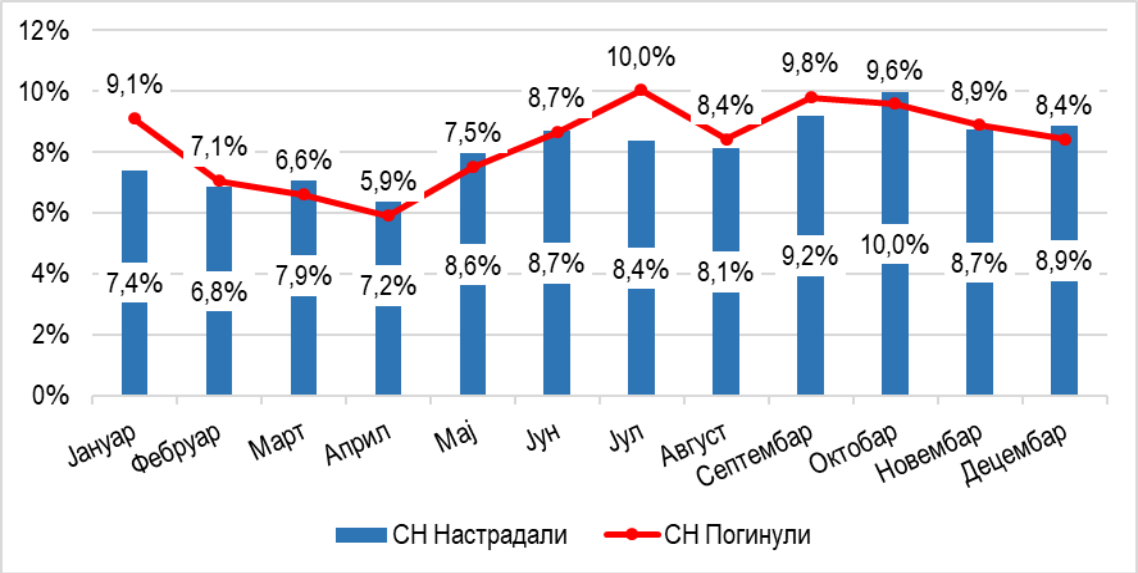
Графикон 5.2.8. Број саобраћајних незгода према категорији возила на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године

Приказ последица СН у периоду од 2017. до 2021. године, према старосним категоријама учесника у њима, дат је према старосним категоријама које су примењене у предметној студији за испитанике, (Графикон 5.2.9), с тим да су у анализи дате и последице СН учесника старости од 0 до 17 година, која није обухваћена предметном студијом. Највише страдања у СН за период од 2017. до 2021. године евидентирано је код старосне категорије учесника од 18 до 34 године (12.465 настрадалих лица), али највише погинулих лица било је, у посматраном периоду, старости преко 55 година (228 лица), док је најмање лица погинуло у старосној категорији од 0 до 17 година (21 лице). Највише учесника у СН, у посматраном периоду, са лаким телесним повредама било је старости од 18 до 34 године (11.405 лица), док је најмање повређених учесника у СН, у посматраном периоду, било од 0 до 17 година старости (2.450 лица).



Графикон 5.2.9. Број погинулих и повређених лица према старосној структури на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године

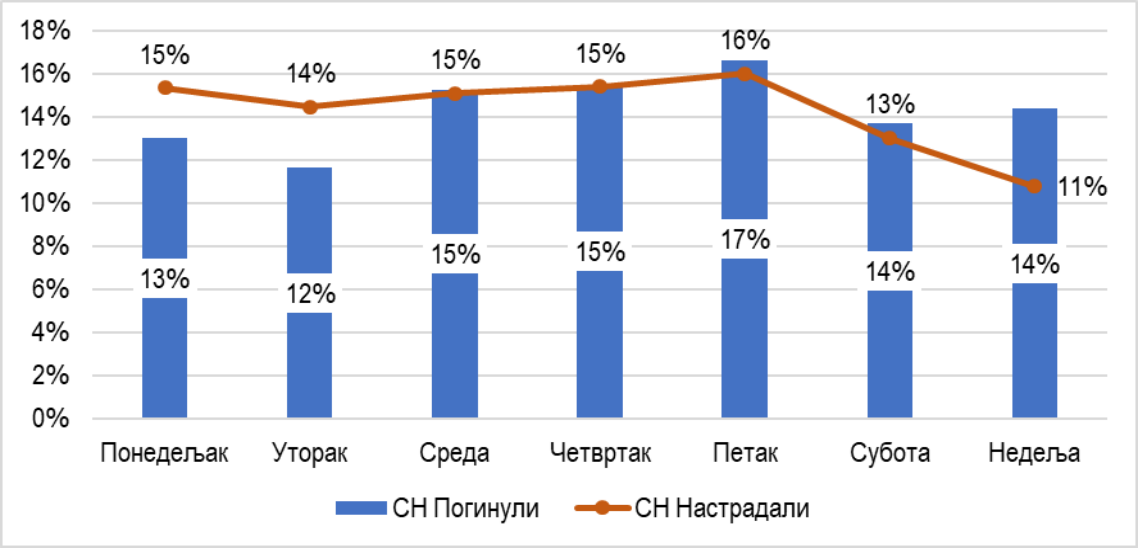
Анализом месечне расподеле СН на територији града Београда, у периоду од 2017. до 2021. године (Графикон 5.2.10), може се уочити да је највише СН са погинулим лицима, у односу на укупан број СН, евидентирано током три месеца: јула (10,0%), септембра (9,8%) и октобра (9,6%). Највише СН са повређеним лицима евидентирано је током три месеца: октобра (10,0%), септембра (9,2%) и децембра (8,9%). На основу анализе, уочава се да је највише СН у посматраном периоду у граду Београду, евидентирано је у јесењем периоду године (од септембра до новембра – 28,3%).



Графикон 5.2.10. Месечна расподела саобраћајних незгода на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године

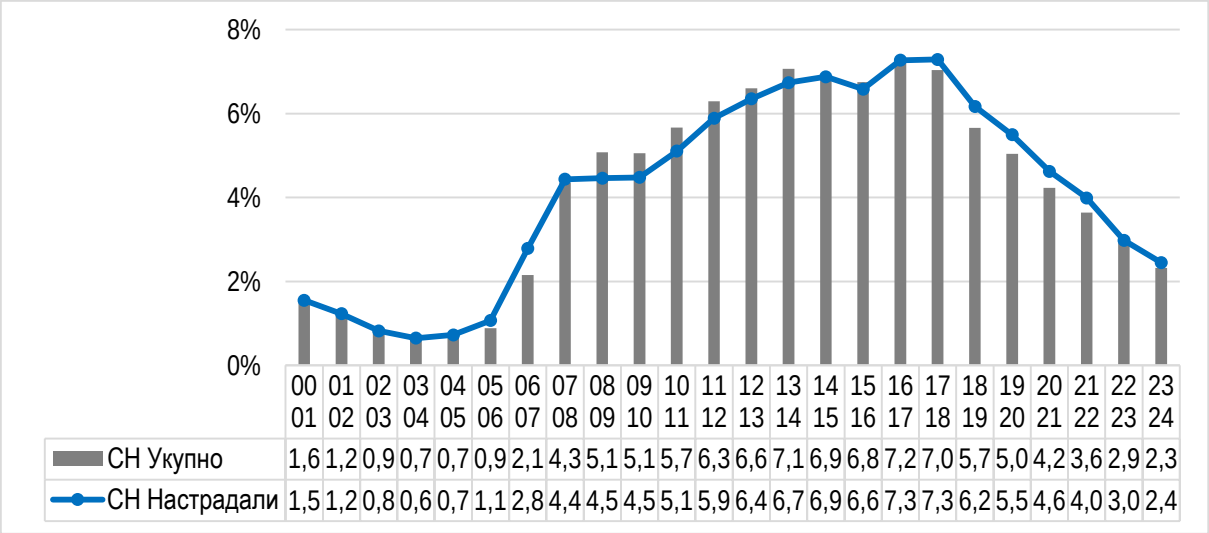
На Графикону 5.2.11. приказана је дневна расподела СН на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године. Највише СН са погинулим лицима, у посматраном периоду, догодило се петком (16,6%) и четвртком (15,5%), а најмање уторком (11,6%) и понедељком (13,0%).

Највише СН са настрадалим лицима догодило се петком (16,0%), док се најмање СН догодило недељом (10,8%), односно, највише СН на територији града Београда, у периоду од 2017. до 2021. године, евидентирано је да се догађало петком.



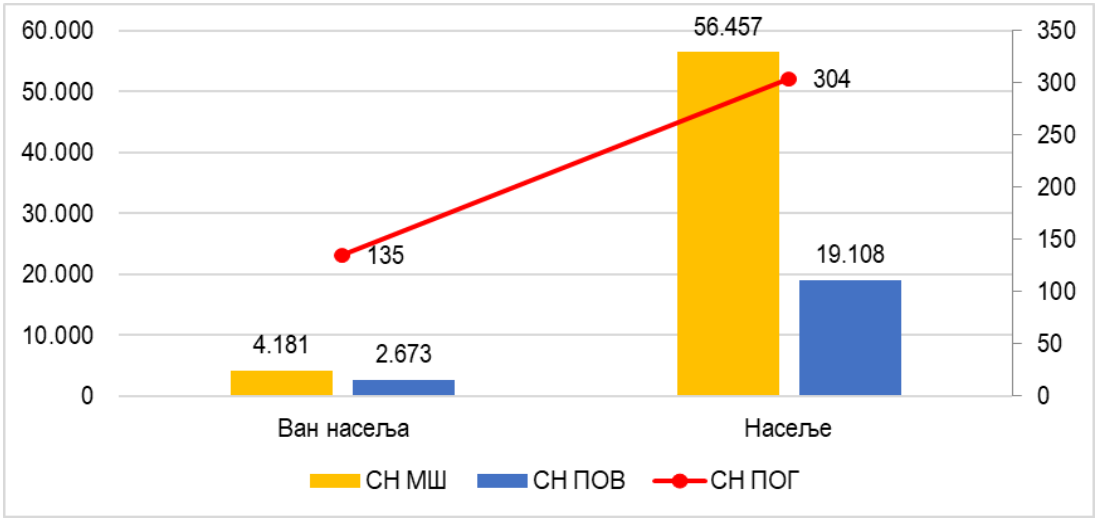
Графикон 5.2.11. Дневна расподела саобраћајних незгода на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године

Анализом часовне расподеле СН за период од 2017. до 2021. године на територији града Београда (Графикон 5.2.12), може се уочити да се највише СН догодило у периоду од 16 до 17 часова (7,2%), док се најмање СН догодило од 3 до 4 и од 4 до 5 часова (по 0,7%). При анализи СН са настрадалим лицима, у односу на укупан број СН, највише СН догодило се од 16 до 17 и од 17 до 18 часова (по 7,3%), док се најмање СН догодило од 3 до 4 часа (0,6%). Са истог графикона, такође се може уочити да се проценат догађања СН повећава од периода 3-4 часа до критичног периода када је евидентиран највећи број СН (16-17 и 17-18 часова), а затим се постепено смањује до периода 3-4 часа.



Графикон 5.2.12. Часовна расподела саобраћајних незгода на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године

Анализом је уочено да у посматраном периоду, поред СН које су се догодиле у насељу, постоји и одређени број СН који се догодио на територији града Београда, али ван насеља (Графикон 5.2.13). Ван насеља, за период од 2017. до 2021. године, евидентирано је 6.989 СН које су као последицу имале 135 погинулих лица, док је у насељу евидентирано 56.457 СН које су као последицу имале 304 погинула лица. Највише СН ван насеља, у посматраном периоду, као последицу имало је материјалну штету (4.181 СН). Такође, у посматраном периоду највише СН у насељу као последицу имало је материјалну штету, али је тај број знатно већи у односу на број незгода ван насеља (56.457 СН).



Графикон 5.2.13. Број саобраћајних незгода према последицама и месту настанка незгоде на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године

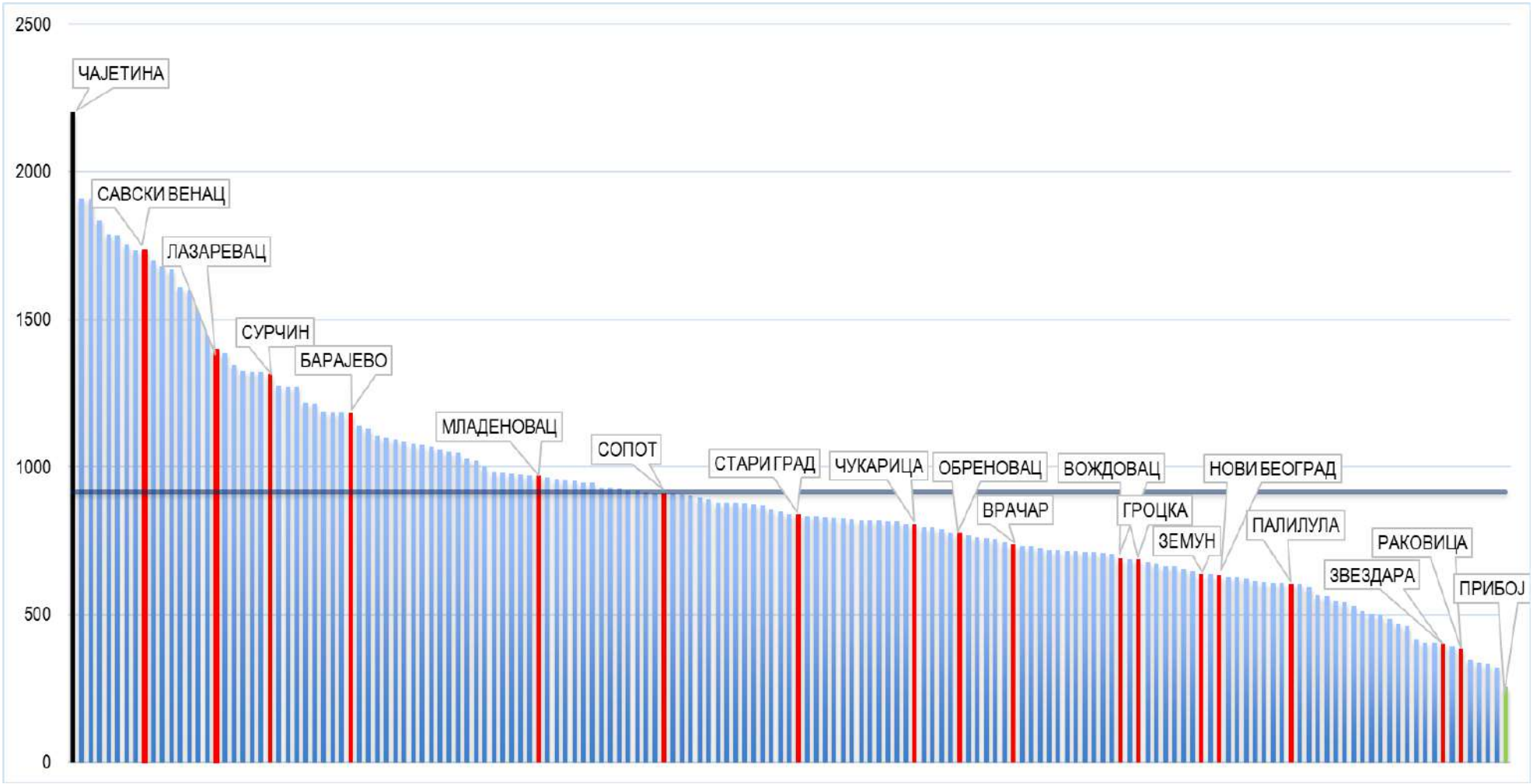
5.2.3. **Јавни пондерисани ризик и саобраћајни пондерисани ризик за период од 2017. до 2021. године**

На основу података из базе података Агенције за безбедност саобраћаја и Републичког завода за статистику, сагледан је број погинулих, лакше и теже повређених лица, као и процењен број становништва за период од 2017. до 2021. године. У Табели 5.2.1. приказани су подаци о броју настрадалих лица у СН и јавни пондерисани ризик (ЈПР) и саобраћајни пондерисани ризик (СПР) за свих 17 општина града Београда. Вредности приказаних ризика добијене су према методологији Агенције за безбедност саобраћаја у којој пондери за настрадала лица у СН износе: 99 за погинуло лице, 13 за лице са тежим телесним повредама и 1 за лице са лаким телесним повредама. Црвеном бојом означени су општине са вредношћу ЈПР преко 1.000, а СПР преко 2.000. Просечна вредност ЈПР на територији Републике Србије за период од 2017. до 2021. године износи 917 настрадалих/10.000 становника. Просечна вредност СПР на територији Републике Србије за период од 2017. до 2021. године износи 2.622 настрадалих/10.000 возила. Највећа вредност СПР евидентирана је на територији општине Мали Иђош (6.009), док је најмања вредност евидентирана на територији општине Прибој (804).

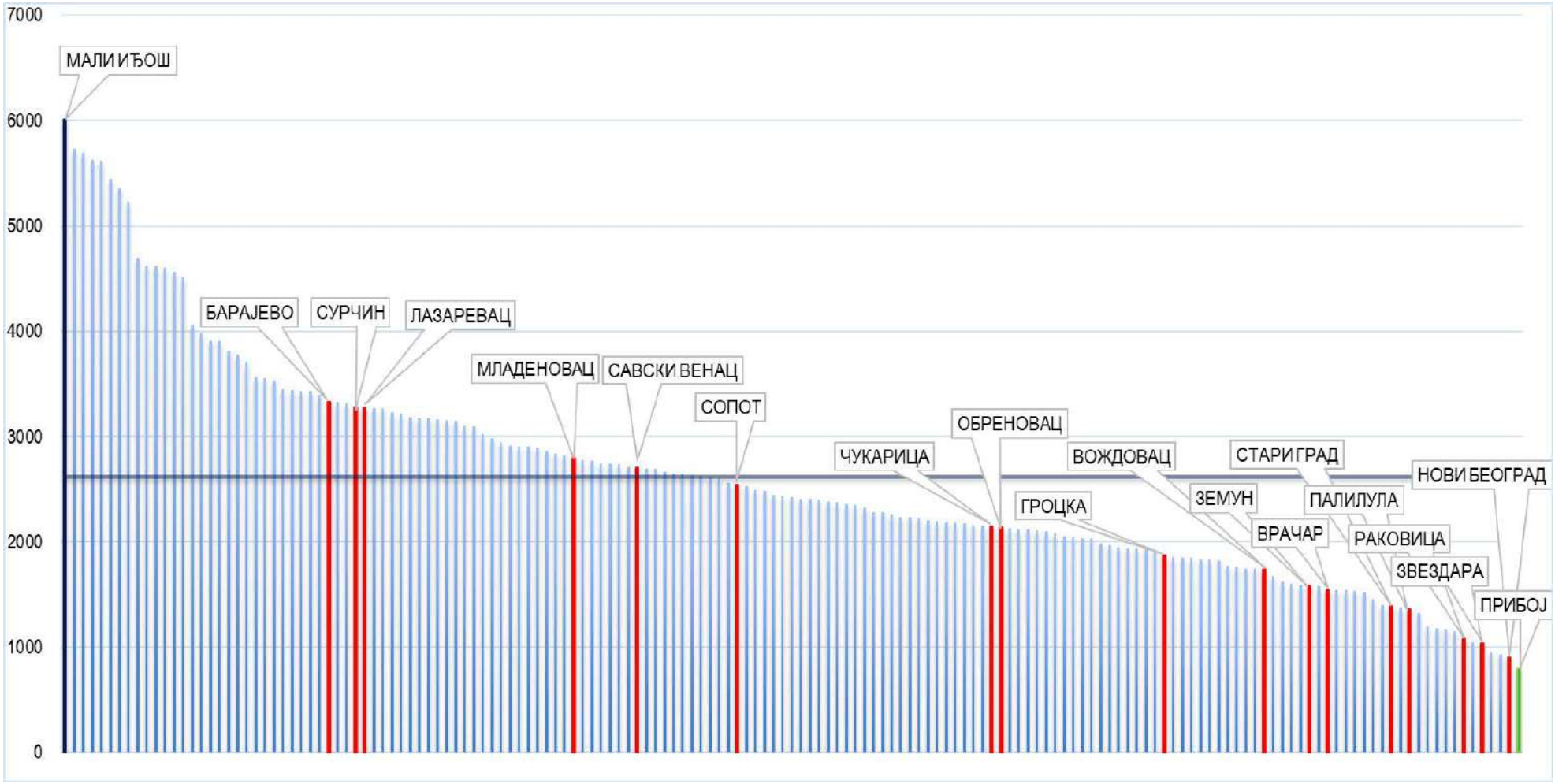
На територији града Београда, за посматрани период, највећа вредност ЈПР евидентирана је на територији општине Савски Венац (1.735), док је најмања вредност ЈПР евидентирана на територији општине Раковица (385). Највећа вредност СПР, за период од 2017. до 2021. године, евидентирана је на територији општине Барајево (3.332), а најмања вредност СПР евидентирана је на територији општине Нови Београд (905). Графички прикази ЈПР и СПР за свих 161 општину у Републици Србији, са истицањем црвеном бојом 17 општина града Београда, за период од 2017. до 2021. године приказани су на Графиконима 5.2.14. и 5.2.15.

Табела 5.2.1. Број настрадалих лица у СН и вредности ЈПР и СПР по општинама града Београда за период од 2017. до 2021. године

Редни број	Општина	Број погинулих лица	Број теже повређених лица	Број лакше повређених лица	ЈПР	СПР
1.	Барајево	16	87	432	1.183	3.332
2.	Вождовац	39	377	2.992	693	1.742
3.	Врачар	9	168	1.175	738	1.545
4.	Гроцка	26	181	1.052	687	1.870
5.	Звездара	19	222	2.093	401	1.039
6.	Земун	41	339	2.856	639	1.585
7.	Лазаревац	43	206	823	1.398	3.274
8.	Младеновац	24	140	736	970	2.799
9.	Нови Београд	40	427	3.831	636	905
10.	Обреновац	25	139	1.269	777	2.133
11.	Палилула	38	341	3.031	606	1.359
12.	Раковица	13	145	913	385	1.078
13.	Савски Венац	13	203	2.102	1.735	2.704
14.	Стари Град	9	49	256	841	1.394
15.	Сопот	36	134	904	912	2.543
16.	Сурчин	62	408	2.680	1.315	3.278
17.	Чукарица	16	87	432	807	2.141



Графикон 5.2.14. Јавни пондерисани ризик незгода свих општина Републике Србије за период од 2017. до 2021. године



Графикон 5.2.15. Саобраћајни пондерисани ризик незгода свих општина Републике Србије за период од 2017. до 2021. године

5.3. **АНАЛИЗА СТАЊА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БЕОГРАДА У ПЕРИОДУ ОД 2017. ДО 2021. ГОДИНЕ НА ОСНОВУ ИНДИКАТОРА ПЕРФОРМАНСИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Поред класичног начина анализе и вредновања нивоа безбедности саобраћаја на основу показатеља на основу саобраћајних незгода и њихових последица које су се догодиле у посматраном периоду, од 2013. године у Републици Србији се употпуњује оцена нивоа безбедности саобраћаја и на основу индикатора перформанси безбедности саобраћаја, односно понашања учесника у саобраћају. Поједини индикатори перформанси безбедности саобраћаја који се системски, на основу методологије Агенције за безбедност саобраћаја, сагледавају на територији свих градова и општина Републике Србије, прикупљани су од 2013. до 2018. године само за ниво Полицијске управе (ПУ) Београд, а за 2019, 2020, 2021. и 2022. годину доступне су у бази Агенције за безбедност саобраћаја и вредности појединих индикатори и за свих 17 општина града Београда.

Индикатори перформанси безбедности саобраћаја (у даљем тексту индикатори безбедности саобраћаја), који су доступни за различите године када су вршена истраживања, разврстани су у Бази података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији, Агенције за безбедност саобраћаја, на следеће врсте: „заштитни системи (појасеви и кациге: мобилни телефон, појас возач, појас сувозач, појас напред – возач и сувозач, појас на задњем седишту, кацига путник, кацига возач, кацига – возач и путник)“, „заштитни системи за децу“, „брзина“, „алкохол“, „пешаци“, „хитне службе“ и „возила“.

Полазиште у избору индикатора безбедности саобраћаја за град Београд у периоду од 2017. до 2021. године били су индикатори безбедности саобраћаја за које су дефинисани циљеви достизања у Стратегији безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину:

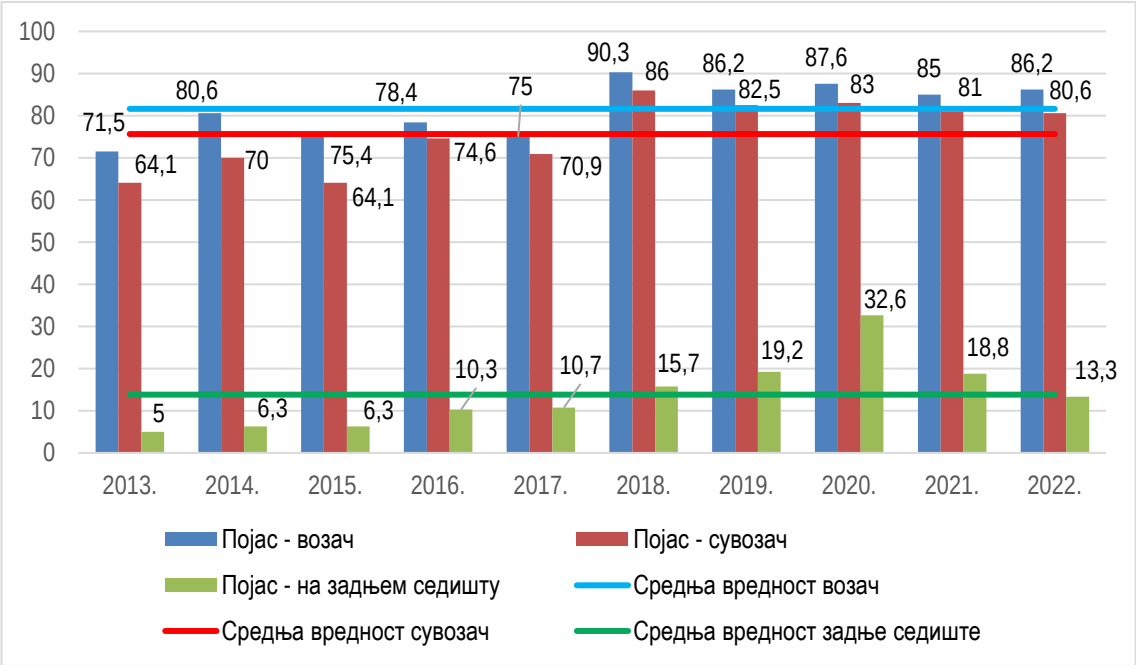
- „Проценат употребе сигурносног појаса код возача путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 t“, са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 95%;
- „Проценат употребе сигурносног појаса на предњем седишту путничких аутомобила и доставних возила до 3,5 t“, са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 95%;
- „Проценат употребе сигурносног појаса на задњем седишту“, са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 85%;
- „Проценат употребе заштитних кацига код возача мопеда и мотоцикла“, са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 99%;
- „Проценат употребе система заштите за децу до 12 година“, са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 96%;
- „Проценат прекорачења брзине за најмање 10 km/h у насељу“ са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 27% и
- „Проценат прекорачења брзине за најмање 10 km/h ван насеља“ са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 4,9%.

Поред наведених индикатора безбедности саобраћаја, у анализу су укључени и индикатори у погледу понашања пешака, који су доступни и на нивоу 17 општина града Београда за истраживања спроведена 2019, 2020, 2021. и 2022. године, а само на нивоу ПУ Београд за истраживања спроведена 2016. и 2018. године.

Иако је дефинисани период анализе од 2017. до 2021. године, у анализи приказани су, поред података за наведене индикаторе безбедности саобраћаја за посматрани период и доступни подаци за 2022. годину из Базе података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији Агенције за безбедност саобраћаја.

5.3.1. **Индикатори безбедности саобраћаја везани за проценат употребе сигурносног појаса**

Обзиром да је индикатор употребе (везивања) сигурносног појаса разматран само за путничка возила, и да су за ПУ Београд подаци доступни од првог истраживања индикатора у Републици Србији, на Графикону 5.3.1. приказане су вредности све три врсте наведеног индикатора за ПУ Београд за десетогодишњи период од 2013. до 2022. године, односно за употребу сигурносног појаса од стране возача, сувозача (путника на предњем седишту) и путника на задњем седишту у путничким возилима. Такође су на Графикону 5.3.1. приказане и средње вредности сва три наведена индикатора које за ПУ Београд у посматраном периоду износе: за употребу сигурносног појаса од стране возача путничког возила 81,6%, за употребу сигурносног појаса од стране сувозача у путничком возилу 75,7% и за употребу сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту путничког возила 13,8%.



Графикон 5.3.1. Проценат употребе сигурносних појаса од стране возача, сувозача и путника на задњем седишту у путничким возилима на територији ПУ Београд у периоду 2013-2022. године

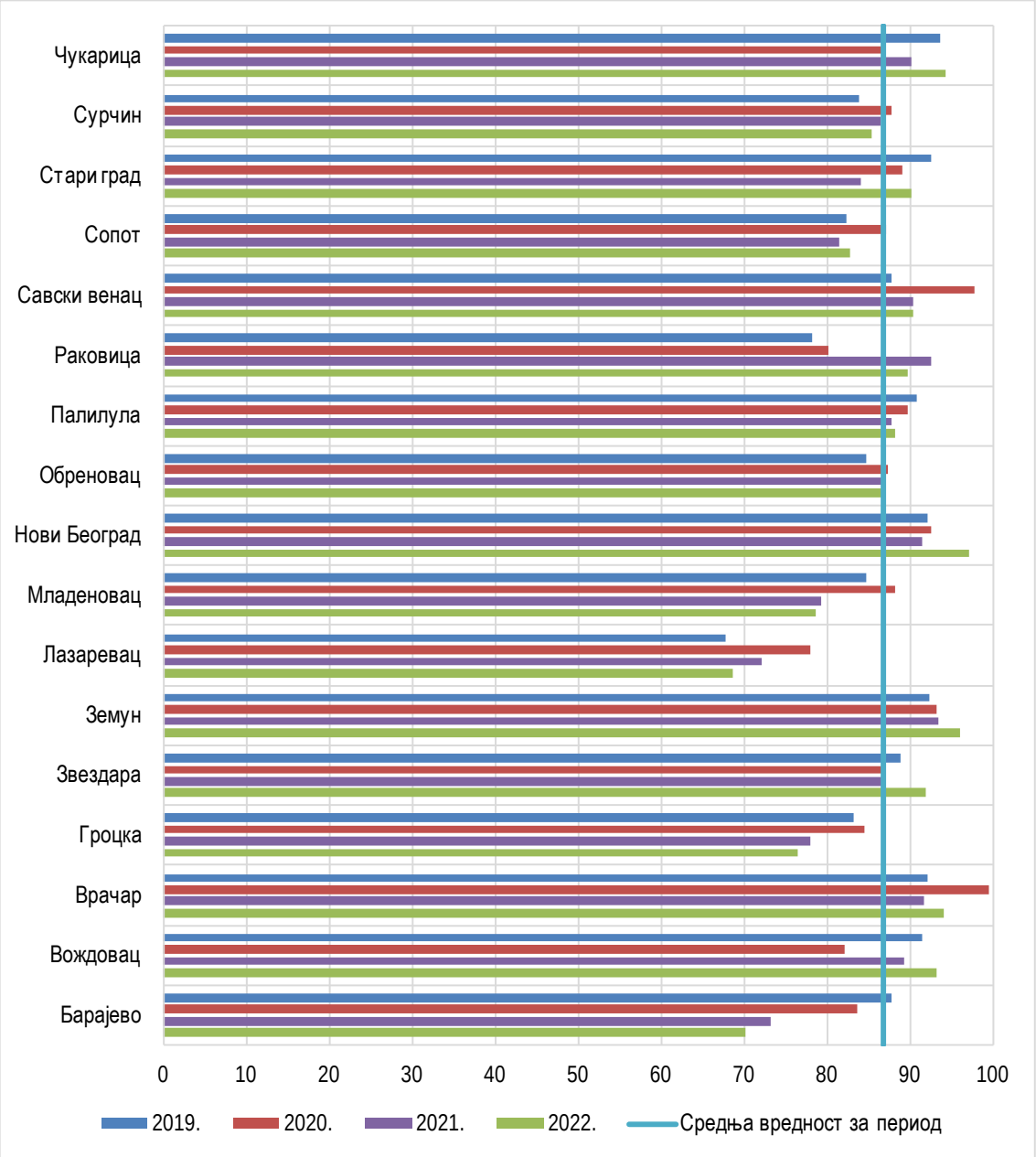
Са Графикона 5.3.1. може се уочити да је у граду Београду у десетогодишњем периоду евидентирано повећање употребе сигурносног појаса у путничким возилима:

- од стране возача за 14,7% (са 71,5 на 86,2%),
- од стране сувозача за 16,5% (са 64,1 на 80,6%) и
- од стране путника на задњем седишту за 8,3% (са 5 на 13,3%).

Такође се са Графикона 5.3.1. може уочити да су у граду Београду током 2018. године евидентиране највеће вредности употребе сигурносног појаса у путничким возилима од стране возача (90,3%) и сувозача (86%), а да је током у 2020. године евидентирана највећа употреба сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту (32,6%), и да је од тада до 2022. године приметан тренд смањења употребе сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту путничких возила.

Проценат употребе сигурносног појаса у путничким возилима од стране возача доступан је за свих 17 општина града Београда за истраживања спроведена 2019, 2020, 2021. и 2022. године и приказан је на Графикону 5.3.2.

Просечна вредност процента употребе сигурносног појаса од стране возача у посматраном периоду (2019-2022. године) у путничким возилима у свих 17 општина града Београда је 86,8%. У 7 градских општина у посматраном периоду просечна вредност процента употребе сигурносног појаса од стране возача у путничким возилима мања је од средње вредности за посматрани период, и то у општинама: Лазаревац (71,6%), Барајево (78,7%), Гроцка (80,6%), Младеновац (82,7%), Сопот (83,4%), Сурчин (85,9%) и Обреновац (86,5%).



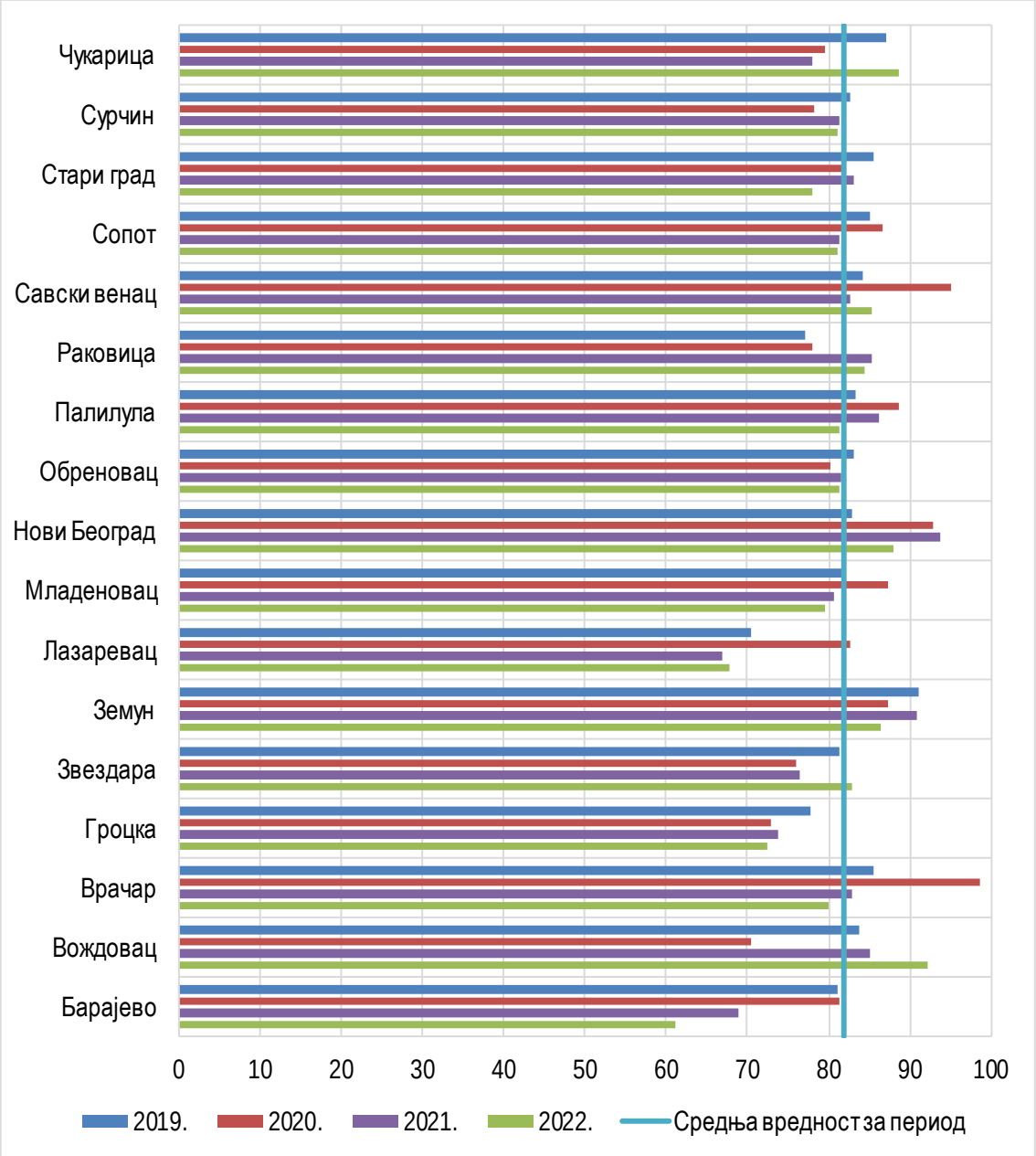
Графикон 5.3.2. Проценат употребе сигурносног појаса од стране возача у путничким возилима на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године

Са Графикона 5.3.2. може се уочити да је у општини Барајево евидентирано континуирано смањење процента употребе сигурносног појаса од стране возача у сва четири истраживања од 2019. до 2022.

године, а да је у 7 општина евидентирано континуирано смањење употребе сигурносног појаса од стране возача у три последња истраживања, од 2020. до 2022. године, и то у општинама: Гроцка, Лазаревац, Младеновац, Обреновац, Палилула, Савски венац и Сурчин.

Континуирано повећање процента употребе сигурносног појаса од стране возача путничког возила у три последња истраживања, од 2020. до 2022. године, евидентирано је у четири градске општине: Вождовац, Земун, Чукарица и Раковица. Посебно је важан податак, да просечна вредност употребе сигурносног појаса од стране возача за све градске општине од 2019. до 2022. године стагнира, са мањим осцилацијама 2020. и 2021. године, са 86,7% за 2019. и за 2022. годину.

Проценат употребе сигурносног појаса у путничким возилима од стране сувозача доступан је, такође, за свих 17 општина града Београда за истраживања спроведена 2019, 2020, 2021. и 2022. године и приказан је на Графикону 5.3.3.



Графикон 5.3.3. Проценат употребе сигурносног појаса од стране сувозача у путничким возилима на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године

Просечна вредност процента употребе сигурносног појаса од стране сувозача у посматраном периоду (2019-2022. године) у путничким возилима у свих 17 општина града Београда је 81,9%. У 9 градских општина у посматраном периоду просечна вредност процента употребе сигурносног појаса од стране сувозача у путничком возилу мања је од средње вредности за посматрани период, и то у општинама: Лазаревац (72%), Барајево (73,1%), Гроцка (74,3%), Звездара (79,2%), Сурчин (80,8%), Раковица (81,2%), Обреновац (81,6%), Стари град (82,1%) и Младеновац (82,3%).

У општинама Лазаревац, Барајево и Гроцка, у односу на све градске општине, евидентирана је у посматраном периоду, најмања употреба сигурносног појаса и од стране возача и од стране сувозача у путничким возилима.

Са Графикона 5.3.3. може се уочити да је континуирано повећање процента употребе сигурносног појаса од стране сувозача у путничким возилима у три последња истраживања, од 2020. до 2022. године, евидентирано само у две градске општине: Вождовац и Звездара.

Такође се са Графикона 5.3.3. може видети да ни у једној општини није евидентирано континуирано смањење процента употребе сигурносног појаса од стране сувозача у сва четири истраживања од 2019. до 2022. године, а да је у 5 општина евидентирано континуирано смањење употребе сигурносног појаса од стране сувозача у три последња истраживања, од 2020. до 2022. године, и то у општинама: Барајево, Врачар, Младеновац, Палилула и Сопот.

Посебно је неповољан податак, да просечна вредност употребе сигурносног појаса од стране сувозача у путничким возилима за све градске општине, има тренд смањења за последња три истраживања, од 2020. до 2022. године, са 83,4% за 2020. годину на 80,7% за 2022. годину.

Проценат употребе сигурносног појаса у путничким возилима од стране путника на задњем седишту доступан је за свих 17 општина града Београда за истраживања спроведена 2019, 2020, 2021. и 2022. године и приказан је на Графикону 5.3.4.

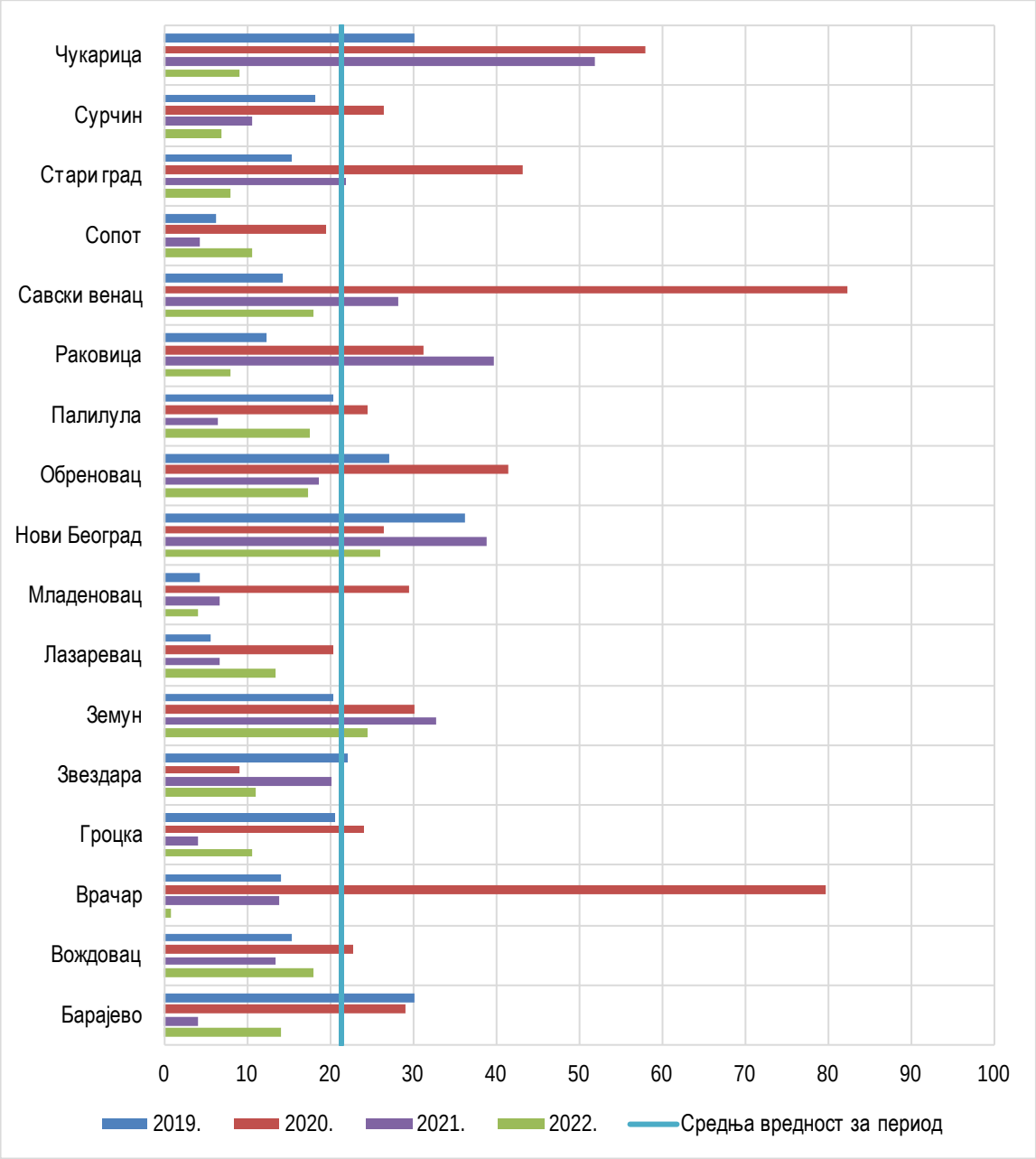
Просечна вредност процента употребе сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту у путничким возилима у посматраном периоду (2019-2022. године) у свих 17 општина града Београда је 21,4%. У 9 градских општина у посматраном периоду просечна вредност процента употребе сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту у путничким возилима мања је од средње вредности за посматрани период (21,4%), и то у општинама: Сопот (10,2%), Младеновац (11,2%), Лазаревац (11,6%), Гроцка (14,9%), Сурчин (15,6%), Звездара (15,7%), Палилула (17,3%), Вождовац (17,4%) и Барајево (19,3%).

Највећу просечну вредност процента употребе сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту путничких возила (преко 30%), у посматраном периоду, имале су општине: Чукарица (37,3%), Савски венац (35,8%) и Нови Београд (31,9%).

Такође се са наредног графикона може видети да ни у једној општини није евидентирано континуирано повећање, нити смањење процента употребе сигурносног појаса од стране сувозача у сва четири истраживања од 2019. до 2022. године, а да је у 2022. години чак у 6 општина евидентиран најмањи проценат употребе сигурносних појасева на задњем седишту путничких возила у посматраном периоду, и то у општинама: Врачар (0,9%), Младеновац (4%), Сурчин (7%), Раковица (8%), Стари град (8%) и Чукарица (9%).

У последња три истраживања, од 2020. до 2022. године, у 6 општина евидентирано је континуирано смањење процента употребе сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту у путничким возилима, и то у општинама: Младеновац, Обреновац, Савски венац, Стари град, Сурчин и Чукарица.

Посебно је неповољан податак, да је просечна вредност индикатора употребе сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту путничких возила за све градске општине, најмања за 2022. годину (12,8%), као и да је од 2020. године изражен тренд смањења вредности тог индикатора (са 35,2% у 2020. години на 12,8% у 2022. години).

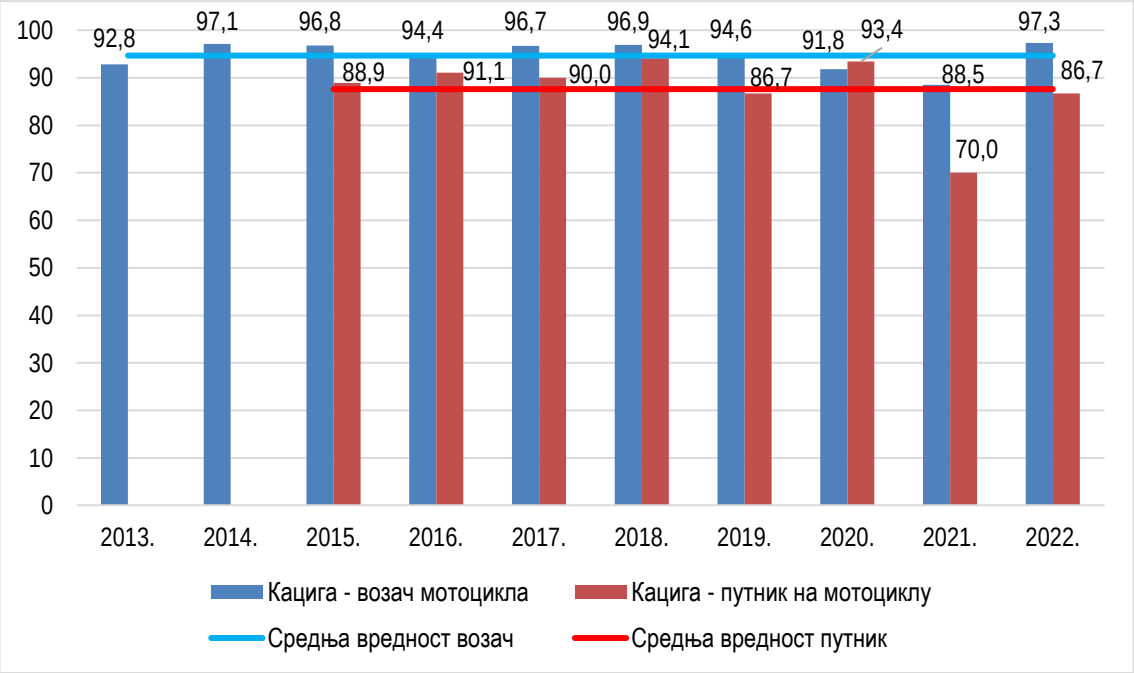


Графикон 5.3.4. Проценат употребе сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту у путничким возилима на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године

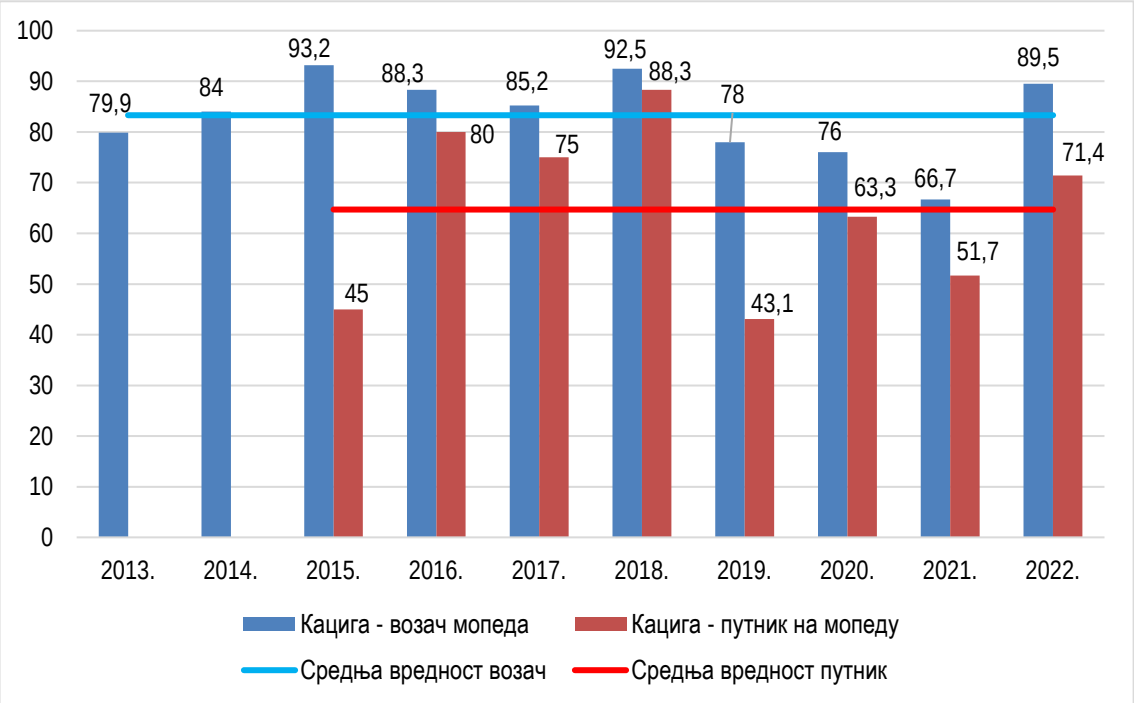
Такође се са Графикона 5.3.4. може уочити да евидентирана употреба сигурносног појаса на задњем седишту путничких возила у истраживању током 2020. године у три општине прелази преко 50% (Савски венац – 82,4%, Врачар – 79,7% и Чукарица – 58,1%), а да је у три општине евидентирана употреба сигурносног појаса на задњем седишту путничких возила између 30% и 50% (Стари град – 43,3%, Обреновац – 41,4% и Раковица – 31,3%). Мере које су предузимане на повећању употребе сигурносних појасева од стране путника на задњем седишту путничких возила током 2020. године треба да послуже као пример и за наредни период.

5.3.2. **Индикатори безбедности саобраћаја везани за проценат употребе заштитне каците**

Индикатор употребе (ношења на глави) заштитне каците разматран је од почетка истраживања индикатора само за возаче мотоцикала и мопеда, а од 2015. године доступни су подаци и за возаче и путнике мотоцикала и мопеда. На Графиконима 5.3.5. и 5.3.6. приказане су вредности наведеног индикатора за ПУ Београд за десетогодишњи период од 2013. до 2022. године, односно проценти употребе заштитне каците од стране возача и путника мотоцикала и возача и путника мопеда.



Графикон 5.3.5. Проценат употребе заштитне каците од стране возача и путника мотоцикла на територији ПУ Београд у периоду 2013-2022. године



Графикон 5.3.6. Проценат употребе заштитне каците од стране возача и путника мопеда на територији ПУ Београд у периоду 2013-2022. године

У Стратегији безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину дефинисан је циљ да 2025. године проценат употребе заштитних кацига код возача мопеда и мотоцикала буде 99%, што указује, посебно имајући у виду проценат употребе заштитне кациге у 2022. години од стране возача мотоцикала (97,3%) и од стране возача мопеда (89,5%), на потребу спровођења адекватних додатних мера, посебно усмерених ка возачима мопеда, за достизање тако дефинисаног циља.

Са Графикона 5.3.5. и 5.3.6. може се уочити да је у граду Београду у десетогодишњем периоду за возаче мотоцикала и мопеда (односно осмогодишњем периоду за путнике на мотоциклима и мопедима), евидентирано у вези вредности индикатора процента употребе заштитних кацига:

- повећање употребе кацига од стране возача мотоцикала за 4,5% (са 92,8 на 97,3%),
- смањење употребе кацига од стране путника на мотоциклима за 2,2% (са 88,9 на 86,7%),
- повећање употребе кацига од стране возача мопеда за 9,6% (са 79,9 на 89,5%) и
- повећање употребе кацига од стране путника мопеда за 31,4% (са 45 на 71,4%).

Такође се са Графикона 5.3.5. и 5.3.6. може уочити да су у граду Београду током 2022. године евидентиране највеће вредности процента употребе заштитних кацига од стране возача мотоцикала (97,3%), а да је за возаче мопеда највећи проценат употребе заштитних кацига евидентиран 2015. године (93,2%). Највећа вредност процента употребе заштитних кацига од стране путника на мотоциклима евидентирана је 2018. године (94,1%), када је евидентиран и највећи проценат употребе заштитних кацига за путнике на мопедима (88,3%).

Такође се може са наведених графикона закључити да није успостављен у посматраном периоду тренд побољшања, ни за употребу заштитних кацига од стране возача мотоцикала и мопеда, ни од стране путника на мотоциклима и мопедима, већ вредности тих индикатора по годинама значајно осцилирају.

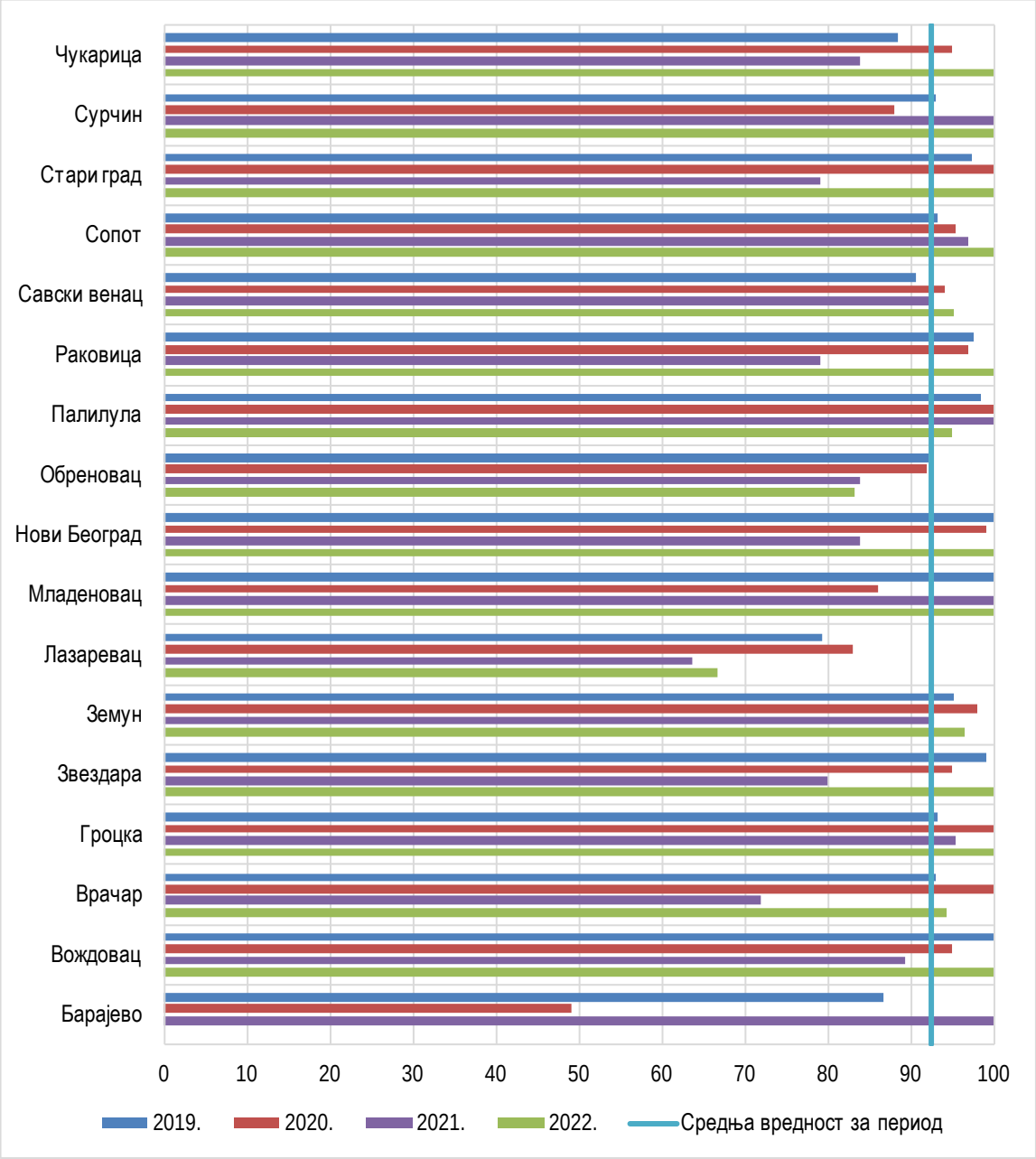
Подаци о проценту употребе заштитне кациге код возача мотоцикала и мопеда су доступни за свих 17 општина града Београда за истраживања спроведена 2019, 2020, 2021. и 2022. године и приказани су на Графиконима 5.3.7. и 5.3.8, док подаци о употреби заштитне кациге од стране путника на мотоциклима нису комплетно доступни за 9 градских општина, а за путнике на мопедима за 14 градских општина, па је то разлог, поред тога што није разматран ни у Стратегији безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину, зашто тај индикатор није обухваћен ни предметном анализом.

Просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикала у посматраном периоду (2019-2022. године) у свих 17 општина града Београда је 94,7%. У 5 градских општина у посматраном периоду просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикла мања је од средње вредности за посматрани период (92,4%), и то у општинама: Лазаревац (73,2%), Барајево (78,6%), Обреновац (87,8%), Врачар (89,8%) и Чукарица (91,8%). Највећа просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикла за посматрани период 2019-2022. године евидентирана је на територији општина: Палилула (98,4%), Гроцка (97,2%), Младеновац (96,5%) и Вождовац (96,1%).

Са Графикона 5.3.7. може се уочити да је континуирано повећање процента употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикла у три последња истраживања, од 2020. до 2022. године, евидентирано само у три градске општине: Младеновац, Сопот и Сурчин. Такође се са Графикона 5.3.7. може видети да је једино у општини Обреновац евидентирано континуирано смањење процента употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикла у сва четири истраживања од 2019. до 2022. године, а да ни у

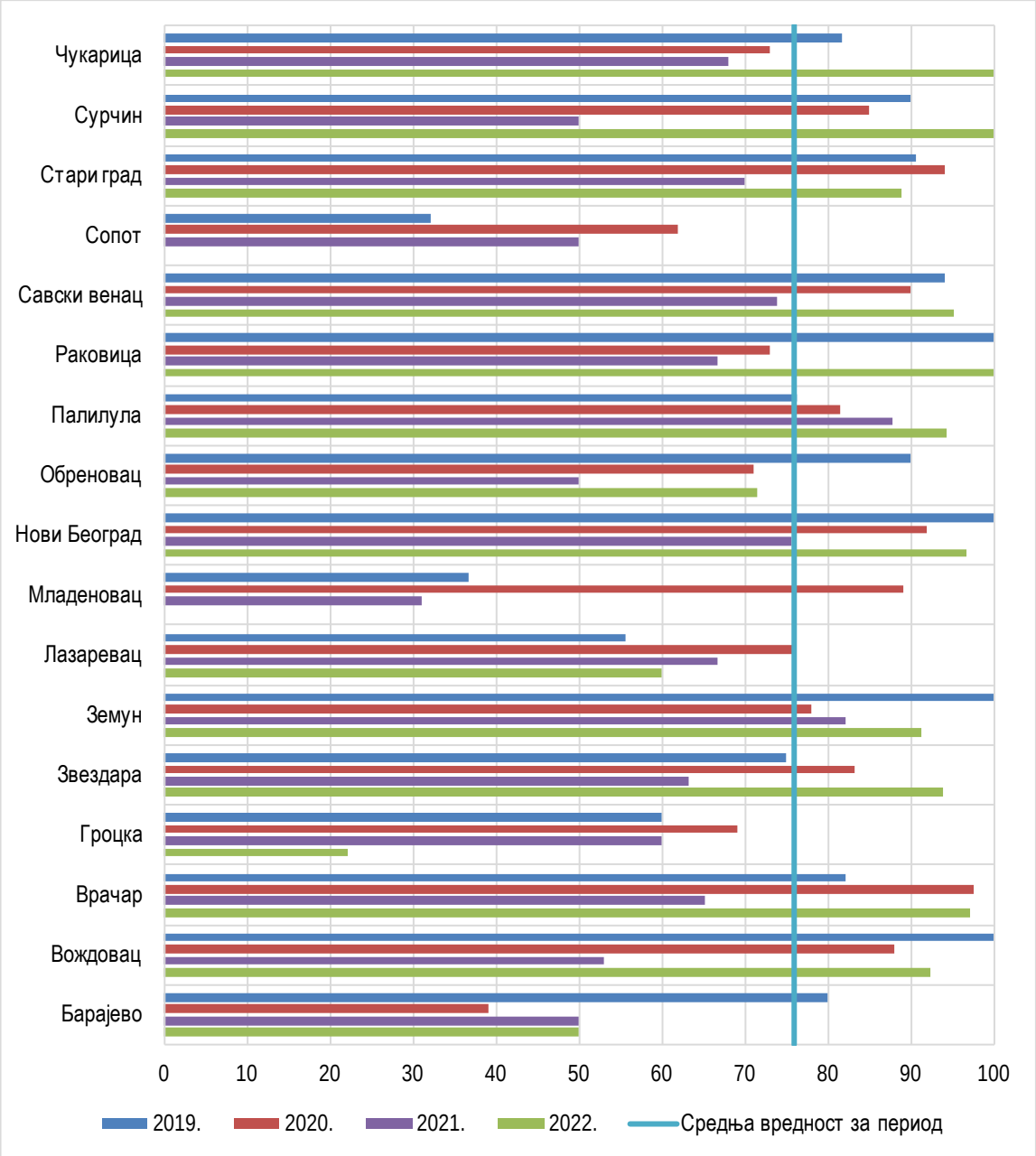
једној општини није евидентирано континуирано смањење употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикала само у три последња истраживања, од 2020. до 2022. године.

Посебно је неповољан податак, да је просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикала за све градске општине имала тренд смањења у периоду 2019-2021. године (са 94% на 87,8%), али је и веома позитиван податак да је просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикала имала 2022. године највећу вредност у посматраном периоду 2019-2022. године (95,7%). Такође, веома позитиван податак је да је на последњем истраживању 2022. године на територији чак 10 градских општина евидентирано 100% употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикала, и то у општинама: Вождовац, Гроцка, Звездара, Младеновац, Нови Београд, Раковица, Сопот, Стари град, Сурчин и Чукарица.



Графикон 5.3.7. Проценат употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикала на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године

Просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мопеда у посматраном периоду (2019-2022. године) у свих 17 општина града Београда је 76%. У 6 градских општина у посматраном периоду просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мопеда мања је од средње вредности за посматрани период, и то у општинама: Сопот (48%), Младеновац (52,3%), Гроцка (52,8%), Барајево (54,8%), Лазаревац (64,6%) и Обреновац (70,6%). Највећа просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мопеда за посматрани период 2019-2022. године евидентирана је на територији општина: Нови Београд (91,1%), Савски венац (88,3%), Земун (87,9%), Стари град (85,9%) и Врачар (85,5%).



Графикон 5.3.8. Проценат употребе заштитне кациге од стране возача мопеда на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године

Са Графикона 5.3.8. може се уочити да је континуирано повећање процента употребе заштитне кациге од стране возача мопеда у три последња истраживања, од 2020. до 2022. године, евидентирано само у градској општини Палилула.

Такође се са Графикона 5.3.8. може видети да ни у једној градској општини није евидентирано континуирано смањење процента употребе заштитне кациге од стране возача мопеда у сва четири истраживања од 2019. до 2022. године, а да је у две градске општине евидентирано континуирано смањење употребе заштитне кациге од стране возача мопеда у три последња истраживања, од 2020. до 2022. године, и то на територији општина: Гроцка и Лазаревац.

Као и код употребе заштитне кациге код возача мотоцикала, неповољан је податак, да је просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мопеда за све градске општине имала тренд смањења у периоду 2019-2021. године (са 79,1% на 62,6%), а такође је веома позитиван податак да је просечна вредност процента употребе заштитне кациге од стране возача мопеда имала 2022. године највећу вредност у посматраном периоду (83,6%). На територији три градске општине у последњем истраживању 2022. године евидентирано је 100% употребе заштитне кациге од стране возача мопеда, и то у општинама: Раковица, Сурчин и Чукарица.

5.3.3. **Индикатори безбедности саобраћаја везани за употребу дечијих заштитних система**

Индикатори безбедности саобраћаја везани за употребу дечијих заштитних система у Бази података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији Агенције за безбедност саобраћаја приказани су са три посебна индикатора: проценат употребе дечијих заштитних система за децу старости од 0 до 3 године, проценат употребе дечијих заштитних система за децу старости од 4 до 12 година и проценат употребе дечијих заштитних система за децу старости од 0 до 12 година (Графикон 5.3.9).

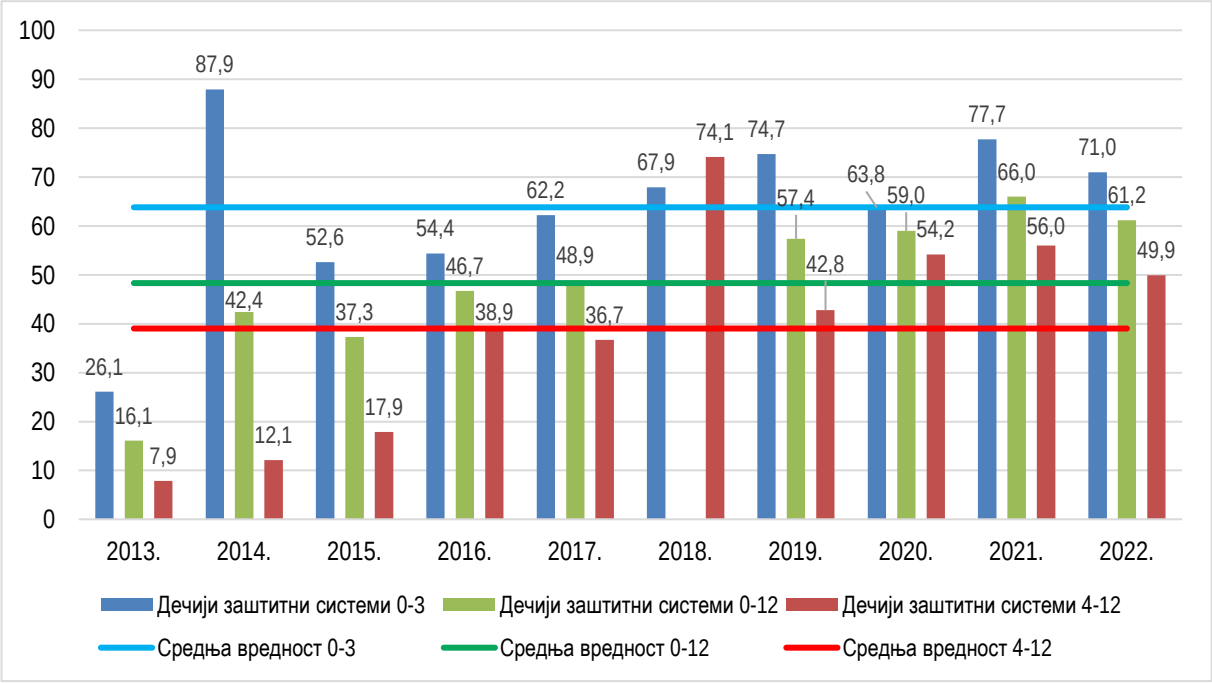
Индикатор безбедности саобраћаја у вези употребе дечијих заштитних система за који је постављен циљ у Стратегији безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину је: „Проценат употребе система заштите за децу до 12 година“, са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 96%.

Индикатори у погледу дечијих заштитних система снимани су за територију ПУ Београд у континуитету од 2013. године до 2022. године, и приказани су у Бази података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији (са изузетком 2018. године, за коју нема података о вредности индикатора „Проценат употребе система заштите за децу до 12 година“).

Подаци о вредностима индикатора у погледу процента употребе дечијих заштитних система по општинама града Београда доступни су у бази Агенције за безбедност саобраћаја за истраживања спроведена 2019, 2020. 2021. и 2022. године.

Средња вредност процента употребе дечијих заштитних система за децу старости од 0 до 3 године на територији ПУ Београд, за период 2013-2022. године, износи 63,8%, док средња вредност процента употребе дечијих заштитних система за децу старости од 4 до 12 година, на територији ПУ Београд за период 2013-2022. године, износи 39,1%. Уочава се да је и средња вредност ових индикатора и вредности индикатора у последњим годинама истраживања далеко од циљне вредности дефинисане Стратегијом безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину (96%).

Средња вредност процента употребе дечијих заштитних система на територији ПУ Београд за децу старости од 0 до 12 године за период 2013-2022. године износи 48,3%.



Графикон 5.3.9. Проценат употребе дечијих заштитних система на територији ПУ Београд у периоду 2013-2022. године

У последњем истраживању, из 2022. године, проценти употребе дечијих заштитних система за децу старости од 0 до 12 година за општине града Београда крећу се у распону од 35,4% (Гроцка) до 81% (Нови Београд). Средња вредност процента употребе дечијих заштитних система за децу старости од 0 до 12 година за све градске општине у 2022. години износила је 61,2% и уочава се да постоји веома велики простор до циљних 96% за употребу наведених дечијих заштитних система у 2025. години, што указује на потребу интензивног деловања за повећање употребе дечијих заштитних система, или ревизије постављеног циља са новом вредношћу која се реално може достићи уз примену адекватних мера и активности.

5.3.4. **Индикатори безбедности саобраћаја у погледу брзине возила**

Индикатори безбедности саобраћаја у вези брзине возила за које су постављени циљеви у Стратегији безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину су: „Проценат прекорачења брзине за најмање 10 km/h у насељу“, са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 27% и „Проценат прекорачења брзине за најмање 10 km/h ван насеља“ са дефинисаним циљем достизања у 2025. години од 4,9%.

Индикатори у погледу брзине возила мерени су за територију ПУ Београд у континуитету од 2014. године, са изузетком за 2020. године за коју не постоје подаци, и приказани су у Бази података о обележјима безбедности саобраћаја у Републици Србији Агенције за безбедност саобраћаја за три специфичне локације истраживања (у насељу, ван насеља и на аутопуту), за 5 категорија возила (путничка и теретна возила, аутобуси, мотоцикли и мопеди) кроз следеће врсте индикатора: просечна брзина, 85-перцентил брзине, стандардно одступање брзине, проценат прекорачења брзине, проценат прекорачења брзине за најмање 10 km/h и просечна брзина возила која су прекорачила ограничење. Нису доступни подаци о вредностима индикатора у погледу брзине возила по општинама града Београда.

Обзиром да је у граду Београду 2021. године регистровано, у односу на укупан број возила, чак око 85,4% путничких возила (Табела 5.1.2), и имајући у виду и циљеве Стратегије безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину у погледу индикатора безбедности саобраћаја везаних за брзину возила, у анализи ће на Графикону 5.3.10. бити приказане вредности индикатора „проценат прекорачења брзине путничких возила за најмање 10 km/h“ у насељу и ван насеља од почетка истраживања тог индикатора, тј. од 2014. до 2022. године. Остали индикатори у погледу брзине возила ће бити описани кроз распон вредности и средњу вредност наведеног индикатора у истраживањима од 2014. до 2022. године.



Графикон 5.3.10. Проценат прекорачења брзине путничких возила за најмање 10 km/h на територији ПУ Београд у истраживањима у периоду 2014-2022. године

На Графикону 5.3.10. може се видети да је присутан тренд смањења процента прекорачења брзине путничких возила у насељу (са 56,4% у 2014. години на 21,2% у 2022. години), а да је истовремено присутан тренд повећања процента прекорачења брзине путничких возила ван насеља (са 3,8% у 2014. години на 40,6% у 2022. години), али уз истицање изузетно позитивног резултата прекорачења брзине возила ван насеља - вредностима мањим од 1% за истраживања током 2016. и 2017. године. Средња вредност прекорачења брзине путничких возила за више од 10 km/h у насељу, у периоду од 2014. до 2022. године, била је 29%, док је у истом периоду средња вредност прекорачења брзине путничких возила за више од 10 km/h ван насеља била 10,4%.

Обзиром да су у истраживањима ставова посебно важни и ставови возача мотоцикала и мопеда, анализа понашања возача са аспекта прекорачења брзине мотоцикала за више од 10 km/h у насељу показује да се вредност овог индикатора у посматраним истраживањима од 2014. до 2022. година кретала у распону од 21,7% до 83%, са средњом вредношћу од 49,1%, док се вредност овог индикатора за мопеде кретала у насељу у распону од 1,7% до 43%, са средњом вредношћу од 12,6%. Вредности наведена два индикатора немају изражен тренд, тј. са изузетком почетног истраживања 2014. године, када су вредности биле значајно веће од просека за оба индикатора, у осталим годинама вредности су незнатно осцилирале око средње вредности индикатора.

И за путничка возила, и за мотоцикле и мопеде, значајно је већи проценат возила која су прекорачила брзину за више од 10 km/h у насељу, у односу на ван насеља, што указује на неопходност додатних мера за смиривање брзине возила у насељу, односно у граду Београду.

Очекивано, обзиром на описани индикатор „Проценат прекорачења брзине за најмање 10 km/h“, и вредности индикатора „Проценат прекорачења брзине“ путничких возила у насељу су у посматраном периоду имале тренд смањења, са вредностима од 92,8% у 2014. години и 62,8% у 2022. години, односно са средњом вредношћу за посматрани период од 69,7%. Такође очекивано, обзиром на описани индикатор „прекорачење брзине за најмање 10 km/h“, и вредности индикатора „Проценат прекорачења брзине“ путничких возила ван насеља, у посматраном периоду, имале су тренд повећања, са вредностима од 15,7% у 2014. години и 71,1% у 2022. години, односно са средњом вредношћу за посматрани период од 27,3%.

Забрињавајући податак је средња вредност индикатора „Проценат прекорачења брзине“ мотоцикала у насељу, која је за посматрани период износила 89,9%, док је средња вредност индикатора „Проценат прекорачење брзине“ мопеда у насељу износила за посматрани период 32,2%.

5.3.5. **Индикатори безбедности саобраћаја везани за понашање пешака у саобраћају**

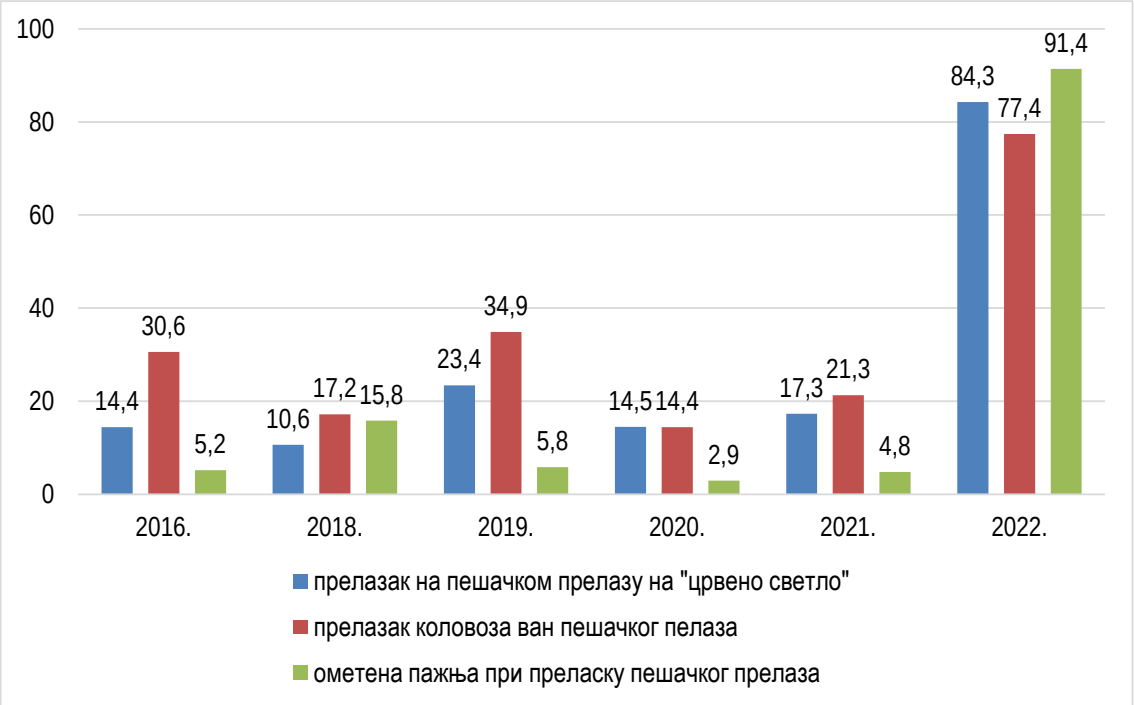
Индикатори безбедности саобраћаја везани за понашање пешака доступни су у бази Агенције за безбедност саобраћаја за ниво ПУ Београд за истраживања спроведена 2016, 2018, 2020, 2021. и 2022. године за следеће врсте индикатора (Графикон 5.3.11):

- Проценат пешака који прелазе семафоризован пешачки прелаз на „црвено светло“,
- Проценат пешака који непрописно прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза и
- Проценат пешака којима је употребом уређаја ометена пажња при преласку пешачког прелаза.

Вредности наведених индикатора везаних за понашање пешака у саобраћају доступне су у бази Агенције за безбедност саобраћаја за све општине града Београда за истраживања спроведена 2019, 2020, 2021. и 2022. године.

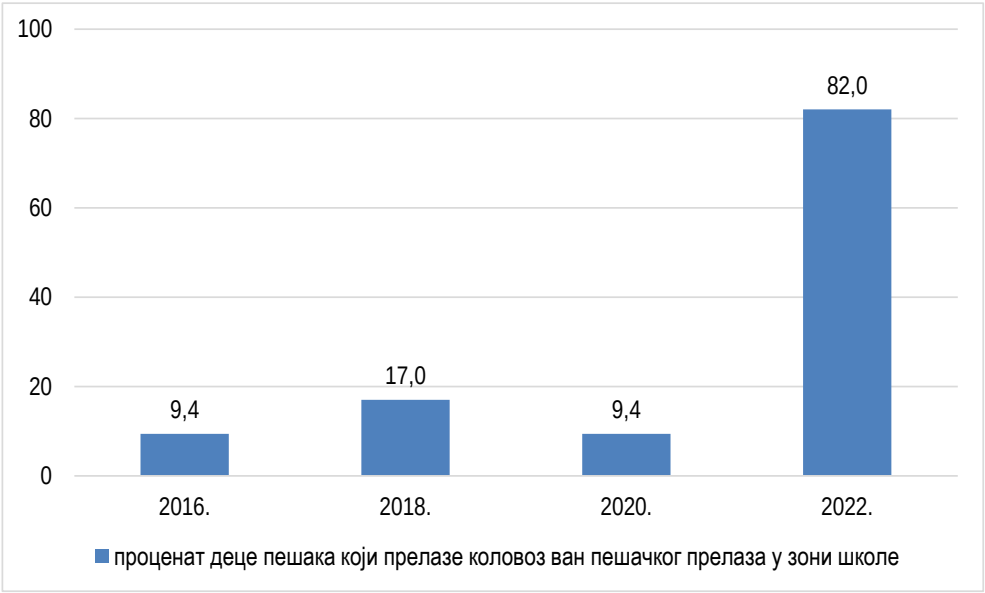
Подаци за индикатор „Проценат деце-пешака основношколског узраста који непрописно прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза у зони школе“ доступни су у бази Агенције за безбедност саобраћаја за ниво ПУ Београд за истраживања спроведена 2016, 2018. и 2020. године, а вредности овог индикатора, за истраживање спроведено 2022. године, доступне су и за све општине града Београда.

На Графикону 5.3.11. може се уочити да је, за разлику од резултата истраживања у периоду од 2016. до 2021. године, у 2022. години евидентиран изузетно велики проценат непрописних прелазака коловоза и пешачких прелаза од стране пешака, што указује на најаву изузетно великог проблема у безбедности пешака у граду Београду. Просечна вредност индикатора преласка пешака на семафоризованом пешачком прелазу на „црвено светло“ повећана је за више од 5 пута у 2022. години (84,3) у односу на средњу вредност за период 2016-2021. године (16%). Просечна вредност индикатора преласка пешака ван обележеног пешачког прелаза повећана је за више од три пута у 2022. години (77,4%), у односу на средњу вредност за период 2016-2021. године (23,7%). Просечна вредност индикатора ометене пажње пешака употребом уређаја приликом преласка пешачког прелаза повећана је за више од 13 пута у 2022. години (91,4%) у односу на средњу вредност за период 2016-2021. године (6,9%).



Графикон 5.3.11. Проценат непрописног преласка коловоза и пешачког прелаза од стране пешака на територији ПУ Београд у истраживањима у периоду 2016-2022. године

На Графикону 5.3.12. такође се може уочити да је у граду Београду током истраживања у 2022. години евидентиран изузетно велики проценат непрописних прелазака деце-пешака ван обележених пешачких прелаза у зони школе, што је веома важан сигнал за предузимање хитних мера и акција по том питању.



Графикон 5.3.12. Средња вредност процента непрописног преласка коловоза ван пешачког прелаза од стране деце-пешака у зони школа на територији ПУ Београд у истраживањима у периоду 2016. до 2022. године

Просечна вредност индикатора „проценат деце-пешака основношколског узраста који непрописно прелазе коловоз ван обележеног пешачког прелаза у зони школе“ за период 2016-2021. године (11,9%,) повећана је око 7 пута у 2022. години (82%).

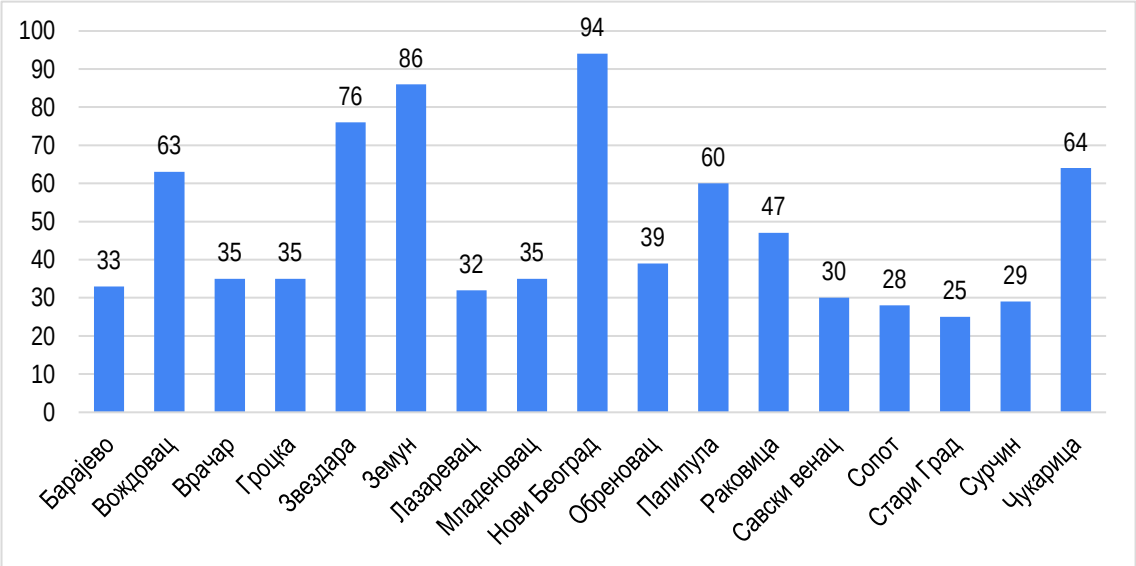
6. ИСТРАЖИВАЊЕ СТАВОВА О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА БЕОГРАДА

Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у граду Београду реализовано је према методологији ESRA која се спроводи у Европској унији, на основу упитника који је базиран на ESRA упитнику, али са одређеним изменама у циљу уважавања одређених специфичности услова у граду Београду, као и могућности поређења са резултатима истраживања ставова које је вршено 2017. године у Републици Србији.

Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у граду Београду спроведено је са укупно 885 испитаника, од којих је теренским истраживањем, уз примену штампаног упитника, 425 испитаника попунило упитник, а 460 испитаника је одговорило на интернет анкету, која је креирана са истим питањима као у штампаном упитнику. Од укупног броја испитаника који су учествовали у предметном истраживању, њих 578 су се изјаснили као возачи путничких возила, 67 као возачи мотоцикала и 240 као немоторизовани учесници у саобраћају (пешаци, бициклисти и сл.).

Резултати анкете унети су у базу података (датотека у програму *Microsoft Excel*) креирану за потребе предметног истраживања. Пре уноса резултата у базу података, као и током уноса, извршене су контроле одговара у упитнику у погледу давања одговора на сва питања која су дефинисана као обавезна и у погледу логичке контроле одговора који нису коегзистентни са одговорима на контролна питања или који представљају мултиплицирање уноса по истом обрасцу.

Обзиром на захтеве из Пројектног задатка за израду предметне Студије у вези узорка, у укупном броју упитника задовољени су критеријуми који су описани у тачки 2. Методолошки оквир истраживања, односно укупан број испитаника испунио је тражене услове, укључујући и додатни критеријум за одређивање минималног броја испитаника по градским општинама – припадање одређеном кластеру градских општина. Број испитаника укључених у истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у граду Београду, по општинама града Београда, приказан је на Графикону 5.3.1.



Графикон 5.3.1. Број испитаника према општини пребивалишта

6.1. **УВОДНЕ НАПОМЕНЕ**

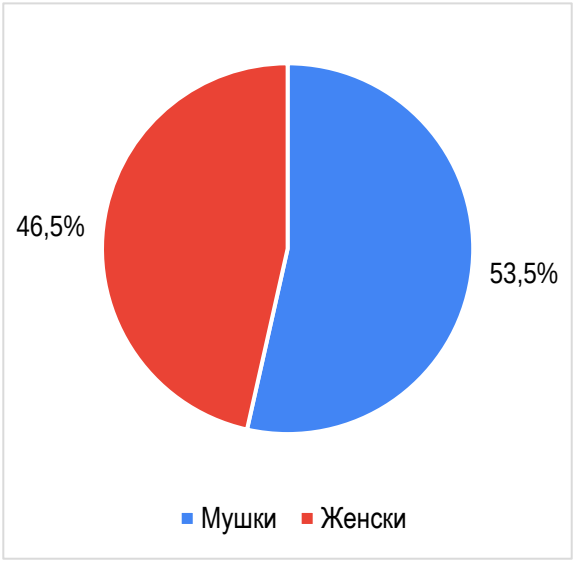
Концептуални оквир истраживања ставова учесника у саобраћају у граду Београду обухвата 11 кључних области које су предвиђене анкетним упитником од 28 питања, а којим су анкетирани учесници у саобраћају на терену и путем интернет анкете. Кључне области обухваћене упитником за истраживање ставова учесника у саобраћају у граду Београду су:

1. социо-демографска обележја - 6 питања (питања: 1, 2, 3, 4, 27 и 28);
2. коришћење различитих начина путовања - 5 питања (питања: 5, 6, 7, 8 и 9);
3. забринутост за безбедност саобраћаја - једно питање (питање 10);
4. прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају - два питања (питања: 11 и 12);
5. подршка заштитним мерама безбедности саобраћаја - два питања (питања: 13 и 14);
6. самопријављено понашање - два питања (питања 15 и 16);
7. ставови према безбедности саобраћаја - једно питање (питање 17);
8. перцепција ризика и фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода - два питања (питања: 18 и 19);
9. понашање осталих учесника у саобраћају - два питања (питања: 20 и 21);
10. учешће у саобраћајним незгодама - једно питање (питање 22) и
11. саобраћајна принуда - четири питања (питања: 23, 24, 25 и 26).

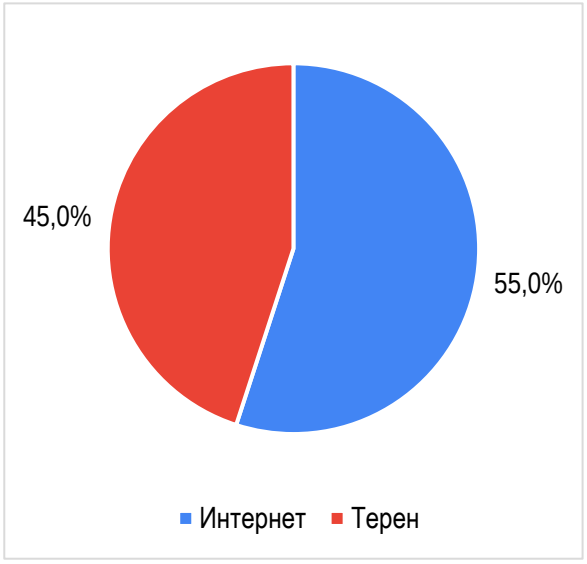
6.2. **СОЦИО-ДЕМОГРАФСКА ОБЕЛЕЖЈА**

Социо-демографска обележја испитаника који су учествовали у истраживању ставова учесника у саобраћају на територији града Београда сагледана су на основу одговора на 8 питања из Упитника датог у Прилогу 2 (питања: 1, 2, 3, 4а, 4б, 26, 27 и 28) и представљају карактеристике испитаника које се односе на старост, пол, ниво образовања, место становања, као и возачке карактеристике.

У односу на укупан број испитаника, 53,3% испитаника је мушког пола, док је 46,5% женског пола (Графикон 6.2.1). Обзиром да је анкетирање извршено на два начина, 45% испитаника је анкетирано на терену, а осталих 55% анкетирано је интернет анкетом (Графикон 6.2.2).

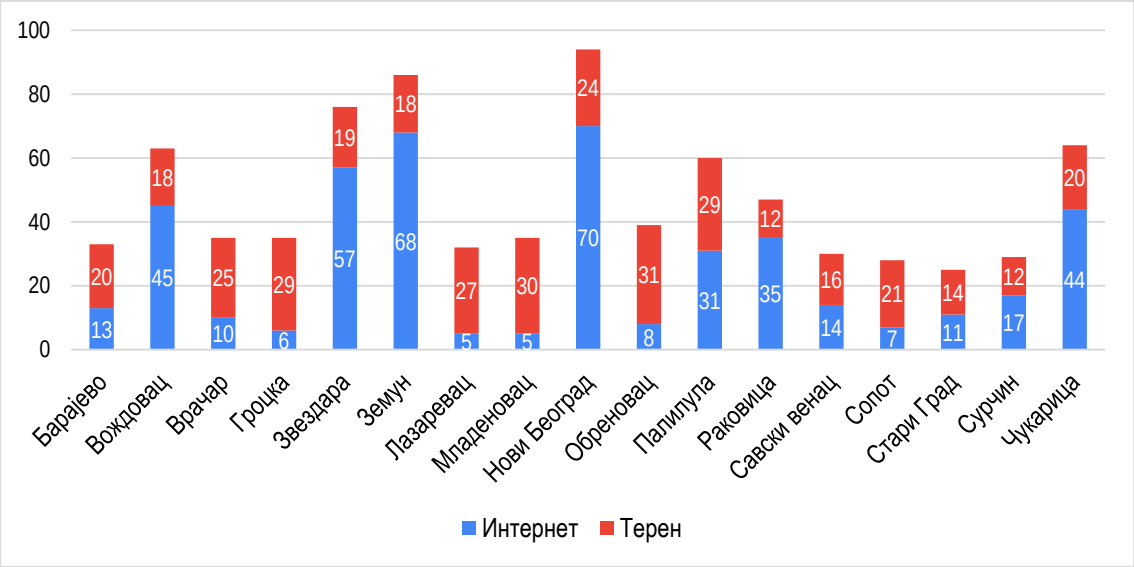


Графикон 6.2.1. Структура испитаника према полу



Графикон 6.2.2. Структура испитаника према типу анкетирања

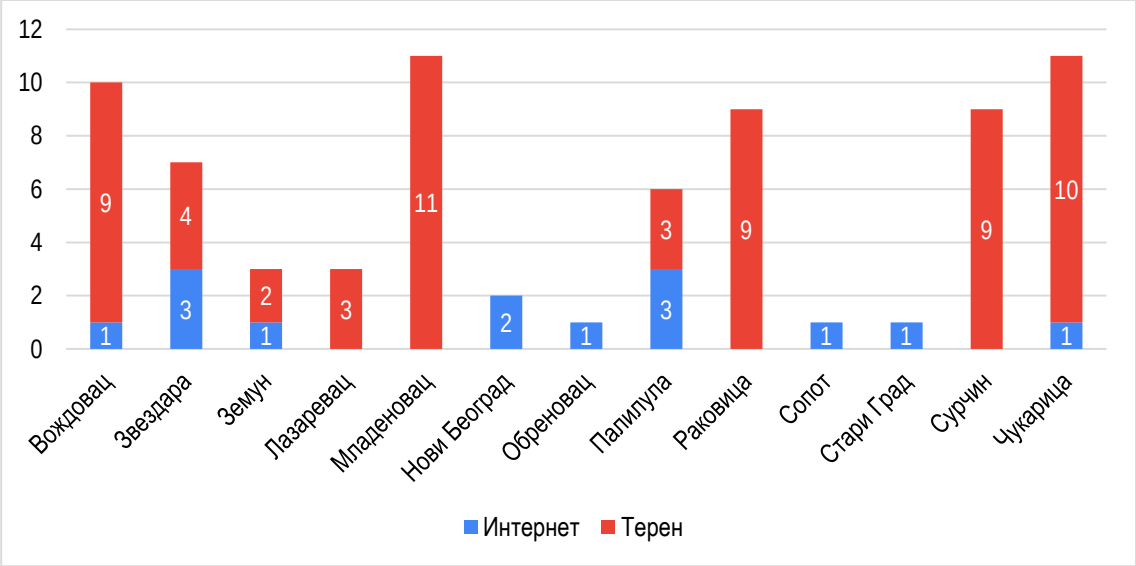
Број испитаника укључених у истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у граду Београду, по општинама града Београда, и према типу анкетирања, приказан је на Графикону 6.2.3. Укупно је анкетирано 885 испитаника из 17 општина града Београда.



Графикон 6.2.3. Број испитаника према типу анкетирања и општини пребивалишта

Из анализе су искључени одговори 74 испитаника (14 интернет анкета и 60 теренских анкета, Графикон 6.2.4), од којих је 16 имало мање од 18 година, а 58 испитаника није дало комплетне одговоре на обавезна питања. Од 74 испитаника, чији одговори нису анализирани, 29 припада категорији возача путничких аутомобила, а 45 припада категорији немоторизованих учесника у саобраћају. Из анализе није искључен ниједан одговор испитаника који су се изјаснили да су возачи мотоцикала.

У даљој анализи сагледани су одговори 811 испитаника (446 за интернет анкету, 365 за теренска истраживања). Од 811 испитаника, 549 су возачи путничких аутомобила, 67 су возачи мотоцикала и 195 су немоторизовани учесници у саобраћају.



Графикон 6.2.4. Број испитаника чији су одговори искључени из даље анализе према типу анкетирања

Структуру испитаника који су се изјаснили као претежно возачи путничких аутомобила и поседују дозволу за управљање путничким аутомобилима чине укупно 549 испитаника:

- возачи путничких аутомобила који не поседују дозволу за управљање мотоциклом и возили су путничке аутомобиле у протеклих годину дана, а нису мотоцикле: 467 испитаника;
- возачи путничких аутомобила који не поседују дозволу за управљање мотоциклом и возили су путничке аутомобиле и мотоцикле у протеклих годину дана: 6 испитаника;
- возачи путничких аутомобила који поседују дозволу за управљање мотоциклом и возили су путничке аутомобиле у протеклих годину дана, а нису мотоцикле: 57 испитаника и
- возачи путничких аутомобила који поседују дозволу за управљање мотоциклом и возили су путничке аутомобиле и мотоцикле у протеклих годину дана: 19 испитаника.

Структуру испитаника који су се изјаснили као претежно возачи мотоцикала и поседују дозволу за управљање мотоциклима чине укупно 67 испитаника:

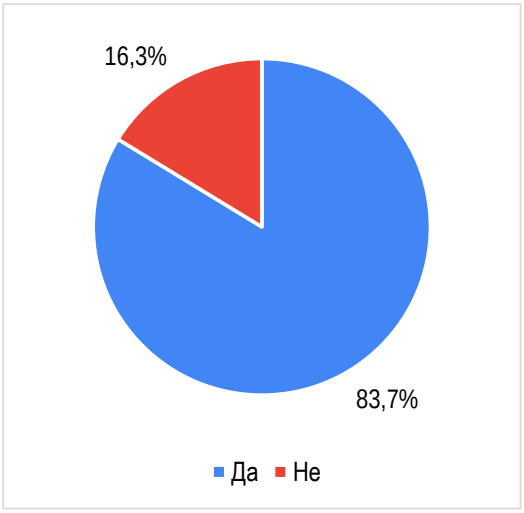
- возачи мотоцикала који поседују дозволу за управљање путничким аутомобилом: 50 испитаника и
- возачи мотоцикала који не поседују дозволу за управљање путничким аутомобилом: 17 испитаника.

Структуру испитаника који су се изјаснили као претежно немоторизовани учесници у саобраћају чине укупно 195 испитаника:

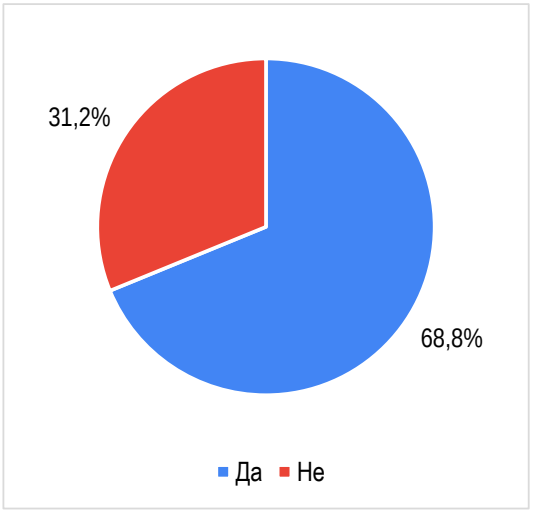
- немоторизовани учесници у саобраћају који не поседују дозволу за управљање за ниједну категорију возила: 115 испитаника;
- немоторизовани учесници у саобраћају који поседују дозволу за управљање путничким аутомобилом, а нису возили путнички аутомобил у протеклих годину дана: 67 испитаника;
- немоторизовани учесници у саобраћају који поседују дозволу за управљање путничким аутомобилом, а возили су путнички аутомобил у протеклих годину дана: 10 испитаника;
- немоторизовани учесници у саобраћају који поседују дозволе за управљање путничким аутомобилом и мотоциклом, а нису возили ни путнички аутомобил ни мотоцикл у протеклих годину дана: 2 испитаника и
- немоторизовани учесници у саобраћају који поседују дозволе за управљање путничким аутомобилом и мотоциклом, а возили су и путнички аутомобил и мотоцикл у протеклих годину дана: 1 испитаник.

Укупан број испитаника по општинама испуњава критеријуме у погледу минималног броја испитаника, на основу броја возача, мотоциклиста и немоторизованих учесника у саобраћају, броја пунолетних становника општине, припадности одређеном кластеру и заступљености различитих старосних структура у саобраћајним незгодама.

На Графикону 6.2.5 приказани су резултати одговора на питања која се односе на поседовање возачке дозволе за путнички аутомобил. Укупно 83,7% испитаника изјаснило се да поседује возачу дозволу за Б категорију возила (путничко возило), а на питање да ли су управљали путничким аутомобилом у последњих 12 месеци, 68,8% испитаника изјаснило се да јесте управљало (Графикон 6.2.6).

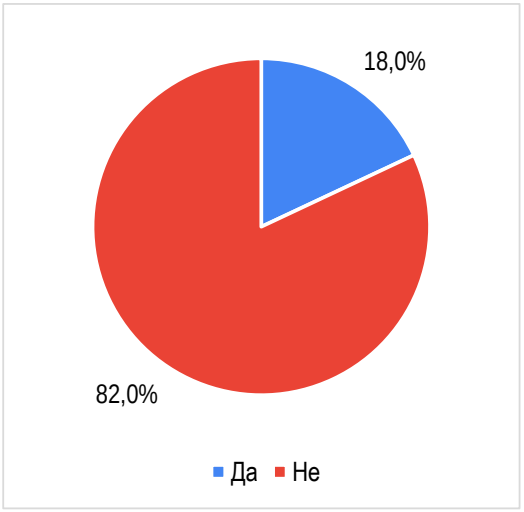


Графикон 6.2.5. Поседовање возачке дозволе за путнички аутомобил

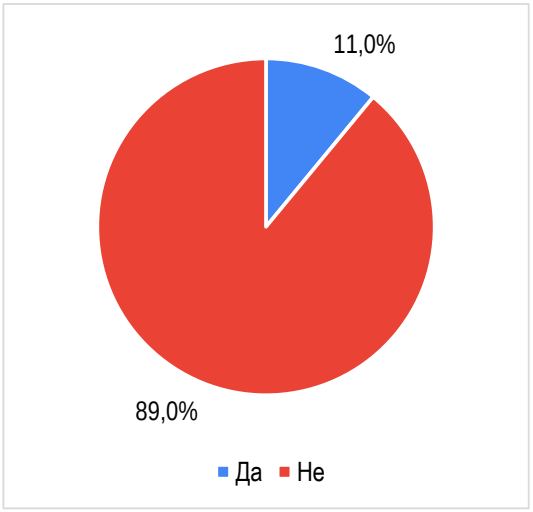


Графикон 6.2.6. Управљање путничким аутомобилом у последњих дванаест месеци

Од укупног броја испитаника, 18% испитаника изјаснило се да поседује возачку дозволу за мотоцикле (Графикон 6.2.7), док се 11% испитаника, од укупног броја, изјаснило да је у последњих 12 месеци управљало мотоциклом (Графикон 6.2.8).



Графикон 6.2.7. Поседовање возачке дозволе за мотоцикл

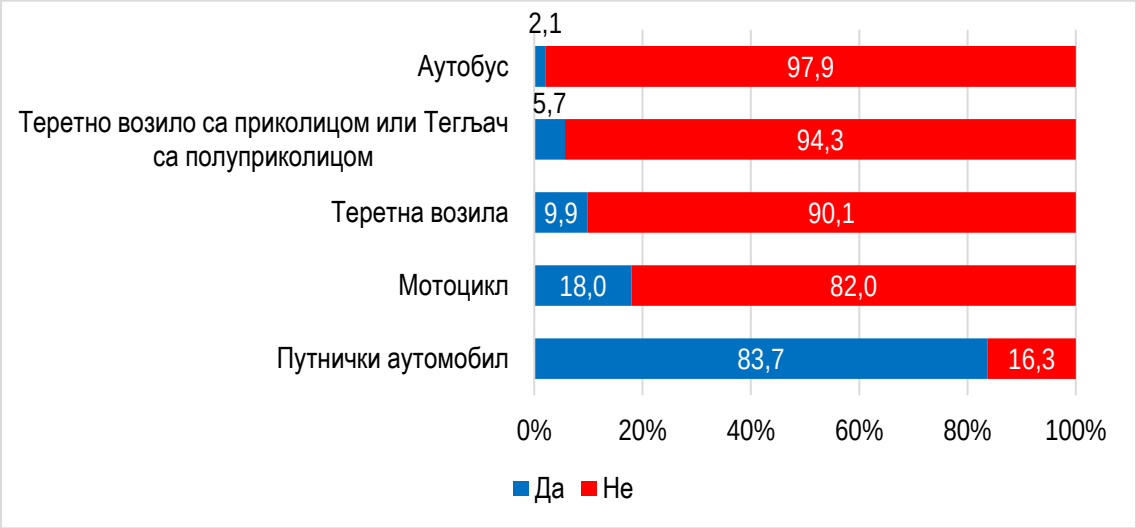


Графикон 6.2.8. Управљање мотоциклом у последњих дванаест месеци

Од укупног броја испитаника (Графикон 6.2.9), највећи број испитаника поседује возачку дозволу за управљање путничким аутомобилима (83,7%), док 14,2% испитаника не поседује возачку дозволу ни за једну категорију. У укупном броју испитаника, возачи који поседују дозволе за управљање аутобусом и теретним возилима, са и без приколица (укључујући и тегљаче са приколицама), заступљени су укупно са 17,7%.

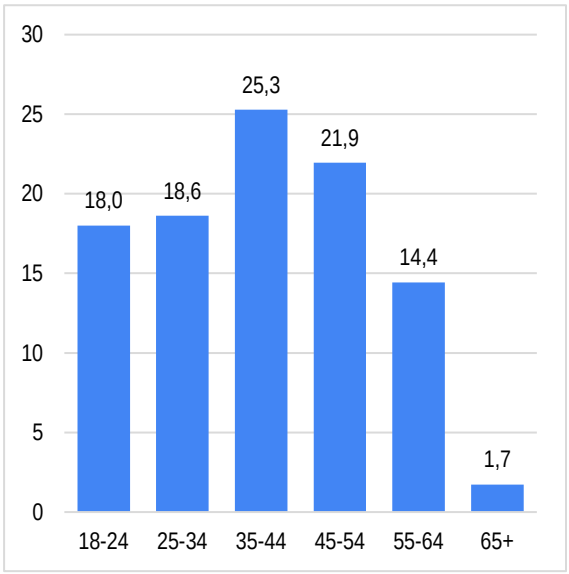
Груписање испитаника према старости извршено је према ESRA методологији, односно испитаници су подељени у шест група. Студијом нису анкетирана лица млађа од 18 година, па прва група представља испитанике старости од 18 до 24 године, друга група испитанике старости од 25 до 34 године, трећа група испитанике старости од 35 до 44 године, четврта група испитанике старости од 45 до 54 године, пета група испитанике старости од 55 до 64 године и шеста група испитаника старости преко 65 година (Графикон 6.2.10).

Највећи проценат испитаника припадао је трећој групи, од 35 до 44 године (25,3%), а најмањи број групи испитаника старости преко 65 година (1,7%).

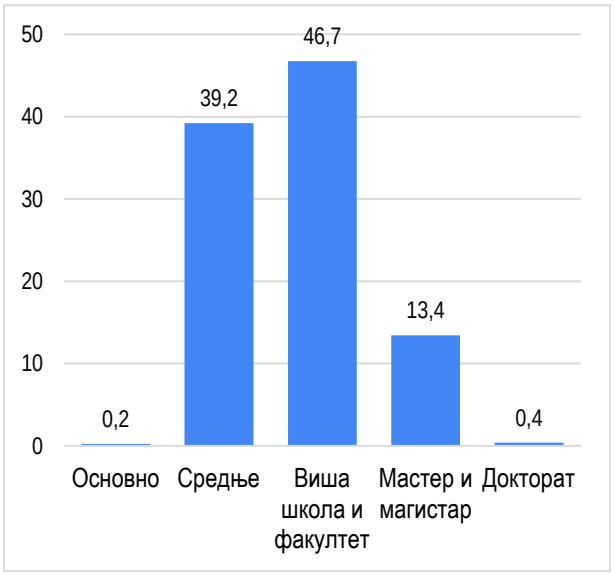


Графикон 6.2.9. Поседовање возачке дозволе по категоријама возила (%)

Ниво образовања је такође једна од карактеристика испитаника која може утицати на њихово понашање и ставове у саобраћају. Око 47% анкетираних испитаника стекло је ниво образовања више школе или факултета, док је најмањи проценат испитаника био са основним нивоом образовања (0,2%) (Графикон 6.2.11).



Графикон 6.2.10. Структура испитаника према старости (%)



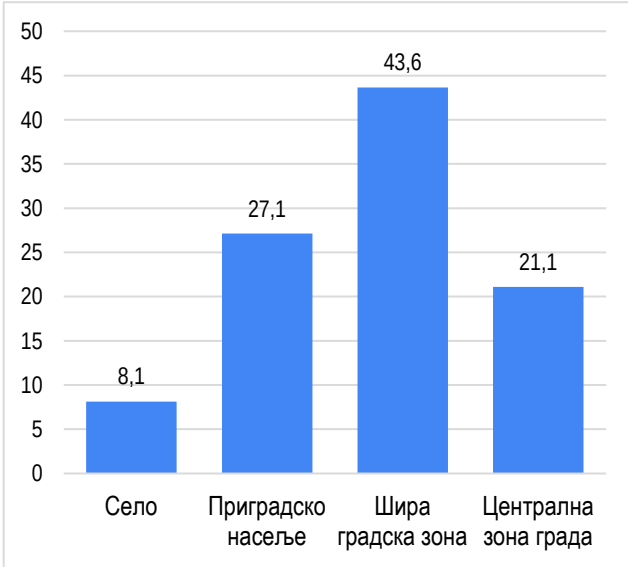
Графикон 6.2.11. Структура испитаника према нивоу образовања (%)

На Графикону 6.2.12 приказана је структура испитаника према три задате категорије учешћа у саобраћају: возачи, мотоциклисти и немоторизовани учесници у саобраћају. Највећи проценат испитаника припада категорији возача путничког аутомобила (67,7%), затим немоторизованим учесницима у саобраћају (24%), а 8,3% испитаника припада категорији возача мотоцикала.

Од укупног броја испитаника, 43,6% изјаснило се да живи у широј градској зони, 27,1% изјаснило се да живи у приградском насељу, 21,1% изјаснило се да живи у централној зони града, а 8,1% испитаника изјаснило се да живи на селу (Графикон 6.2.13).



Графикон 6.2.12. Структура испитаника према категорији учешћа у саобраћају (%)

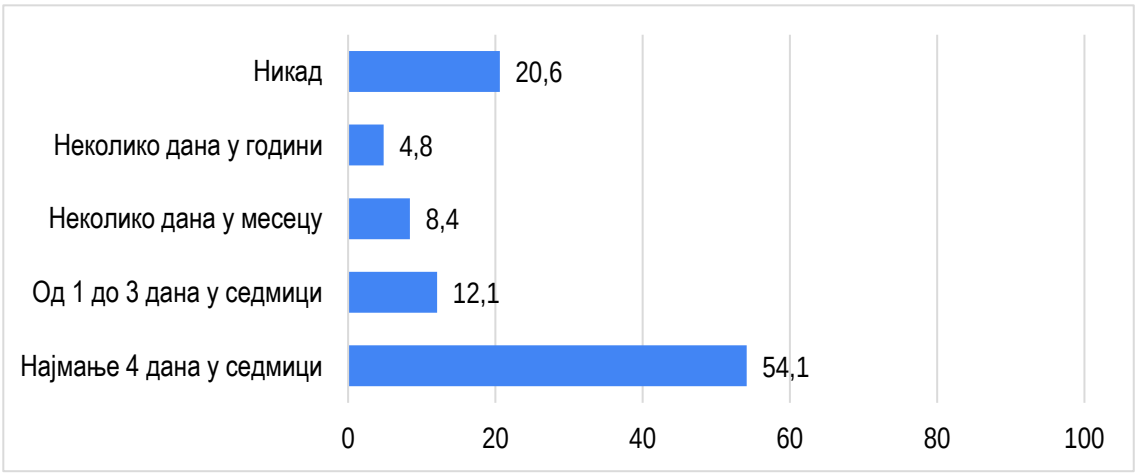


Графикон 6.2.13. Структура испитаника према перцепцији животног окружења (%)

6.3. **КОРИШЋЕЊЕ РАЗЛИЧИТИХ НАЧИНА ПУТОВАЊА**

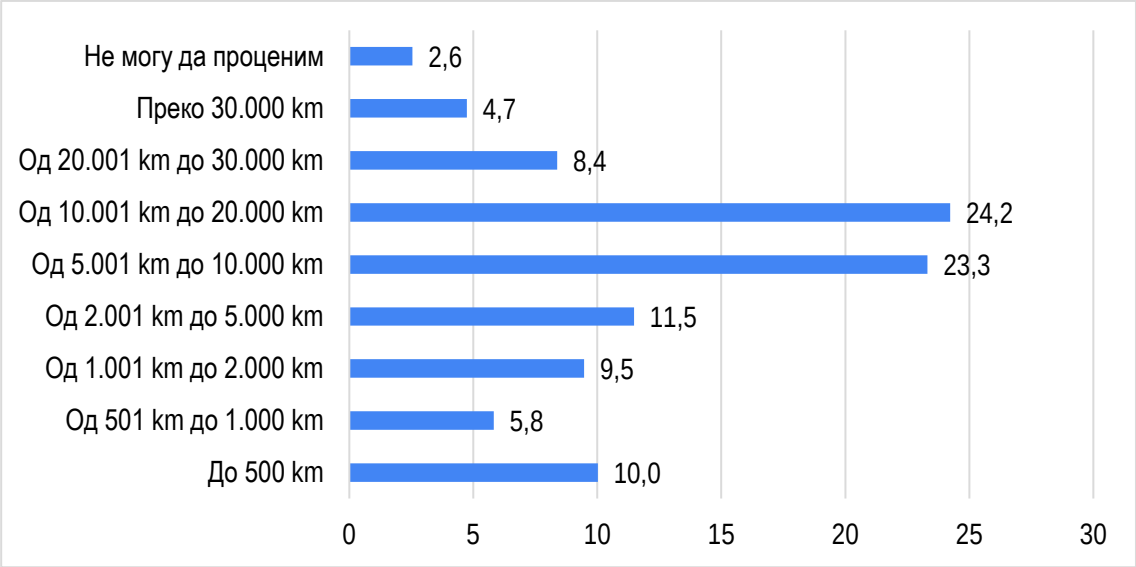
Коришћење различитих начина путовања испитаника који су учествовали у истраживању ставова учесника у саобраћају на територији града Београда сагледана су на основу одговора на пет питања из Упитника датог у Прилогу 2 (питања 5, 6, 7, 8 и 9).

На питање колико често су управљали путничким аутомобилом у претходних дванаест месеци (Графикон 6.3.1), 54,1% испитаника изјаснило се да је најмање четири дана у седмици управљало путничким аутомобилом, а 20,6% испитаника да никада није управљало путничким аутомобилом, док на питање колико често су управљали мотоциклом у последњих дванаест месеци (Графикон 6.3.3), 85,9% испитаника изјаснило се да никада није управљало мотоциклом, а 5,2% изјаснило се да најмање четири дана недељно управља мотоциклом.

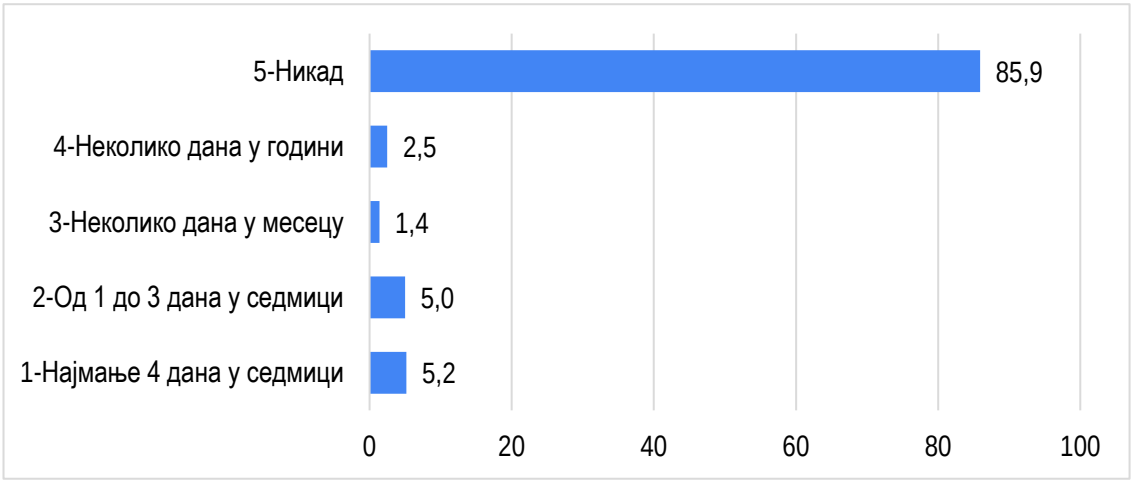


Графикон 6.3.1. Учесталост управљања путничким аутомобилом (% испитаника према томе колико често су управљали путничким аутомобилом у протеклих 12 месеци)

Број процењених пређених километара од стране испитаника возача путничких аутомобила приказана је на Графикону 6.3.2. Са наведеног графикона може се уочити да се највише испитаника возача изјаснило да је прешло управљајући путничким аутомобилом од 5.001 до 20.000 km (47,5%).

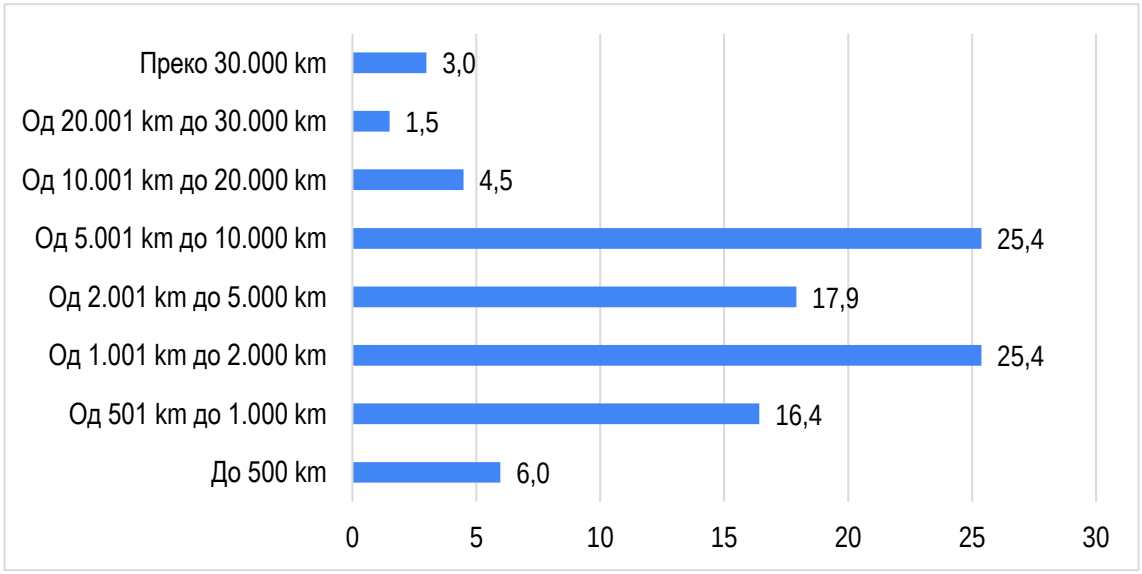


Графикон 6.3.2. Број пређених km путничким аутомобилом у протеклих 12 месеци (%)



Графикон 6.3.3. Учесталост управљања мотоциклом (% испитаника према томе колико често су управљали мотоциклом у протеклих 12 месеци)

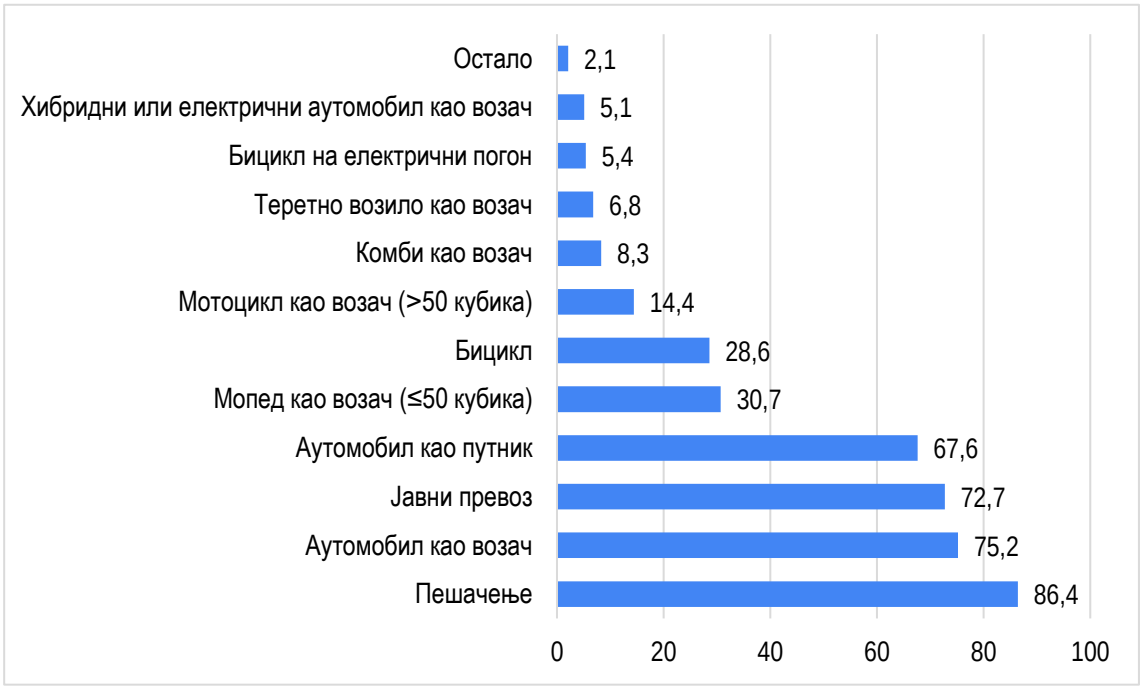
Број процењених пређених километара од стране испитаника возача мотоциклиста приказана је на Графикону 6.3.4. Са наведеног графикона може се уочити да се највише испитаника мотоциклиста изјаснило да је прешло управљајући мотоциклом од 1.001 до 2.000 km и од 5.001 до 10.000 km (по 25,4%).



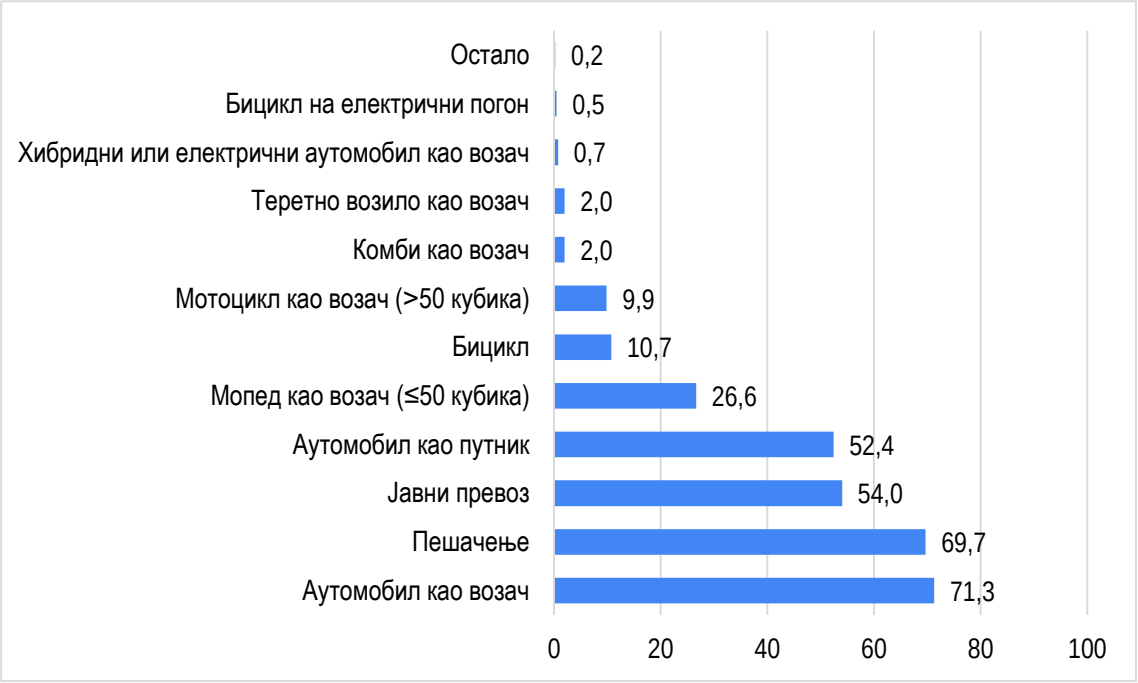
Графикон 6.3.4. Број пређених km мотоциклом у протеклих 12 месеци (%)

На питање које се односи на учесталост коришћења појединог начина путовања у протеклих 12 месеци (Графикон 6.3.5), као најчешћи начини путовања испитаника евидентирани су: пешачење (86,4%), коришћење аутомобила као возач (75,2%) и коришћење јавног превоза (72,7%).

Одговори на питање за навођење најчешћа три начина путовања у протеклих 12 месеци приказани су на Графикону 6.3.6). Од укупног броја, 71,3% испитаника изјаснило се најчешће путовало путничким аутомобилом у својству возача, а 69,7% испитаника да је пешачило, док је 54% испитаника изабрало коришћење јавног превоза.



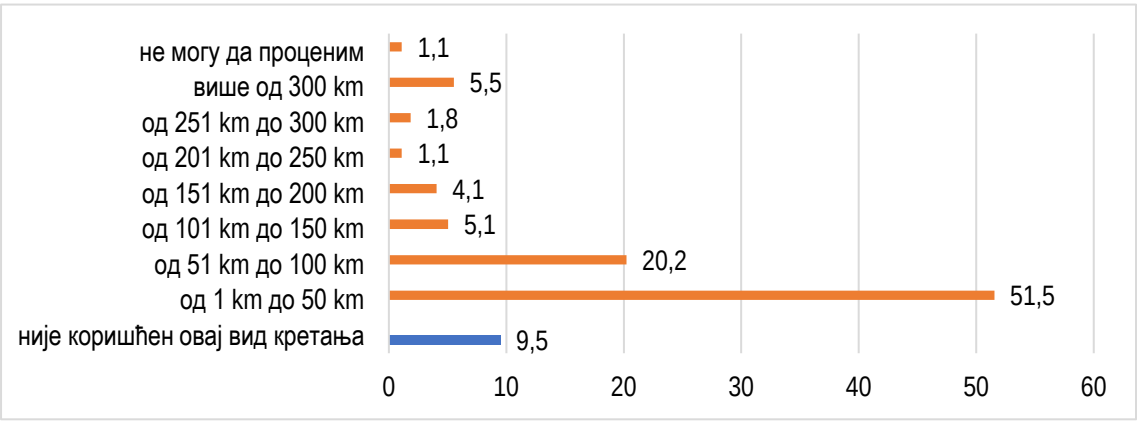
Графикон 6.3.5. Учесталост коришћеног начина путовања (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци)



Графикон 6.3.6. Учесталост најчешће коришћеног начина путовања (% испитаника који су највише (прва три избора) користили овај начин путовања у протеклих 12 месеци)

Процена испитаника о коришћењу видова кретања и броју пређених километара (km) у последњих 30 дана, пре почетка истраживања, представљена је на наредним графиконима, од Графикона 6.3.7. до Графикона 6.3.17.

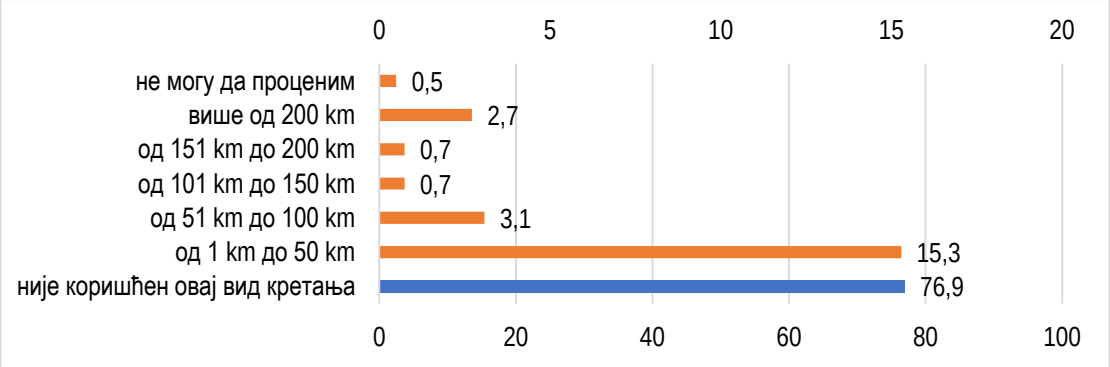
У погледу пешачења највећи број испитаника (51,5%) прелазио је од 1 km до 50 km, у периоду 30 дана пре истраживања (Графикон 6.3.7).



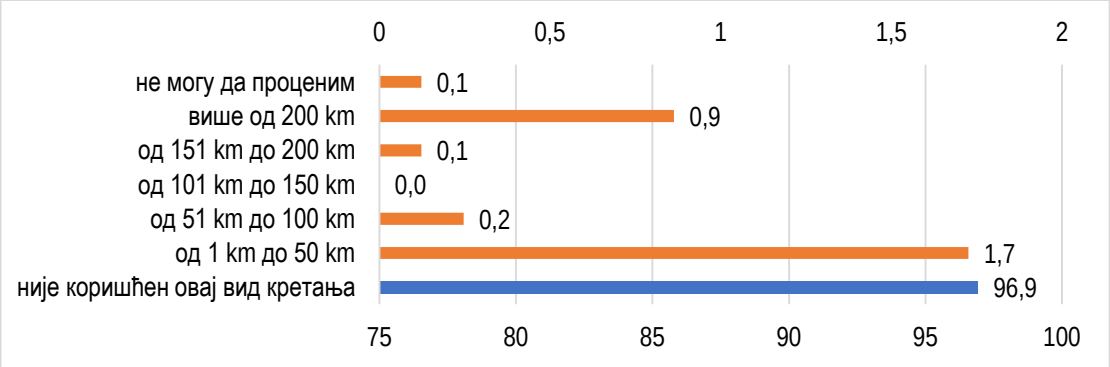
Графикон 6.3.7. Број пређених km пешачењем од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)

Више од три четвртине испитаника није користило бицикл (76,9%) и бицикл на електрични погон (96,9%) за обављање свакодневних активности у протеклих 30 дана (Графикони 6.3.8. и 6.3.9).

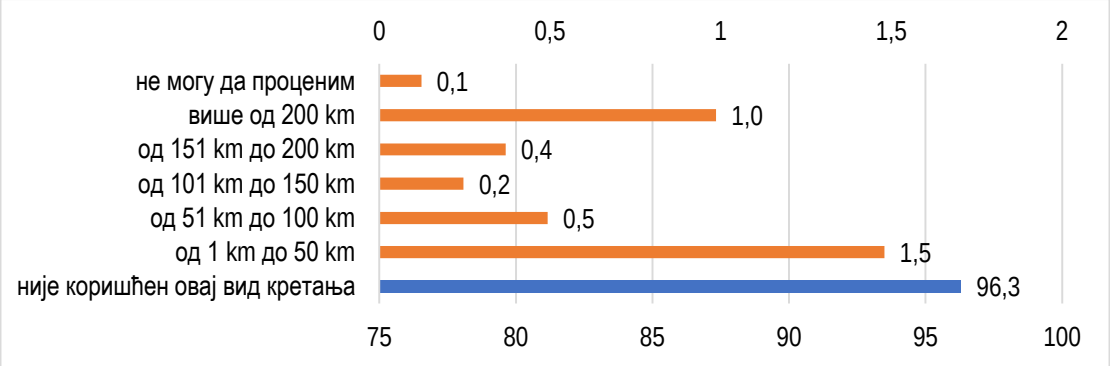
У погледу коришћења мопеда и мотоцикала, око 96% испитаника није користило мопед и око 90% испитаника није користило мотоцикл у протеклих 30 дана.



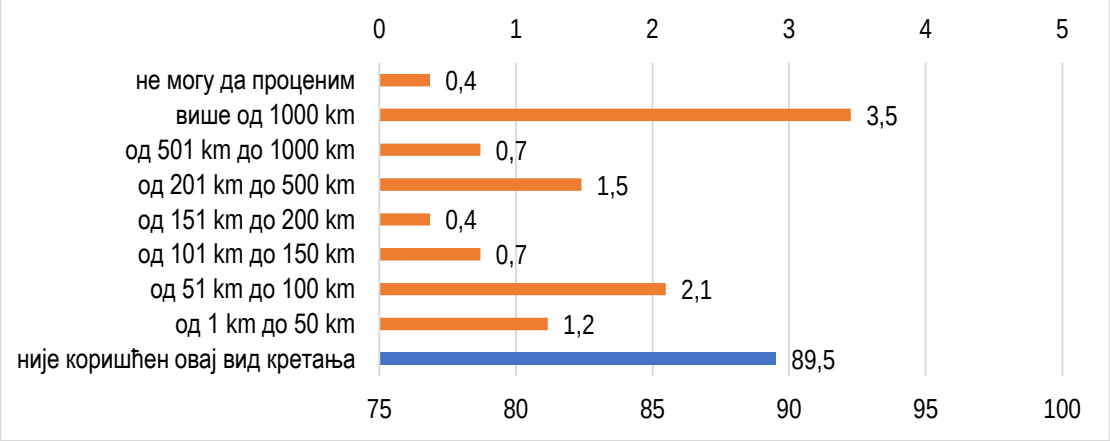
Графикон 6.3.8. Број пређених km бициклом од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)



Графикон 6.3.9. Број пређених km бициклом на електрични погон од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)

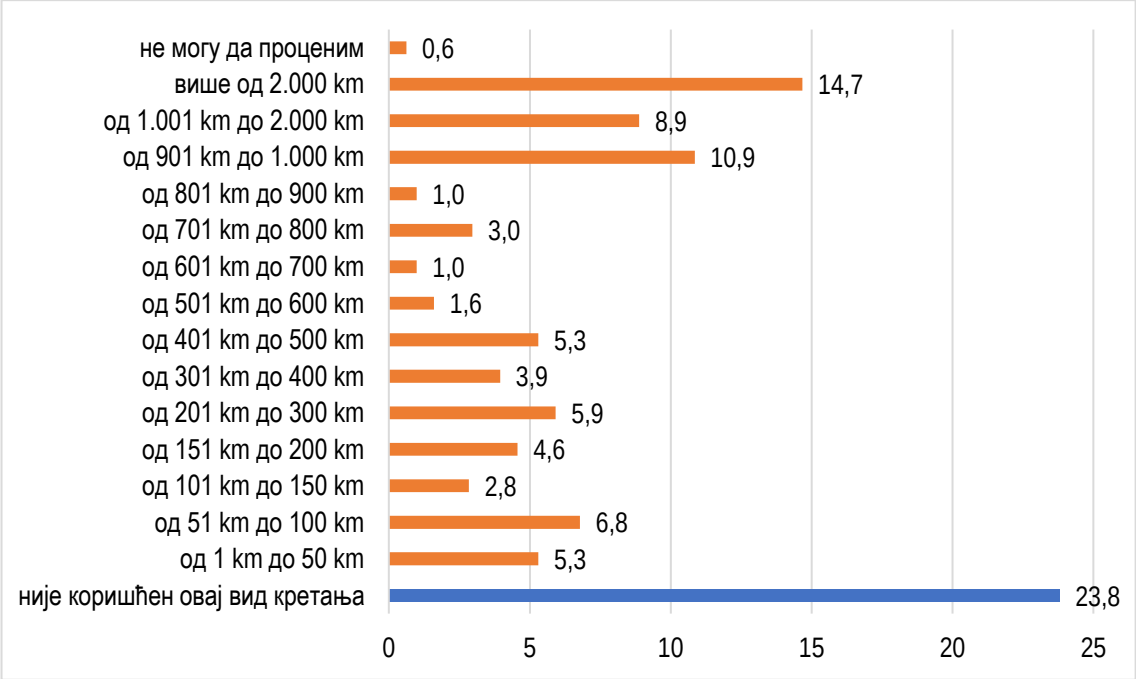


Графикон 6.3.10. Број пређених km мопедом од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)

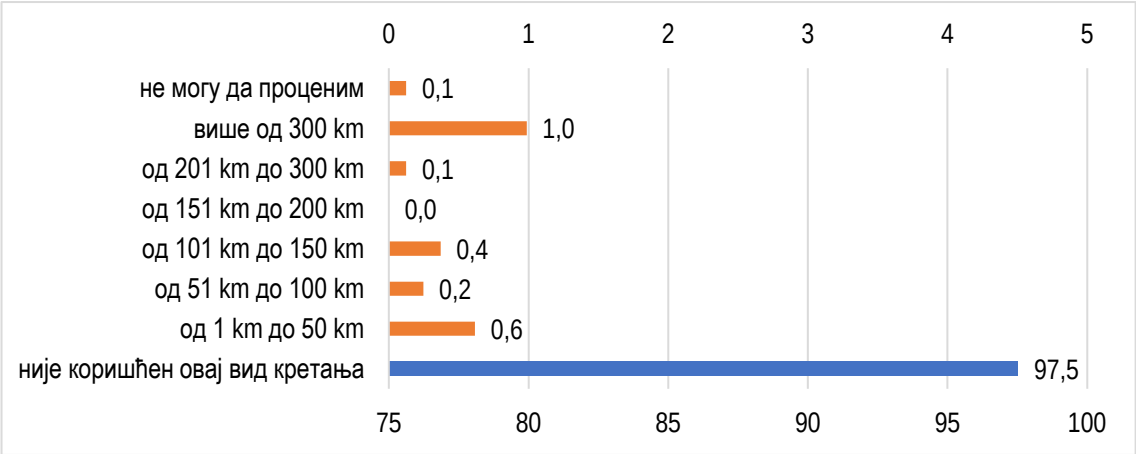


Графикон 6.3.11. Број пређених km мотоциклом од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)

Од укупног броја испитаника, 76,2% је управљало путничким аутомобилом као возач у протеклих 30 дана, при чему је 34,5% испитаника прешло преко 1.000 km (Графикон 6.3.12). Укупно 97,5% испитаника није управљало аутомобилима на хибридни или електрични погон као возач у протеклих 30 дана (Графикон 6.3.13).

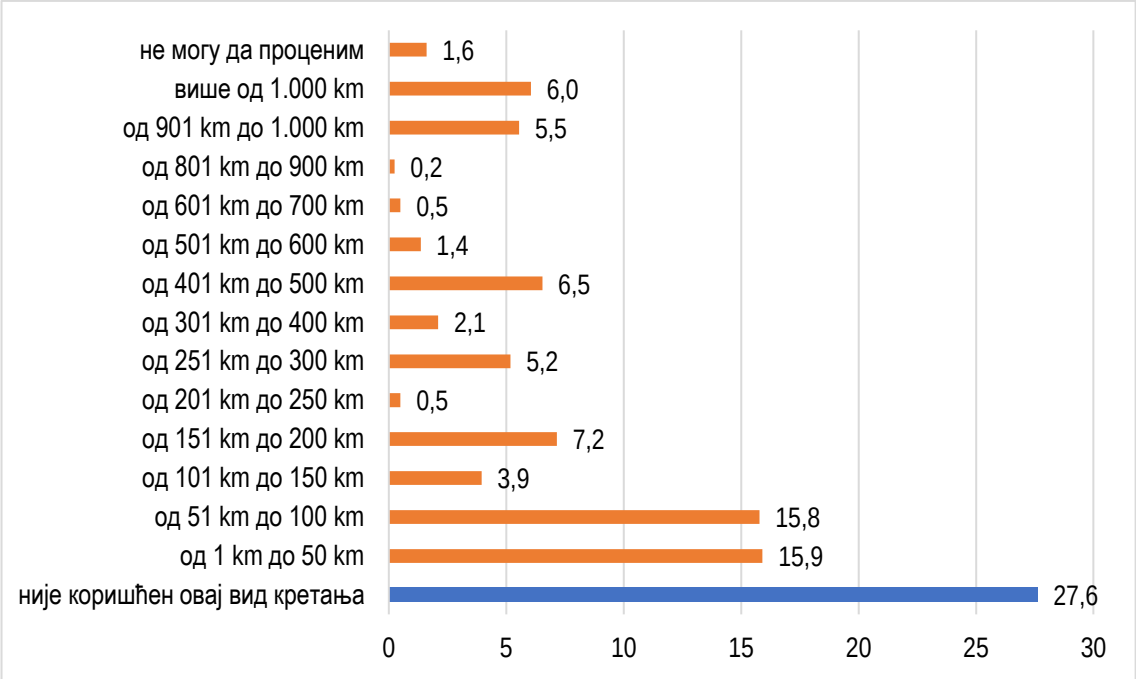


Графикон 6.3.12. Број пређених km путничким аутомобилом као возач од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)



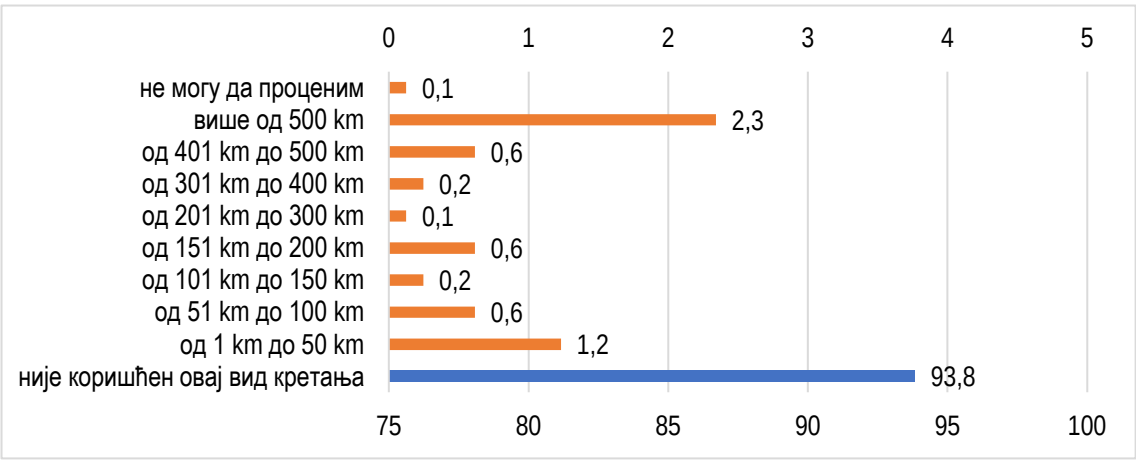
Графикон 6.3.13. Број пређених km путничким аутомобилом на хибридни или електрични погон као возач од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)

У протеклих 30 дана, 72,4% испитаника користило је путнички аутомобил као путник. Као путник у путничком аутомобилу, више од 400 km у протеклих 30 дана, прешло је 20,2% испитаника (Графикон 6.3.14).

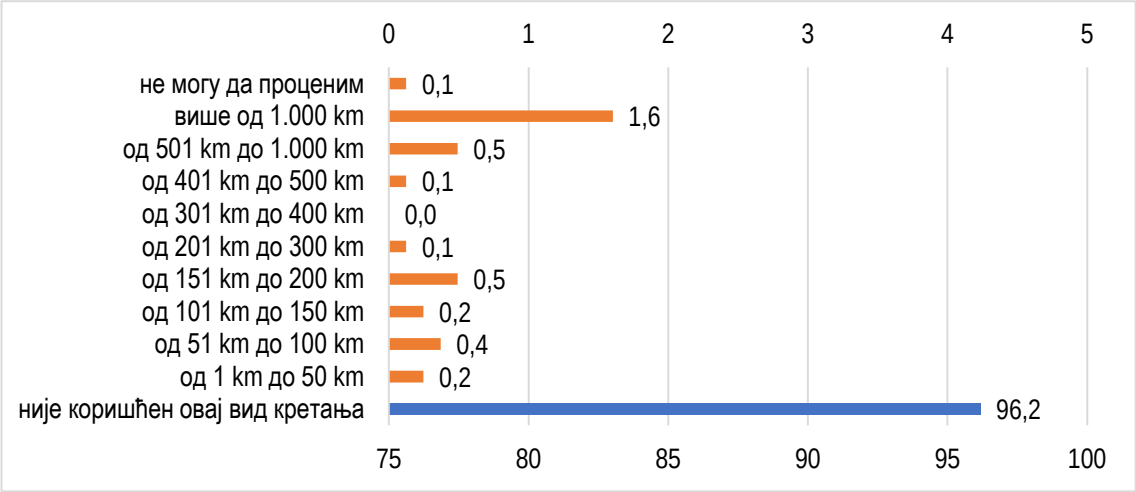


Графикон 6.3.14. Број пређених km путничким аутомобилом као путник од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)

Највећи број испитаника (93,8%) није управљало комби возилом као возач у протеклих 30 дана (Графикон 6.3.15), а још више испитаника није управљало теретним возилом као возач (96,2%, Графикон 6.3.16).

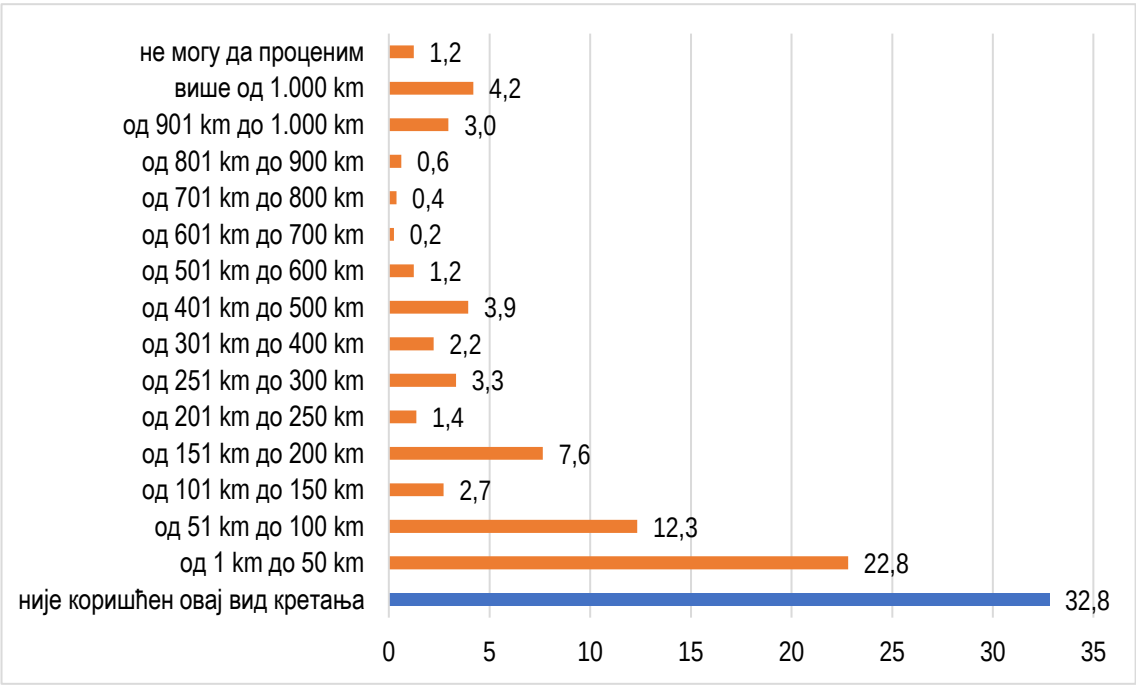


Графикон 6.3.15. Број пређених km комби возилом као возач од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)



Графикон 6.3.16. Број пређених km теретним возилом као возач од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)

Више од две трећине испитаника користило је возила јавног превоза као путник (67,2%), а преко 400 km прешло је 13,6% испитаника у протеклих 30 дана.



Графикон 6.3.17. Број пређених km возилима јавног превоза као путник од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)

Као остали видови кретања забележени су: вожња као возачи аутобуса (6 испитаника), вожња возом као путник (3 испитаника), вожња електричног тротинета (3 испитаника), вожња такси возилом као путник (2 испитаника), вожња трактора (1 испитаник), вожња као возач трамваја (1 испитаник) и вожња авионом као путник (1 испитаник).

6.4. **ЗАБРИНУТОСТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА**

Забринутост за безбедност саобраћаја испитаника који су учествовали у истраживању ставова учесника у саобраћају на територији града Београда сагледана су на основу одговора на једно питање из Упитника (питање 10).

Испитаници су анкетирани колико су забринути за поједина друштвена питања која се односе на незапосленост, стандард здравствене заштите, саобраћајне незгоде, загађења животне средине и стопе криминалитета. Своје личне ставове, испитаници су приказали на петостепеној скали који је приказана нумеричким вредностима, где 1 означава веома забринут/а, а 5-нисам забринут/а.

У Табели 6.4.1 приказане су средње оцене забринутости испитаника за поједина друштвена питања. Оцене су приказане на скали од 1 до 5, где 1 представља став „веома забринут“, а 5 представља став „нисам забринут“. Анализом одговора испитаника, закључено је да се све оцене налазе у распону од 1,7 до 2,5 што свакако представља веома високу забринутост, а од приказаних најмању забринутост испитаници су исказали за друштвено питање које се односи на незапосленост (2,47), док је највећа забринутост испитаника исказана за друштвено питање које се односи на загађење животне средине (1,79).

Табела 6.4.1. Средње оцене забринутости за поједина друштвена питања на скали од 1 до 5

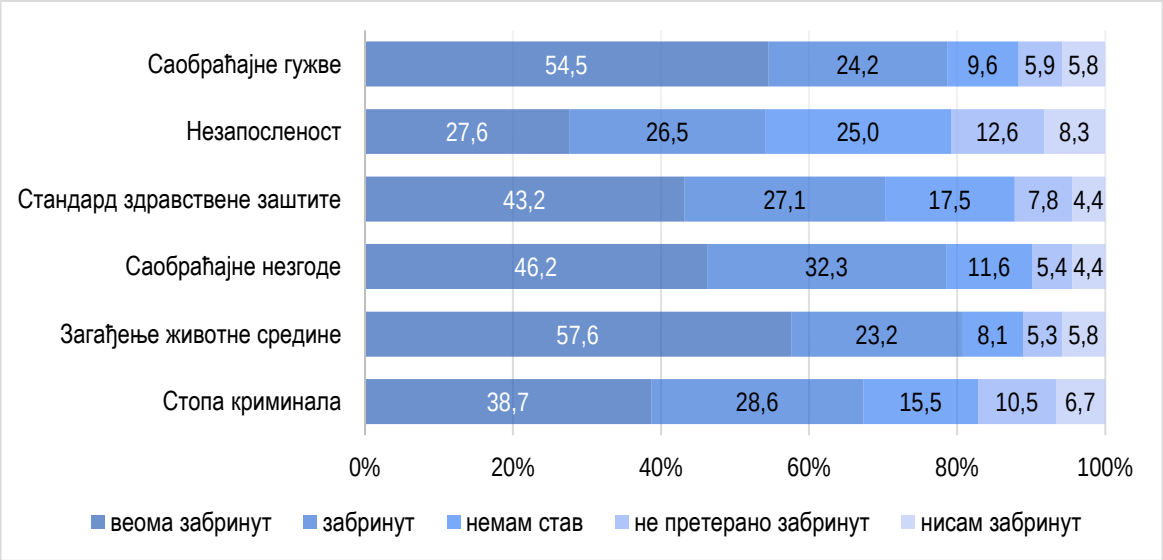
Друштвена питања	**Средња оцена**
Стопа криминала	2,18
Загађење животне средине	1,79
Саобраћајне незгоде	1,90
Стандард здравствене заштите	2,03
Саобраћајне гужве	1,84
Незапосленост	2,47

У Табели 6.4.2. дате су средње оцене забринутости испитаника за поједина друштвена питања у зависности од типа анкетирања. По свим постављеним питањима, испитаници су изразили већу забринутост у интернет анкети, при чему је најнижа средња оцена за загађење животне средине (1,64).

Табела 6.4.2. Средње оцене забринутости за поједина друштвена питања на скали од 1 до 5 у зависности од типа анкетирања

Друштвена питања	**Средња оцена (интернет)**	**Средња оцена (терен)**
Стопа криминала	2,07	2,32
Загађење животне средине	1,64	1,97
Саобраћајне незгоде	1,75	2,07
Стандард здравствене заштите	1,87	2,23
Саобраћајне гужве	1,70	2,02
Незапосленост	2,30	2,69

На Графикону 6.4.1, може се видети да је 46,2% испитаника веома забринуто за саобраћајне незгоде, што је одмах након забринутости за загађење животне средине (57,6%) и за саобраћајне гужве (54,5%), док 4,4% испитаника није забринуто за друштвени проблем саобраћајних незгода.



Графикон 6.4.1. Забринутост за поједина друштвена питања

Такође се са наведеног графикона може видети да је 27,6% испитаника веома забринуто за незапосленост, док 8,3% испитаника није забринуто. Око 43% испитаника изјаснило се да је веома забринуто за стандард здравствене заштите, док око 4% испитаника није забринуто.

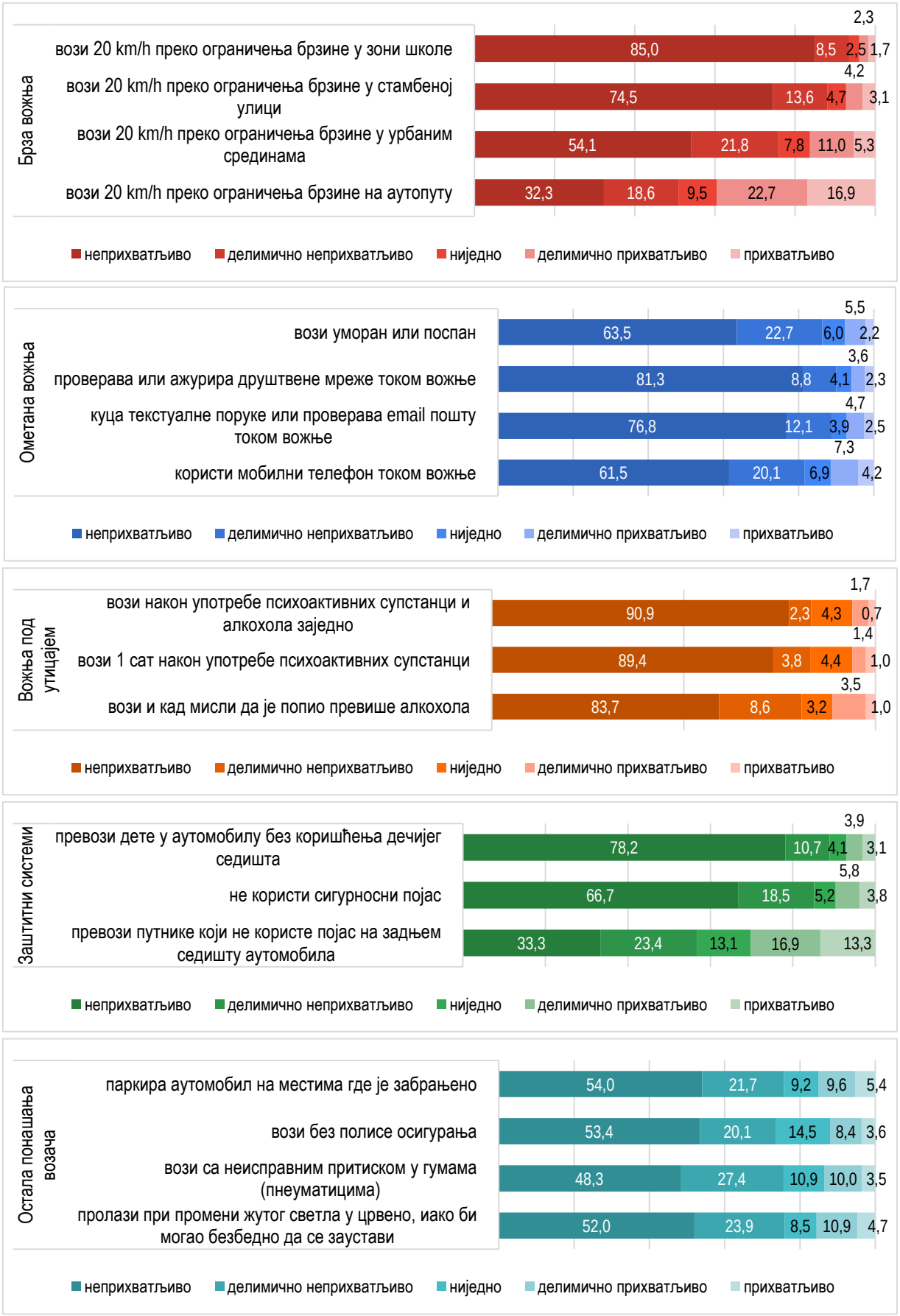
Највећи проценат забринутости изражен је код питања које се односи на загађење животне средине где се 57,6% испитаника изјаснило да је веома забринуто, а 5,8% да није забринуто. За друштвено питање које се односи на стопу криминалитета, 38,7% испитаника изјаснило се да је веома забринуто, а 6,7% испитаника уопште није забринуто.

6.5. **ПРИХВАТЉИВОСТ НЕБЕЗБЕДНОГ ПОНАШАЊА У САОБРАЋАЈУ**

Ставови о прихватању небезбедног понашања у саобраћају сагледани су из одговора на два питања (питања 11. и 12. из Упитника) на која су се испитаници изјашњавали колико је прихватљива тврдња за већину других људи у средини у којој живе, а колико за њих лично.

Испитаници су одговоре могли да изаберу на петостепеној скали: 1-неприхватљиво (потпуно), 2-делимично неприхватљиво, 3-ниједно, 4-делимично прихватљиво и 5-прихватљиво (потпуно).

На Графиконима 6.5.1, 6.5.2. и 6.5.3, који илуструју прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају од стране већине других људи, тамнија нијанса боје одражава мању прихватљивост, а светлија нијанса боје већу прихватљивост одређеног ризичног понашања.



Графикон 6.5.1. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (%)

Мишљење о прихватању других људи за понашања учесника у саобраћају приказано је одвојено за понашање возача, мотоциклиста и пешака. Резултати показују да су најприхватљивија ризична понашања возача из угла посматрања других људи (Графикон 6.5.1): вожња 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту (16,9%), затим, вожња путника који не користе појас на задњем седишту аутомобила (13,3%), паркирање аутомобила на местима где је то забрањено (5,4%) и вожња 20 km/h преко ограничења у урбаним срединама (5,3%).

Најчешће означена неприхватљива ризична понашања возача у саобраћају за друге људе су када возачи возе након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно (90,9%), затим када возе један сат након употребе психоактивних супстанци (89,4%), када возе преко 20 km/h преко ограничења брзине у зони школе (85%) и када возе и кад мисле да су попили превише алкохола (83,7%).

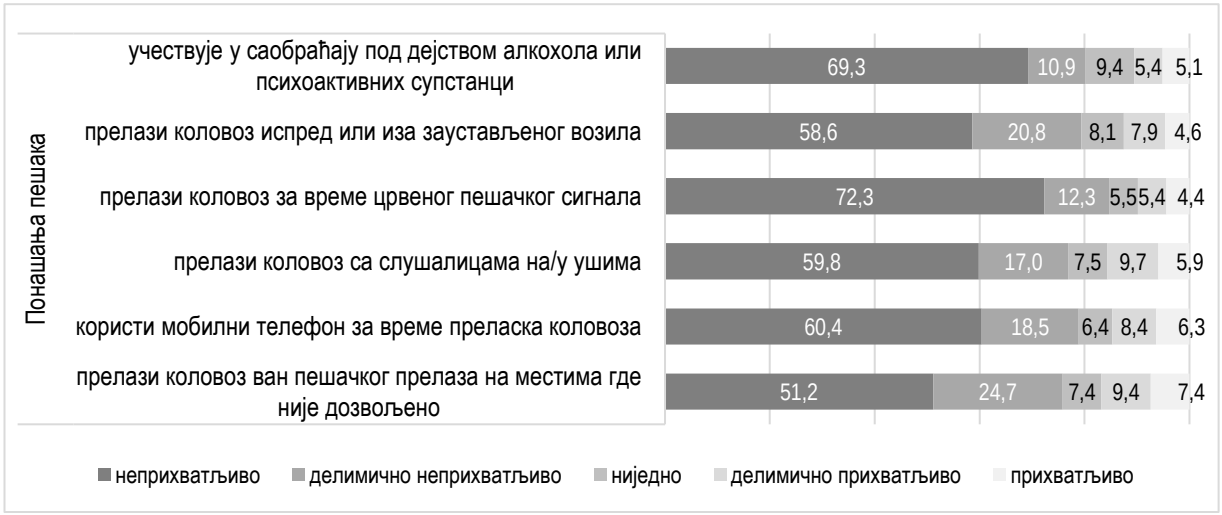
Генерално, у вези ризичног понашања возача, највише означена као неприхватљива за друге људе је група понашања о вожњи под утицајем (средња вредност 88%) и ометаној вожњи коришћењем мобилног телефона или вожњи када је возач уморан и поспан (средња вредност 70,8%), а најприхватљивија је група понашања о брзој вожњи, тј. вожњи брзином преко 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту, у урбаним срединама, стамбеним улицама и зони школе (средња вредност 6,8%).



Графикон 6.5.2. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања мотоциклиста (%)

Резултати показују да је најприхватљивије ризично понашање мотоциклиста из угла посматрања других људи (Графикон 6.5.2) када мотоциклисти не користе видљиву и адекватну заштитну опрему (одећа, обућа, штитници) (5,2%), затим, када не возе у складу са правилима и прописима (3,2%) и када не користе заштитну хомологовану кацигу (3,0%). Најчешће означена као неприхватљива ризична понашања у саобраћају за друге људе је када мотоциклисти куцају поруке на мобилном током вожње (88,2%), а затим када возе пребрзо у урбаним срединама (80,0%). У вези ризичног понашања мотоциклиста, из угла других људи, средња вредност неприхватања ризичног понашања износи 75,2%, а средња вредност прихватања ризичних понашања мотоциклиста износи 3,1%.

Резултати показују да су из угла посматрања других људи најприхватљивија ризична понашања пешака (Графикон 6.5.3) када прелазе коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено (7,4%), затим, када користе мобилни телефон за време преласка коловоза (6,3%) и када прелазе коловоз са слушалицама на/у ушима (5,9%). С друге стране, из угла посматрања других људи, највише означена као неприхватљива ризична понашања пешака у саобраћају су она када прелазе коловоз за време црвеног пешачког сигнала (72,3%), а затим када учествују у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци (69,3%).



Графикон 6.5.3. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања пешака (%)

У вези ризичног понашања пешака, из угла посматрања других људи, средња вредност неприхватљивих ризичних понашања износи 61,9%, а средња вредност прихватљивог ризичног понашања пешака износи 5,6%.

На Графиконима 6.5.4, 6.5.5. и 6.5.6, који илуструју личну прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају, тамнија нијанса боје одражава мању прихватљивост, а светлија нијанса боје већу прихватљивост одређеног ризичног понашања.

Избор одговора испитаника на питања о личној прихватљивости ризичног понашања возача (Графикон 6.5.4) указују да су у том случају најприхватљивија следећа понашања: вожња 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту (14,5%), превожење путника који не користе појас на задњем седишту (6,5%) и вожња 20 km/h преко ограничења брзине у урбаним срединама (3,5%).

На основу избора одговора испитаника, сва три неприхватљива ризична понашања возача из личног угла посматрања испитаника су из групе понашања у вези вожње под утицајем, односно након употребе психоактивних супстанци, лекова или алкохола и њихова прихватљивост износи по 0,5%. Генерално, у вези ризичног понашања возача, најприхватљивија лично за испитанике су понашања у вези брзе вожње (средња вредност 5,3%), а најнеприхватљивија су понашања из групе вожњи под утицајем (средња вредност 94,8%).

Резултати (Графикон 6.5.5) показују да су, из личног угла посматрања испитаника, најприхватљивија ризична понашање за мотоциклисте када мотоциклисти не користе видљиву и адекватну заштитну опрему - одећа, обућа и штитници (2,0%) и када не користе заштитну хомологовану кацигу (1,7%).

Најчешће означена као неприхватљива ризична понашање мотоциклиста у саобраћају, из личног угла испитаника, су када мотоциклисти куцају поруке на мобилном током вожње (93,5%) и када возе пребрзо у урбаним срединама (88,3%). У вези ризичних понашања мотоциклиста, из личне перспективе испитаника, средња вредност неприхватљивог понашања мотоциклиста износи 84,3%, а средња вредност најприхватљивијег ризичног понашања мотоциклиста износи 1,4%.

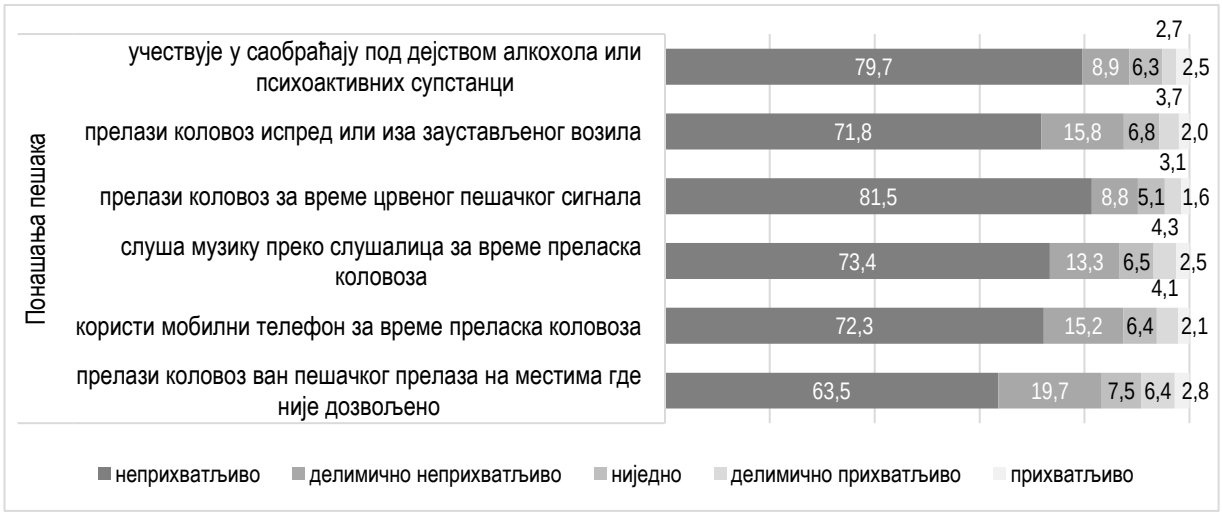


Графикон 6.5.4. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (%)



Графикон 6.5.5. Мишљење о личној прихватљивости за понашања мотоциклиста (%)

Резултати (Графикон 6.5.6) показују да су, из личног угла посматрања испитаника, најприхватљивија ризична понашања пешака када прелазе коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено (2,8%), а затим када за време преласка коловоза слушају музику преко слушалица и када учествују у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци (по 2,5%).



Графикон 6.5.6. Мишљење о личној прихватљивости за понашања пешака (%)

С друге стране, највише означена као неприхватљива понашања пешака, из личног угла посматрања испитаника, су када пешаци прелазе коловоз за време црвеног пешачког сигнала (81,5%), а затим када учествују у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци (79,7%).

У вези ризичног понашања пешака, из личног угла испитаника, средња вредност неприхватљивог понашања испитаника износи 73,7%, а средња вредност прихватљивог ризичног понашања пешака износи 2,3%.

Обзиром да се вредности код неких ставова подударају и код мишљења о прихватању других људи и код личног прихватања, а опет за поједина понашања се значајно разликују, графички је приказана упоредна анализа вредности процената прихватања ризичних понашања учесника у саобраћају за све три категорије испитаника (возаче, мотоциклисте и пешаке) за прихватање од стране других људи и за лично прихватање (Графикон 6.5.7). Оцена прихватања ризичног понашања дата је сумарним процентом одговора који су изабрани као „прихватљиво“ и „делимично прихватљиво“ понашање.

Са Графикона 6.5.7. може се уочити да се у пет манифестација понашања која имају најмању вредност прихватања за друге људе налазе сва три понашања у вези вожње под утицајем алкохола и психоактивних супстанци. Преостала два места заузимају ометање пажње коришћењем мобилног телефона током учешћа у саобраћају од стране мотоциклиста (3%) и вожња брзином 20 km/h преко дозвољене брзине у зони школе (4%).

Истовремено у првих пет манифестација понашања које имају најмању вредност прихватања лично за испитанике налазе се три понашања у вези вожње под утицајем и то: вожња један сат након употребе психоактивних супстанци (1,1%), вожња након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно и вожња након употребе алкохола (по 1,5%), затим пребрза вожња у урбаним срединама (1,8%) и ометана пажња возача проверавањем или ажурирањем друштвених мрежа током вожње (1,9%).

Мишљење о прихватању ризичних понашања од стране других људи код свих манифестација понашања има већу вредност од личног прихватања ризичних понашања.

У групи понашања која се односе на вожњу под утицајем, просечно је за 1,7% већа процентуална вредност одговора о мишљењу прихватања ризичног понашања од стране других људи, у односу на лично прихватање, а максимална вредност разлике износи 3% за став о возачима који возе и кад мисле да су попили превише алкохола (4,5/1,5%).

У групи понашања која се односе на ометану вожњу, просечно је за 4,8% већа процентуална вредност одговора о мишљењу прихватања ризичног понашања од стране других људи, у односу на лично прихватање, а највећа разлика (6,6%) присутна је код коришћења мобилног телефона током вожње (11,5/4,9%).

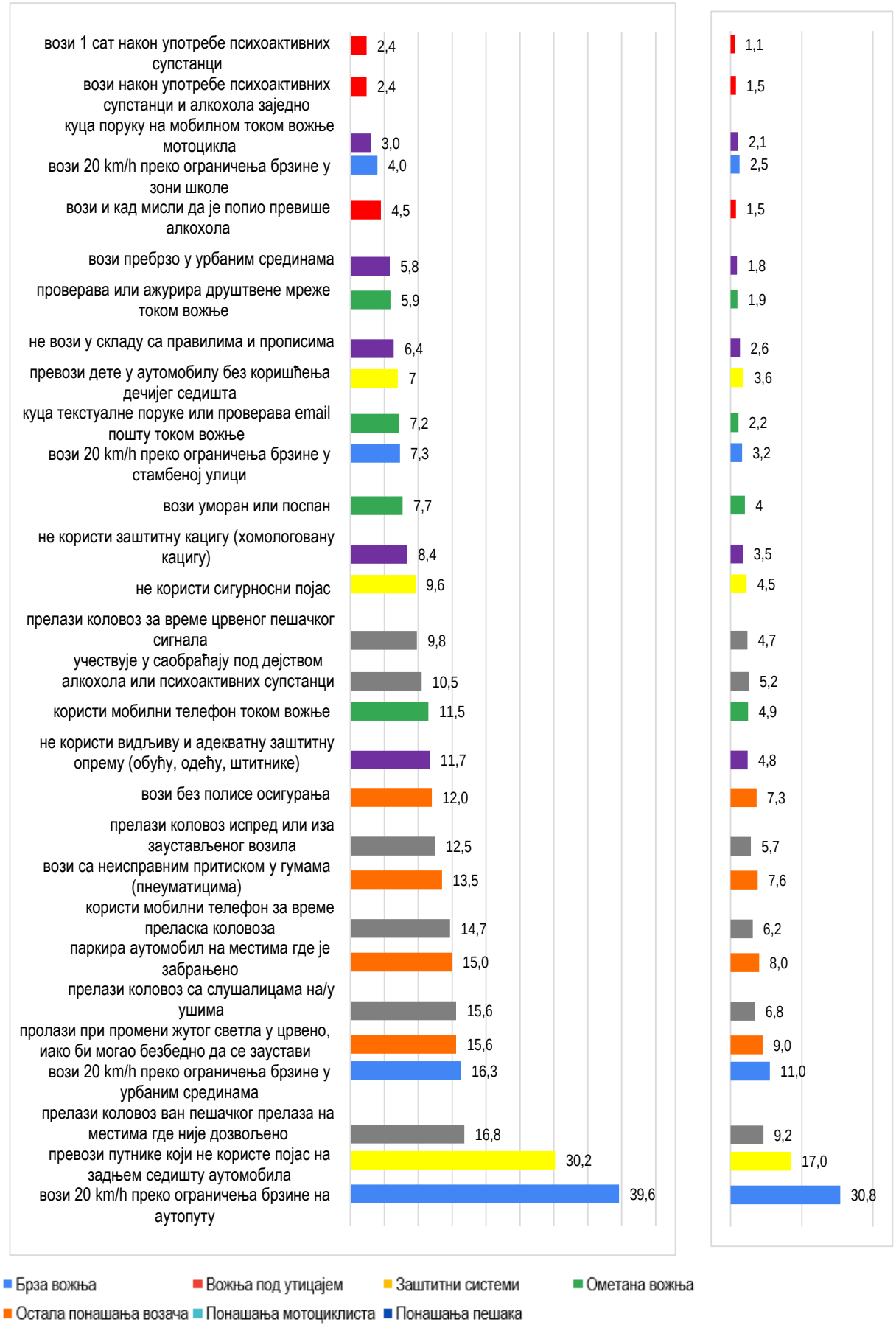
У групи понашања која се односе на брзу вожњу, просечно је за 4,9% већа процентуална вредност одговора о мишљењу прихватања ризичног понашања од стране других људи, у односу на лично прихватање, а највећа разлика (8,8%) уочена је код вожње 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту (39,6/30,8%).

У групи понашања која се односе на остала понашања возача, просечно је за 6,1% већа процентуална вредност одговора о мишљењу прихватања ризичног понашања од стране других људи, у односу на лично прихватање, а највећа разлика (7%) примећена је код паркирања аутомобила на местима где је забрањено (15/8%).

У групи понашања која се односе на заштитне системе, просечно је за 7,2% већа процентуална вредност одговора о мишљењу прихватања ризичног понашања од стране других људи, у односу на лично прихватање, а највећа разлика (13,2%) забележена је код става о превозу путника који не користе појас на задњем седишту аутомобила (30,2/17%).

У групи понашања која се односе на понашања мотоциклиста, просечно је за 4,1% већа процентуална вредност одговора о мишљењу прихватања ризичног понашања од стране других људи, у односу на лично прихватање, а највећа разлика (6,9%) постоји код става о некоришћењу видљиве и адекватне заштитне опреме (обуће, одеће, штитника) (11,7/4,8%).

У групи понашања која се односе на понашања пешака, просечно је за 7% већа процентуална вредност одговора о мишљењу прихватања ризичног понашања од стране других људи, у односу на лично прихватање, а највећа разлика (8,8%) је присутна код става о преласку коловоза са слушалицама на/у ушима (15,6/6,8%).

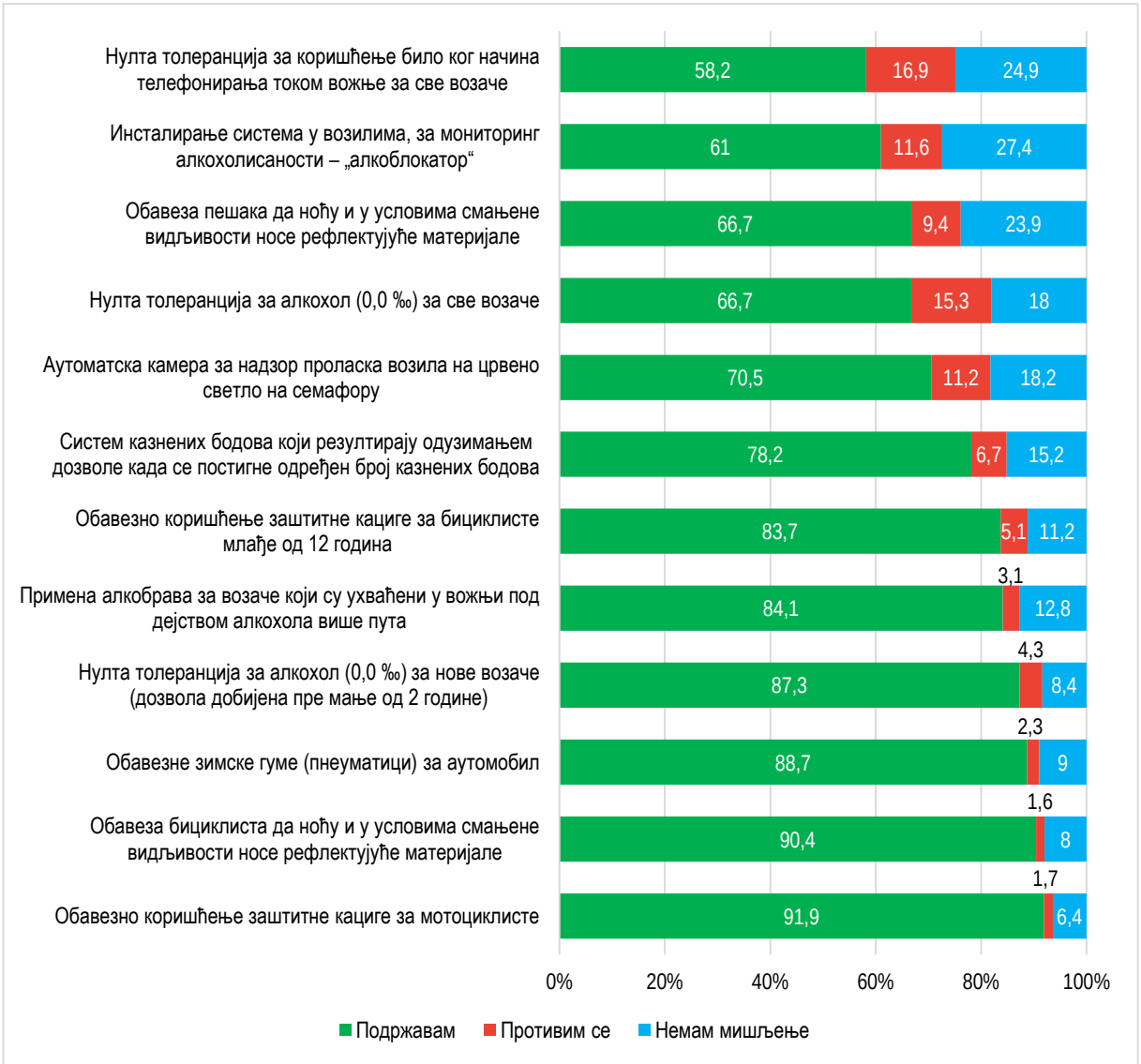


Графикон 6.5.7. а) прихватљивост других и б) лична прихватљивост по питању небезбедног понашања (прихватљиво + делимично прихватљиво) (%)

6.6. **ПОДРШКА ЗАШТИТНИМ МЕРАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Заштитне мере безбедности саобраћаја су мере које су садржане у правним актима (прописима, одлукама, правилима, иницијативама и сл.), које имају за циљ унапређење безбедности саобраћаја, тј. смањење броја саобраћајних незгода и њихових последица. Заштитне мере начелно се спроводе на свим нивоима (међународном, националном и локалном). Према тим мерама учесници у саобраћају имају свакако свој став, али независно од става дужни су да се понашају у складу са њима, чак и онда када такве мере нису за појединца лично прихватљиве.

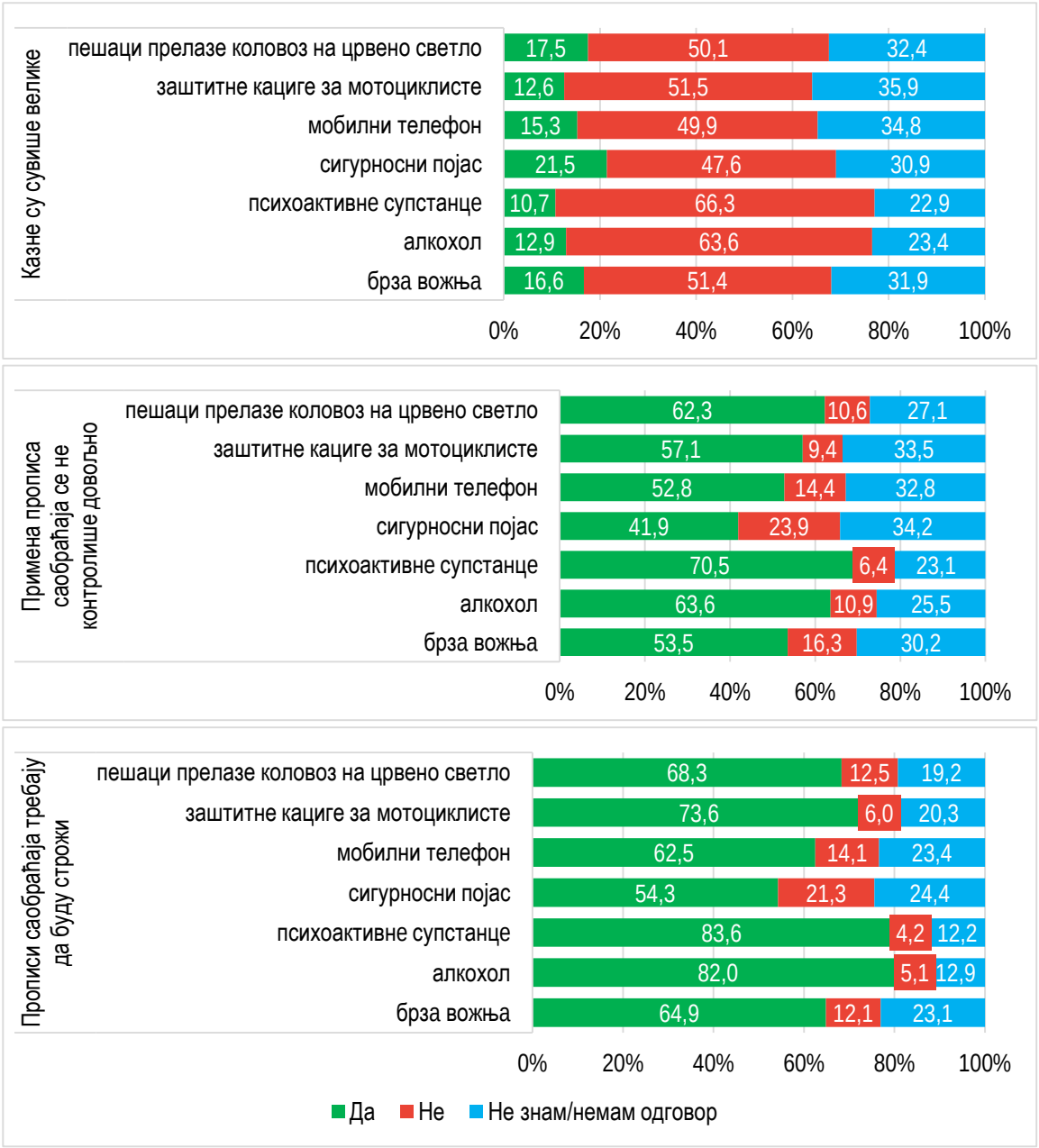
Ставови о подршци заштитним мерама безбедности саобраћаја сагледани су из одговора на два питања (питања 13. и 14. из Упитника) на која су се испитаници изјашњавали колико подржавају сваку од 12 наведених мера (Графикон 6.6.1) и шта мисле о тренутним саобраћајним прописима и казнама за сваку од тема којих је за возаче било 15, а за мотоциклисте и за пешаке по три (Графикон 6.6.2). На Графикону 6.6.2 су све теме (укупно за све три категорије учесника) груписане у три групе: „казне су сувише велике“, „примена прописа саобраћаја се не контролише довољно“ и „прописи саобраћаја требају да буду строжи“.



Графикон 6.6.1. Подршка за мере безбедности саобраћаја

Највећи проценат испитаника подржава мере које се односе на: обавезу мотоциклиста да носе заштитне кациге (91,9%), обавезу бициклиста да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале (90,4%), као и обавезно коришћење зимских пнеуматика за путничке аутомобиле (88,7%). Истовремено, највећи проценат испитаника не подржава заштитне мере које се односе на: нулту толеранцију за коришћење било ког начина телефонирања током вожње (16,9%), нулту толеранцију за алкохол (нула промила алкохола у крви) за све возаче (15,3%), као и инсталирање система у возилима за мониторинг алкохолисаности, тзв. „алкоблокатора“ (11,6%) (Графикон 6.6.1).

Мишљење испитаника о тренутним саобраћајним казнама и прописима приказано је на Графикону 6.6.2. Зелени делови стубића одражавају одговор „Да“, црвени „Не“, а светлоплави „Не знам/Немам одговор“. Испитаници су генерално најчешће изнели став да казне требају да буду строже (средња вредност процента одговора по темама 69,9%), док су значајно ређе исказали став да су казне сувише велике (средња вредност процента одговора по темама 16,9%).



Графикон 6.6.2. Мишљење о тренутним саобраћајним казнама и прописима

Највећи проценат одговора евидентиран је за питања у вези ставова да треба да буду строже казне: за употребу дрога и психоактивних супстанци (83,6%), за употребу алкохола (82%), за некоришћење заштитних кацига за мотоциклисте (73,6%), као и за прелазак пешака преко коловоза на „црвено светло“ (68,3%).

Такође је највећи проценат одговора испитаника евидентиран и за групу тема да се примена прописа саобраћаја не контролише довољно за: употребу дрога и психоактивних супстанци (70,5%), употребу алкохола (63,6%), а затим испитаници сматрају и да се не контролише довољно и прелазак пешака преко коловоза на „црвено светло“ (62,3%).

6.7. **САМОПРИЈАВЉЕНО ПОНАШАЊЕ**

Самопријављено понашање испитаника сагледано је из одговора на два питања (питања 15. и 16. из Упитника) на која су се испитаници изјашњавали колико често су у последњих 12 месеци чинили одређена позитивна и ризична понашања и колико пута су у протеклих 30 дана возили путнички аутомобил или мотоцикл, а да су можда били под дејством алкохола изнад дозвољене границе.

Питање о самопријављеном понашању испитаника у последњих 12 месеци организовано је тако да су на њега посебно давали одговоре возачи на 22 потпитања, бициклисти и пешаци на по 4 потпитања и мотоциклисти на 7 потпитања. Одговори испитаника су базирани на петостепеној скали (1 - никада; 2 - ретко; 3 - понекад; 4 - често; 5 - увек)

Одговори самопријављеног понашања испитаника који су се декларисали као возачи поређани су по растућим вредностима и груписани су на начин да су посебно истакнути одговори који указују на проценат коришћења заштитних система у возилу (обележено жутом бојом), а сви остали одговори обележени су различитим бојама у зависности природе ризичног понашања (брза вожња, вожња под утицајем алкохола или психоактивних супстанци, ометана вожња и умор и остала понашања возача (Графикон 6.7.1).

Код примене заштитних система на возилу уочена је највећа дисциплина возача јер је средња вредност коришћења и придржавања сигурносних мера око 70%, а када се не узме у обзир коришћење сигурносног појаса у својству путника на задњем седишту аутомобила, онда средња вредност износи 80,2%.

Брза вожња је најчешће пријављено небезбедно понашање од стране испитаника возача и то: вожња брже од ограничења брзине на путевима ван насеља где је ограничење брзине 80 km/h (76,3%) и вожња брже од ограничења брзине на путевима у насељу (75%).

Са друге стране, најмање пријављена небезбедна понашања од стране испитаника возача су из домена вожња под утицајем: вожња након употребе психоактивних супстанци (5,6%), вожња након употребе лекова који имају упозорење да утичу на вожњу (13,1%) и вожња након конзумирања алкохола (23,1%).



Графикон 6.7.1. Самопријављено понашање возача у протеклих 12 месеци

Одговори самопријављеног понашања испитаника који су се декларисали као мотоциклисти за последњих 12 месеци (Графикон 6.7.2) указују да су се мотоциклисти најчешће позитивно понашали, тј. да су возили мопед или мотоцикл са скроз затвореном кацигом (91%), носили током вожње мотоцикла специјалну јакну (91%) и носили током вожње специјалне чизме за мотоциклисте (79,1%). Истовремено, изузетно велики проценат одговора самопријављеног понашања мотоциклиста указује да су возили мопед или мотоцикл без заштитне кациге (40,3%) и да су током вожње мопеда или мотоцикла закопчавали заштитну кацигу (58,2%).



Графикон 6.7.2. Самопријављено понашање мотоциклиста у протеклих 12 месеци

Одговори самопријављеног понашања за последњих 12 месеци испитаника који су се декларисали као немоторизовани учесници - бициклисти (Графикон 6.7.3) указују да су то: вожња без кациге (47,2%) и вожња по коловозу, иако постоји бициклистичка стаза (39%).

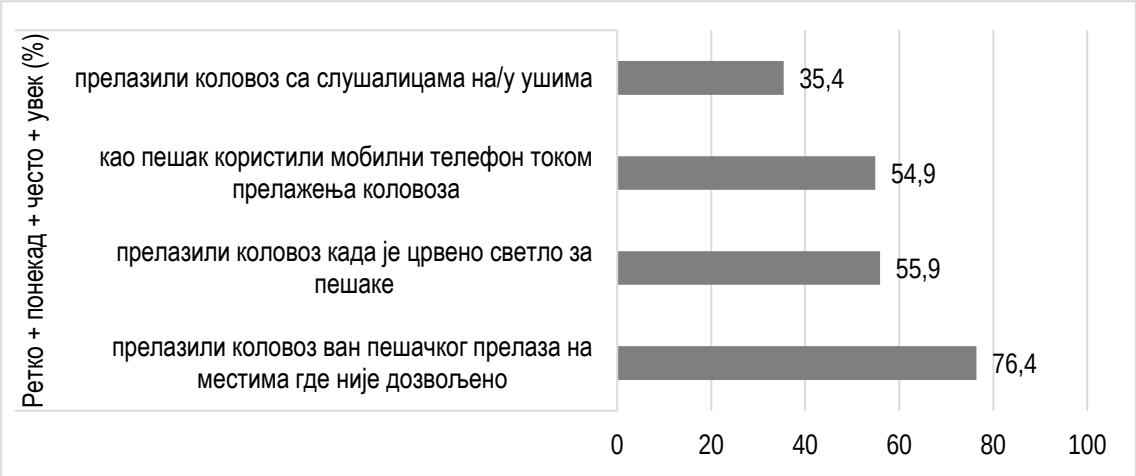
Са друге стране, најмање пријављена небезбедна понашања од стране испитаника бициклиста, иако је и та вредност релативно врло висока, је прелазак коловоза од стране бициклиста када је црвено светло за бициклисте (28,7%), а затим вожња бицикла и слушање музике уз коришћење слушалица (30,8%).



Графикон 6.7.3. Самопријављено понашање бициклиста у протеклих 12 месеци

Одговори самопријављеног понашања испитаника који су се декларисали као пешаци за последњих 12 месеци (Графикон 6.7.4) указују да су пешаци дали изузетно велики број одговора на самопријављено понашање преласка коловоза ван пешачког прелаза на местима где то није дозвољено (76,4%) и преласка коловоза када је црвено светло за пешаке (55,9%).

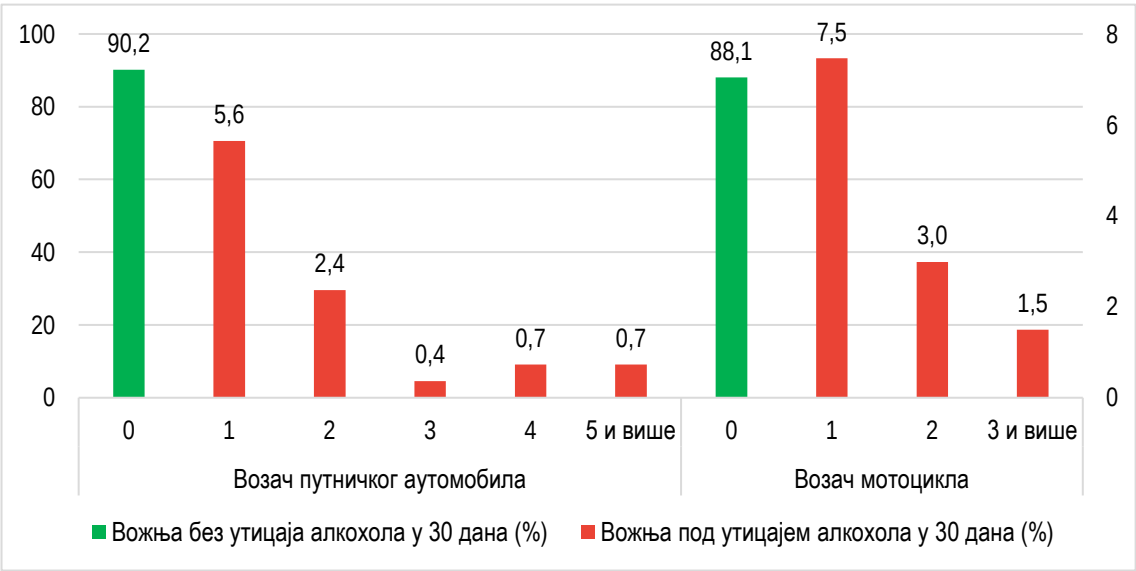
Истовремено, иако је евидентиран најмањи проценат одговора из те групе одговора, али и као такав представља изузетно велики проценат одговора самопријављеног понашања пешака и указује да су пешаци релативно често прелазили коловоз небезбедно, је прелазак коловоза са слушалицама у/на ушима (35,4%).



Графикон 6.7.4. Самопријављено понашање пешака у протеклих 12 месеци

Одговори испитаника возача и мотоциклиста на питање колико пута су у протеклих 30 дана возили путнички аутомобил или мотоцикл, а да су можда били под дејством алкохола изнад дозвољене границе, приказани су упоредо графички (Графикон 6.7.5).

Са наведеног графикона може се уочити да је већина возача (90,2%) и мотоциклиста (88,1%) управљала аутомобилом или мотоциклом у последњих 30 дана, а да пре тога нису конзумирали алкохол. Међутим, 4,2% возача путничких аутомобила и 4,5% мотоциклиста ипак су конзумирали алкохол два и више пута пре вожње у последњих 30 дана.



Графикон 6.7.5. Самопријављено понашање возача путничких аутомобила и мотоцикла, а да су можда били под дејством алкохола изнад дозвољене границе у протеклих 30 дана

6.8. **СТАВОВИ ПРЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Веома важан елемент за предикцију понашања учесника у саобраћају су њихови ставови о областима и темама у безбедности саобраћаја, чије испитивање је и суштински најзначајнији део предметне Студије.

Ставови испитаника према безбедности саобраћаја сагледани су на основу одговора на једно питање из Упитника (питање 17). Одговори испитаника базирани су на петостепеној скали (1 - не слажем се; 2 - донекле се не слажем; 3 - ниједно; 4 - донекле се слажем; 5 - слажем се).

У оквиру питања 17. Упитника, сви испитаници давали су одговоре о слагању са укупно 26 изјава, а тематске области које су питањем обухваћене биле су: алкохол (3 изјаве), психоактивне супстанце и психоактивни лекови (3 изјаве), брзина (6 изјава), сигурносни појас и дечија седишта (5 изјава), мобилни телефон и други уређаји (4 изјаве), умор (3 изјаве) и мотоциклисти и бициклисти (2 изјаве).

Ни са једном од 26 изјава није евидентирано слагање (сумарно: „слажем се“ и „донекле се слажем“) од стране преко 95% испитаника у предметном истраживању (Графикон 6.8.1).

Са 6 изјава слаже се између 90 и 95% испитаника, и то су следеће изјаве:

- возња под дејством психоактивних супстанци озбиљно повећава ризик од незгоде (94,8%),
- возња под дејством алкохола озбиљно повећава ризик од незгоде (94%),
- ако се вози под утицајем алкохола тешко је да се реагује одговарајуће у опасној ситуацији (93,6%),
- људи који користе мобилни телефон имају већи ризик да доживе саобраћајну незгоду (91,5%),
- поспаност током возње повећава ризик од догађања саобраћајне незгоде (91,1%) и
- брза возња ризична је за живот испитаника и животе других (90,8%).

Са 7 изјава слаже се до 25% испитаника, али и тај релативно мали проценат указује на велике проблеме у безбедности у саобраћаја. Те изјаве су следеће:

- ако се вози мотоцикл пажљиво, онда заштитна кацига није неопходна (8,1%),
- чак и ако се испитанику приспава, он ће наставити да вози аутомобил (13,3%),
- за кратка путовања није неопходно да се користе дечија седишта (14,8%),
- ако се пажљиво вози бицикл, онда заштитна кацига није неопходна (15,3%),
- испитаник мора да вози брзо, иначе има осећај губитка времена (15,4%),
- није потребно да се користи сигурносни појас на задњем седишту аутомобила (24,9%) и
- упутства за коришћење дечијих седишта су нејасна (25%).

Са укупно 6 изјава сложило се од 52,2% до 76,2% испитаника (3 изјаве о брзој возњи и по једна изјава о возњи под утицајем, о ометаној возњи и о заштитним системима), а са 7 изјава сложило се између 83,7% и 89,8% испитаника (три изјаве о ометаној возњи, две изјаве о возњи под утицајем и по једна изјава о брзој возњи и заштитним системима). Свака од ових група изражених ставова заслужује посебну пажњу, јер, иако није екстремно висока вредност слагања са изјавом, обзиром да тај став није позитиван, у директној је вези са ризичним понашањима учесника у саобраћају.



Графикон 6.8.1. Ставови према безбедности саобраћаја

6.9. ПЕРЦЕПЦИЈА РИЗИКА И ФАКТОРА КОЈИ ДОПРИНОСЕ НАСТАНКУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Како би се испитала перцепција ризика и фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода, испитаници су у оквиру истраживања питани колико се осећају безбедно када користе одређене начине путовања. Перцепција испитаника о ризицима и факторима који доприносе настанку саобраћајних незгода сагледана је на основу одговора на два питања из Упитника (питања: 18 и 19).

Одговори на питање колико се осећају безбедно приликом коришћења одређеног начина путовања (понуђено 12 начина путовања) изабрани су са десетостепене скале (1 – веома небезбедно, до 10 – веома безбедно) и приказани су на Графикону 6.9.1.

На основу одговора испитаника, учесници у саобраћају се у граду Београду осећају најмање безбедно управљајући двоточкашима, тј. бициклима, мопедима и мотоциклима (средње оцене од 4,5 до 5,3), а најбезбедније се осећају су као возачи аутомобила (средња оцена 6,9), као пешаци и путници у јавном превозу (са истом средњом оценом од 6,7).



Графикон 6.9.1. Перцепција ризика према начину путовања

Друго питање из области перцепције ризика и фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода било је да, по њиховом мишљењу, испитаници напишу процентуално колико незгода на путевима у граду Београду изазива сваки од понуђених 16 фактора (Графикон 6.9.2).

На основу одговора испитаника, са Графикона 6.9.2 може се уочити да испитаници сматрају да је доминантних 5 фактора за настајање саобраћајних незгода на територији града Београда:

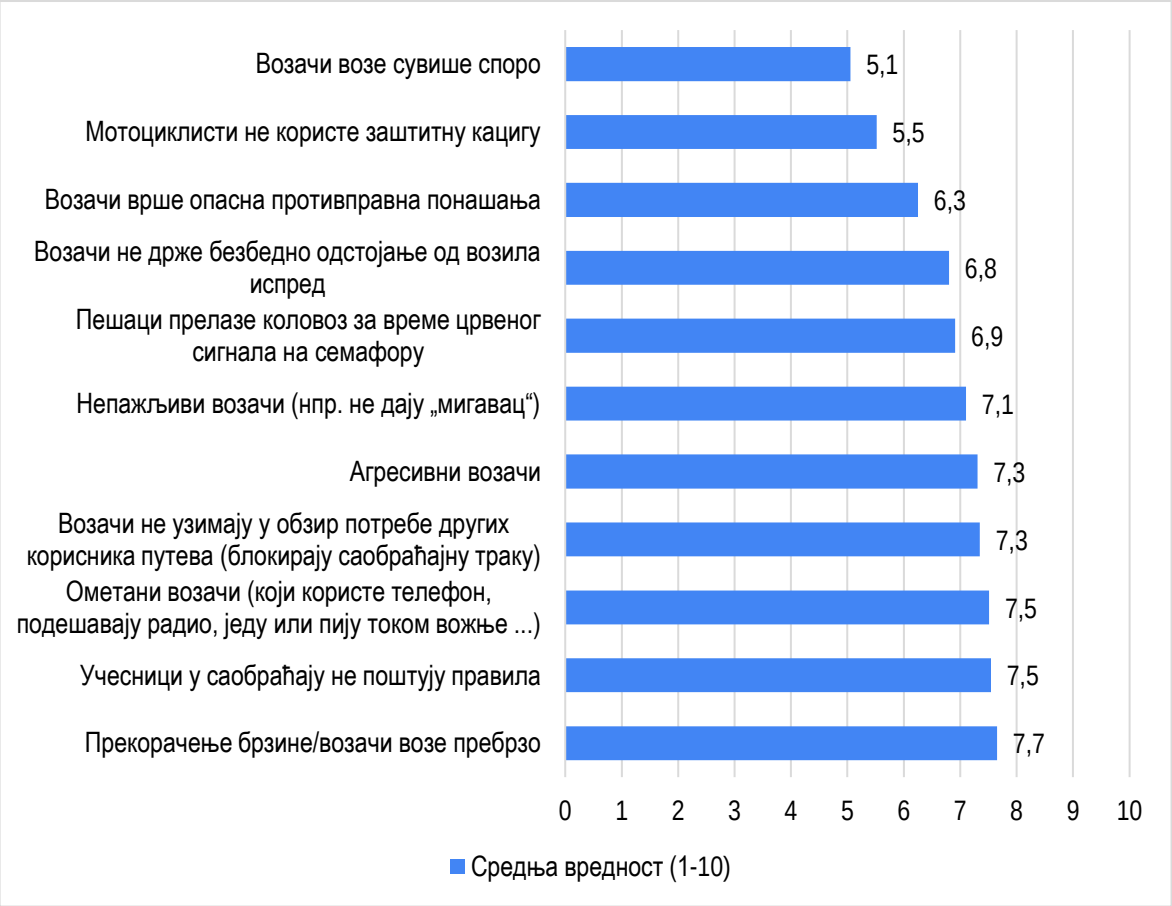
- превише брза вожња (средња вредност 55%),
- вожња под утицајем алкохола (средња вредност 54,7%),
- непажња и агресиван стил вожње (средња вредност по 48,7%) и
- вожња под утицајем психоактивних супстанци (средња вредност 45,7%).



Графикон 6.9.2. Мишљење испитаника о факторима настанка саобраћајних незгода

6.10. **ПОНАШАЊЕ ДРУГИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ**

Понашање других учесника у саобраћају сагледано је на основу одговора на два питања из Упитника (питања: 20 и 21). На питање колико се често, као корисници пута, сусрећу са сваким од понуђених 11 понашања, испитаници су могли да изаберу одговор из десетостепене скале (1 – никад, до 10 – веома често). Средње вредности одговора на наведена питања приказана су на Графикону 6.10.1.



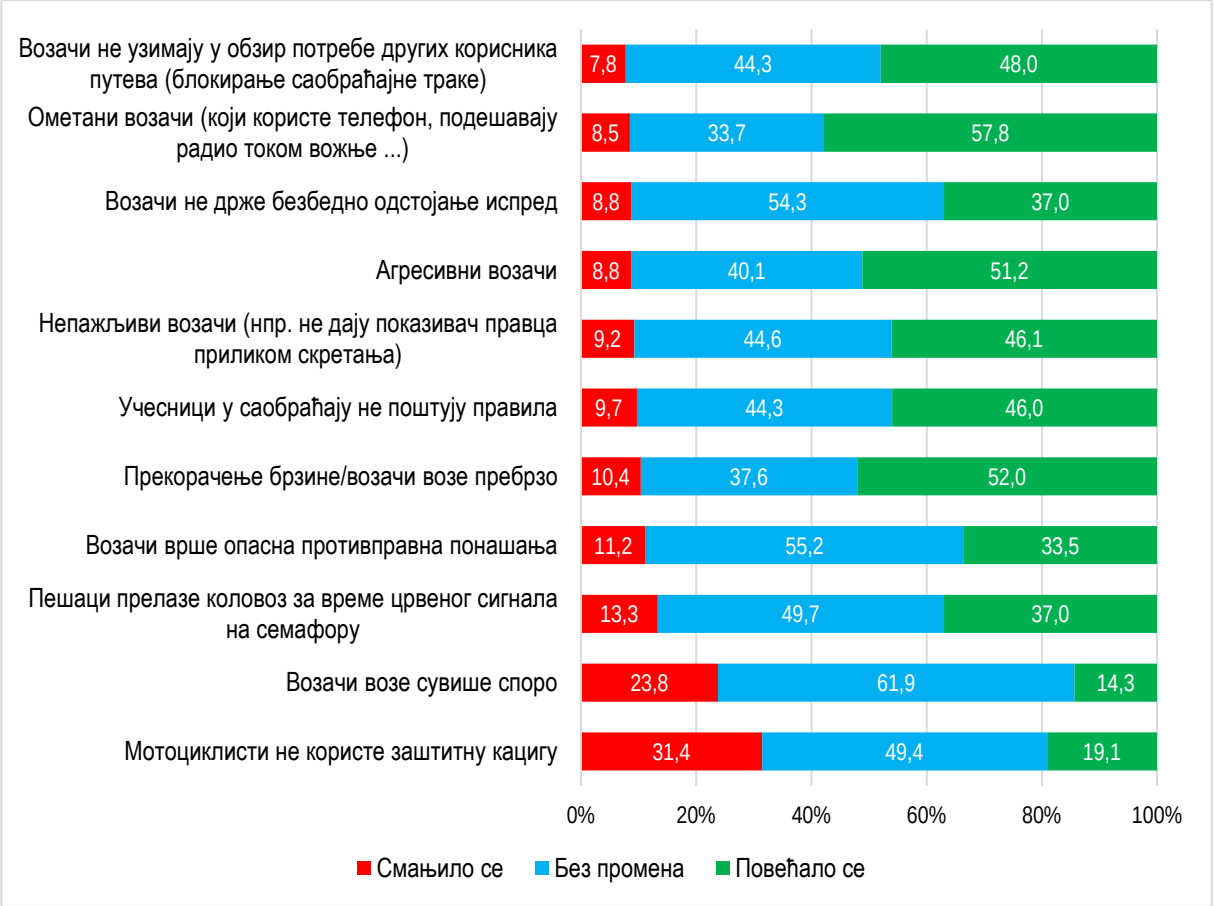
Графикон 6.10.1. Опсервација понашања осталих учесника у саобраћају

Перцепција ризичнијих понашања других учесника на територији града Београда је да се „средње често“, са просечном оценом између 5 и 6, сусрећу са возачима који возе споро (средња оцена 5,1) и мотоциклистима који не користе заштитну кацигу (средња оцена 5,5).

У односу на претходна два понашања, мало чешће се срећу са ризичним понашањима других учесника у саобраћају за које је просечна оцена између 6 и 7, а то су: возачи који врше опасна противправна понашања (средња оцена 6,3), возачи који не држе безбедно одстојање од возила испред (средња оцена 6,8) и пешаци који прелазе коловоз за време црвеног сигнала на семафору (средња оцена 6,9).

Сва понашања која су испитаници оценили просечном оценом преко 7, забрињавајуће често срећу у саобраћају у граду Београду, а то су: непажљиви возачи који не дају „мигавац“ (средња оцена 7,1), агресивни возачи (средња оцена 7,3), возачи који блокирају саобраћајну траку (средња оцена 7,3), возачи који су ометани коришћењем мобилног телефона или других уређаја (средња оцена 7,5), учесници у саобраћају који не поштују правила (средња оцена 7,5) и возачи који не поштују ограничење брзине (7,7).

На питање да ли мисле да се спровођење истих 11 наведених понашања, наведених у претходном питању, променило у последњих пет година, испитаници су могли да изаберу одговоре из тростепене скале (1 – смањило се, 2 – без промена и 3 – повећало се). Одговори на наведено питање приказани су на Графикону 6.10.2.



Графикон 6.10.2. Перцепција промене понашања осталих учесника у саобраћају у последњих пет година

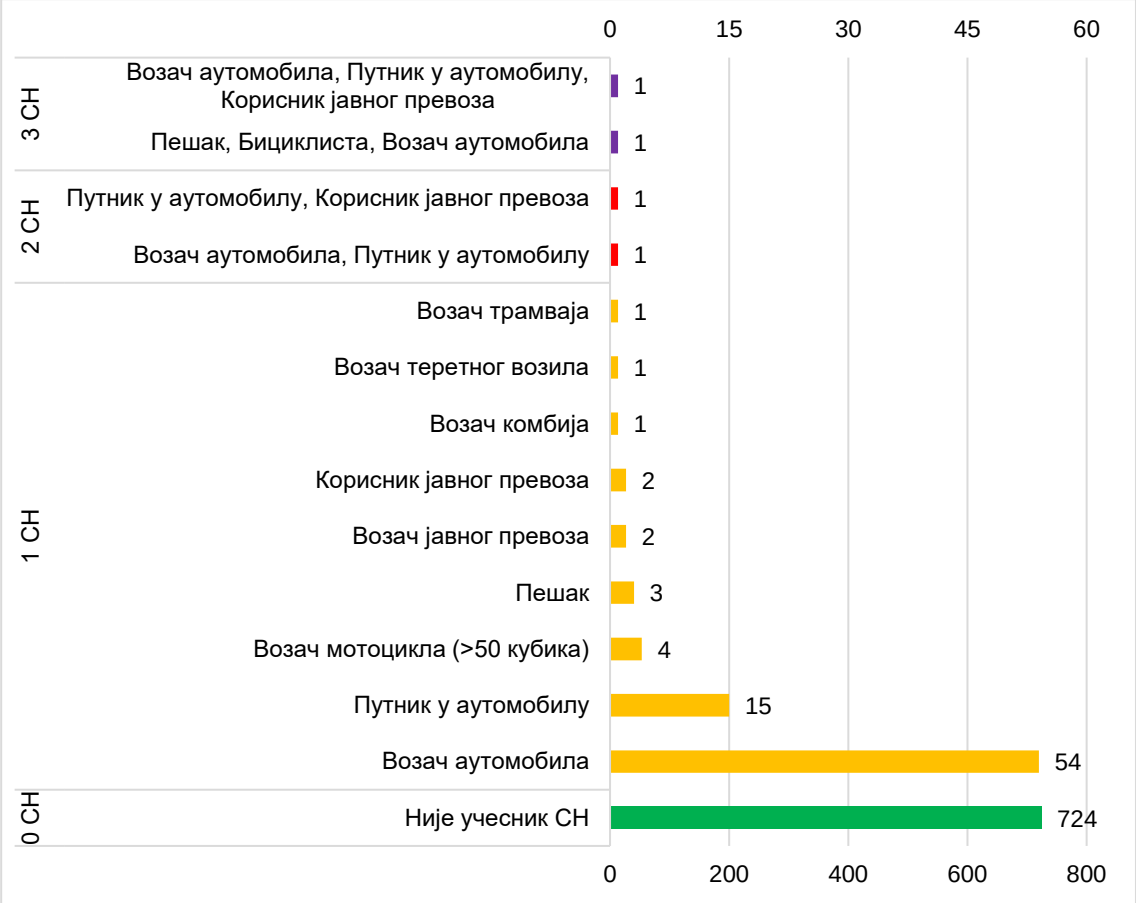
Испитаници су истакли да се у последњих пет година највише повећало, и то за 57%, понашање возача које омета њихову пажњу (коришћење мобилних телефона и других уређаја, подешавање радија током вожње и сл.), док је највеће смањење уочено у погледу коришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста (за 31,4 %), што такође представља погоршање фактора који директно утиче на последице саобраћајних незгода у којима учествују мотоциклисти.

6.11. **УЧЕШЋЕ У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА**

Учешће испитаника у саобраћајним незгодама сагледано је на основу одговора на питање број 22 из Упитника, које је организовано из три дела:

1. да ли су испитаници учествовали у протеклих годину дана у саобраћајној незгоди (да/не), (питање 22а),
2. ако су испитаници учествовали у саобраћајној незгоди, у ком својству су учествовали (бициклиста, возач бицикла на електрични погон, возач мотоцикла или мопеда, возач путничког аутомобила (класичног, хибридног или на електрични погон), возач комбија или теретног аутомобила, путник у јавном превозу и остало), (питање 22б) и
3. које су последице саобраћајних незгода у којима су испитаници учествовали (1 - материјална штета; 2 - лакше повреде; 3 - теже повреде; 4 - погинула лица), (питање 22в).

Укупно у протеклих годину дана 87 испитаника учествовало је у 93 саобраћајне незгоде, што чини 10,7% свих испитаника (Графикон 6.11.1), од чега је 83 испитаника (10,2%) учествовало у једној СН, 2 испитаника су учествовала две СН (0,25%), док су 2 испитаника учествовала у три СН (0,25%).



Графикон 6.11.1. Учешће испитаника у саобраћајним незгодама у протеклих годину дана

Највеће учешће у незгодама пријавили су возачи путничких возила (61,3%), а најмање, односно ни једну саобраћајну незгоду, возачи бицикла на електрични погон, возачи мопеда и возачи хибридног аутомобила или на електрични погон (Табела 6.11.1). Значајно учешће у СН од 19,6% имали су путници у путничким аутомобилима. Међу испитаницима била су и три возача јавног превоза (2 возача аутобуса и 1 трамваја) који су у протеклој години учествовали у саобраћајним незгодама.

Табела 6.11.1. Структура учешћа у саобраћајним незгодама према категорији учесника у саобраћају

Учесник	**Број СН**	**Учешће у СН у односу на укупан број СН (%)**	**Учешће у СН у односу на број испитаника (%)**
Возач аутомобила	57	62,0	7,0
Путник у аутомобилу	18	19,6	2,2
Возач мотоцикла (>50 кубика)	4	4,3	0,5
Корисник јавног превоза	4	4,3	0,5
Пешак	4	4,3	0,5
Возач јавног превоза	2	2,2	0,2
Возач комбија	1	1,1	0,1
Возач теретног возила	1	1,1	0,1
Возач трамваја	1	1,1	0,1
Укупно СН	92	100	

Најчешће су у истраживању пријављене саобраћајне незгоде у којима су учествовали возачи путничких возила и у којима је најтежа последица била само материјална штета (Табела 6.11.2). Испитаници су укупно пријавили 100 последица саобраћајних незгода (84 МШ, 14 ЛП и 2 ТП). Ниједан испитаник није пријавио смртни исход као последицу СН.

Табела 6.11.2. Структура учешћа у саобраћајним незгодама према последицама

Учесник	**Материјална штета (МШ)**	**Лакше повреде за мене или друге (ЛП)**	**Теже повреде (ТП)**	**Укупно**
Возач аутомобила	54	5	0	59
Путник у аутомобилу	15	2	1	18
Возач мотоцикла (>50 кубика)	3	2	1	6
Корисник јавног превоза	4	1	0	5
Пешак	1	3	0	4
Возач јавног превоза	2	0	0	2
Возач комбија	2	0	0	2
Возач теретног возила	1	1	0	2
Возач трамваја	1	0	0	1
Бициклиста	1	0	0	1
Укупно	84	14	2	

6.12. **САОБРАЋАЈНА ПРИНУДА**

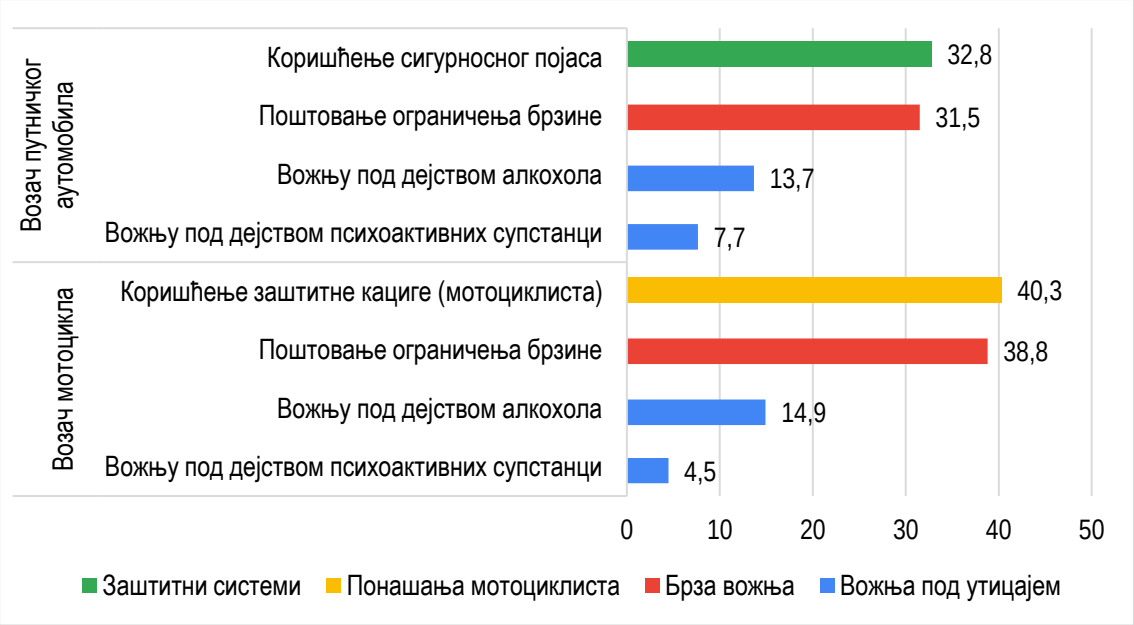
У оквиру истраживања укључени су различити аспекти саобраћајне принуде, кроз искуство испитаника са саобраћајном принудом и субјективним ризиком контроле од стране саобраћајне полиције и предузимања других мера од стране надлежних органа за саобраћајне прекршаје.

Одговори испитаника на питања у вези саобраћајне принуде сагледани су на основу одговора на четири питања из Упитника (питања: 23, 24, 25 и 26).

Питања на која су испитаници давали одговоре у вези саобраћајне принуде односили су се на:

- колико је вероватно да ће их као возача контролисати полиција на уобичајеном путовању, за које су понуђени одговори из петостепене скале (1 – веома мало, до 5 – веома много),
- колико су пута у протеклих 12 месеци били контролисани од стране полиције, платили новчану казну за прекршај у саобраћају (осим казне за паркирање) и прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа (24а),
- ако су платили новчану казну за прекршај у саобраћају, због чега је то било (24б),
- ако су прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа, због чега је то било (24в),
- колико пута је возаче путничких аутомобила и мотоцикала, у протеклих 12 месеци, полиција контролисала за вожњу под дејством алкохола и
- колико пута је возаче путничких аутомобила и мотоцикала, у протеклих 12 месеци, полиција контролисала за вожњу под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова.

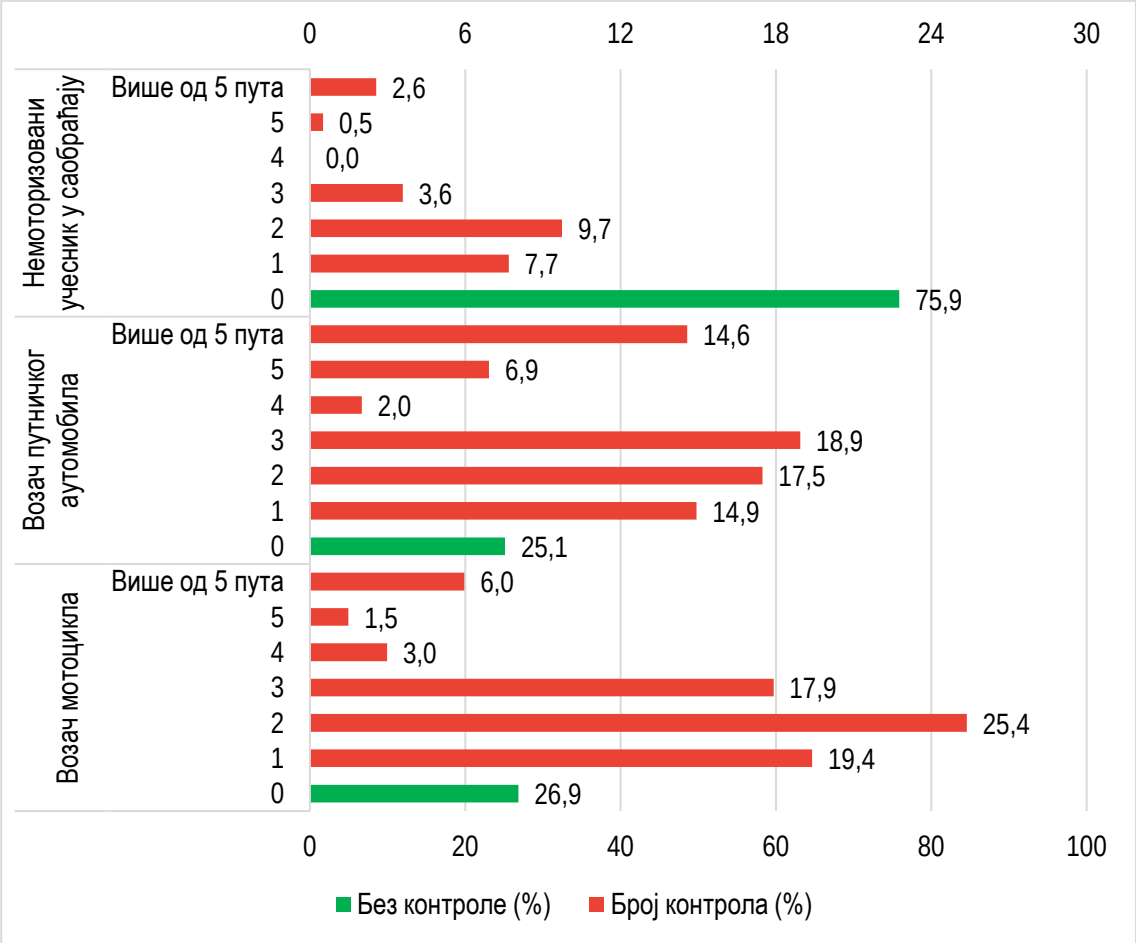
Субјективна процена вероватноће контроле од стране полиције на типичном путовању приказана је на Графикону 6.12.1 за одговор 5 – веома много. Највећи проценат испитаника исказао је мишљење да ће на типичном путовању полиција највероватније контролисати мотоциклисте за коришћење заштитне кациге (40,3%), а возаче путничких аутомобила за коришћење сигурносног појаса (32,1%).



Графикон 6.12.1. Вероватноћа контроле од стране полиције на типичном путовању возача путничког аутомобила и мотоциклисте (% веома много)

Према одговорима испитаника, најмање вероватно је да ће их полиција контролисати за вожњу под дејством психоактивних супстанци, и за то се изјаснило 7,7% возача путничких аутомобила и 4,5% возача мотоцикала.

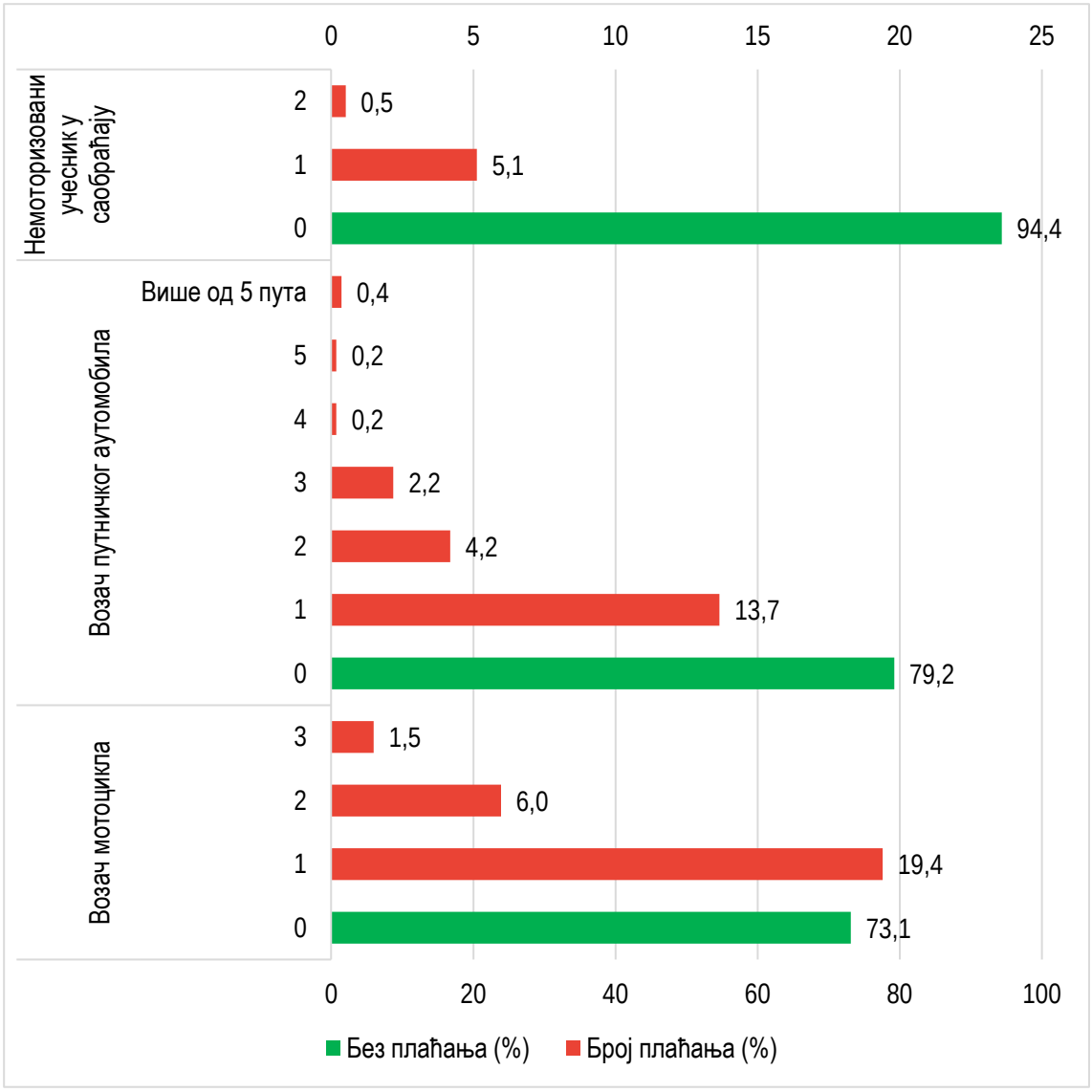
Број пријављених контрола од стране полиције у протеклих 12 месеци приказан је на Графикону 6.12.2. Немоторизовани учесници у саобраћају најчешће нису контролисани у наведеном периоду (75,9%), а 42,4% возача путничких аутомобила контролисано је 3 и више пута, док је 28,4% возача мотоцикала контролисано 3 и више пута.



Графикон 6.12.2. Број контрола од стране полиције у протеклих 12 месеци

На основу одговора испитаника, број пријављених плаћања новчаних казни за прекршаје у саобраћају (осим казне за паркирање) у протеклих 12 месеци приказан је на Графикону 6.12.3. Немоторизовани учесници у саобраћају најчешће нису платили ни једну новчану казну за прекршај у саобраћају (94,4%), а такође возачи путничких аутомобила најчешће нису платили ни једну новчану казну за прекршај у саобраћају (79,2%), као и возачи мотоцикала (73,1%).

Три и више казни за прекршаје у саобраћају пријавило је да су платили возачи путничких аутомобила (3%) и возачи мотоцикала (1,5%).

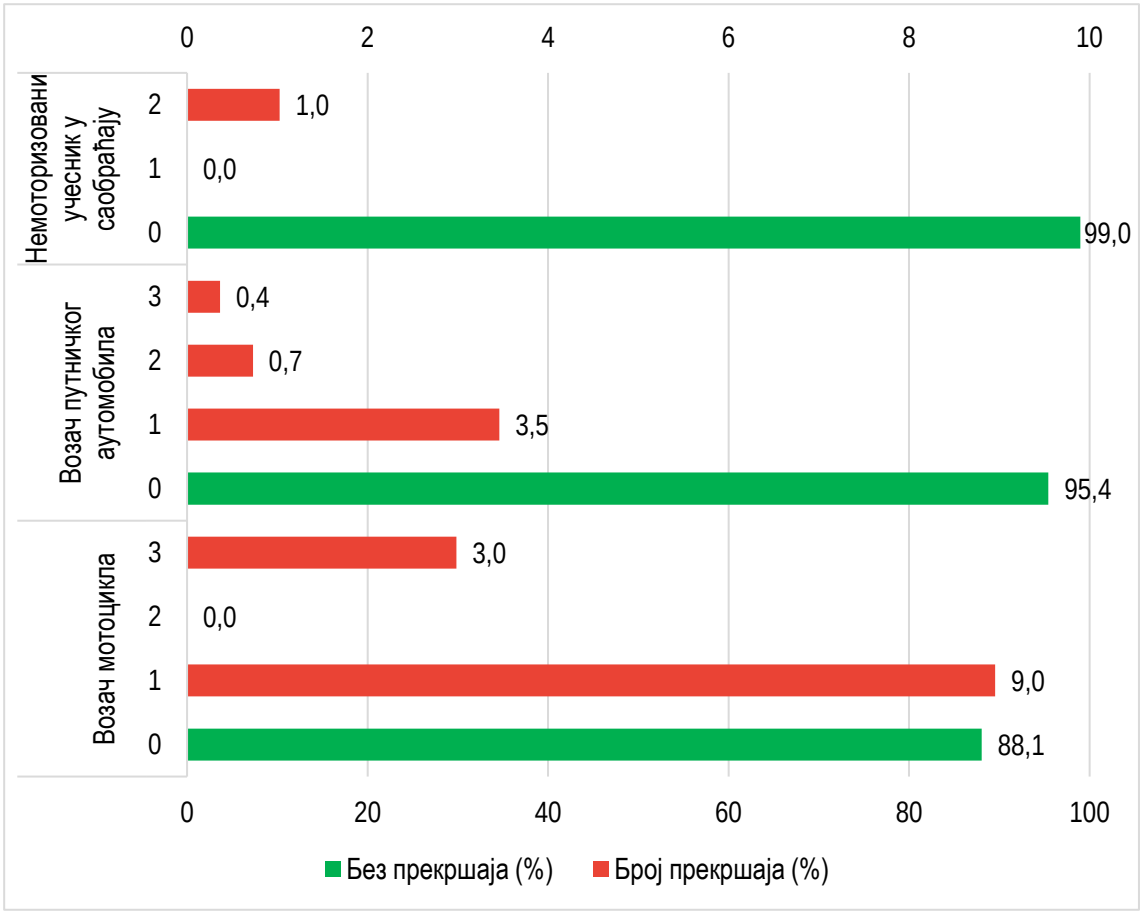


Графикон 6.12.3. Број плаћања новчаних казни за прекршај у саобраћају (осим казне за паркирање) у протеклих 12 месеци

На основу одговора испитаника, број прекршајно осуђених на суду због кршења саобраћајних прописа у протеклих 12 месеци приказан је на Графикону 6.12.4.

Немоторизовани учесници у саобраћају најчешће нису прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа у протеклих 12 месеци (99%), а такође возачи путничких аутомобила најчешће нису прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа у протеклих 12 месеци (95,42%), као и возачи мотоцикала (88,1%).

Возачи путничких аутомобила, 1,1% испитаника, пријавили су да су два и више пута прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа у протеклих 12 месеци, а 3% возача мотоцикала пријавило је да су прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа у протеклих 12 месеци.



Графикон 6.12.4. Број прекршајно осуђених на суду због кршења саобраћајних прописа у протеклих 12 месеци

У структури прекршаја за које су изречене новчане казне, у односу на укупан број испитаника, у протеклих 12 месеци (Графикон 6.12.5), највише испитаника пријавило је да су им изречене казне због кршења ограничења брзине (13,7%) и због некоришћења сигурносног појаса (5,1%). Веома мали проценат испитаника пријавио је да су им изречене новчане казне због вожње под дејством алкохола (1,4%).

Најмање испитаника (до 0,5%) пријавило је да су им изречене новчане казне, у односу на укупан број испитаника, у протеклих 12 месеци за следеће саобраћајне прекршаје: вожња под дејством психоактивних супстанци (0%), коришћење мобилног телефона као пешак током преласка пешачког прелаза (0,2%), некоришћење заштитне кациге као мотоциклиста (0,2%), некоришћење дечијег седишта (0,4%) и прелазак коловоза као пешак док је црвено светло за пешаке (0,5%).



Графикон 6.12.5. Структура прекршаја за које су изречене новчане казне у односу на укупан број испитаника у протеклих 12 месеци

Поред структуре прекршаја за које су изречене новчане казне у протеклих 12 месеци, у односу на укупан број испитаника, за период од протеклих 12 месеци анализирана је и структура прекршаја за које су изречене новчане казне у односу на укупан број прекршаја (Графикон 6.12.6) и структура прекршајних пресуда због кршења саобраћајних прописа у односу на укупан број прекршаја (Графикон 6.12.7 и Табела 6.12.1).

Према одговорима испитаника, у структури прекршаја за које су изречене новчане казне, у односу на укупан број прекршаја у протеклих 12 месеци, највише заступљени саобраћајни прекршаји су следећи: кршења ограничења брзине (45%), а затим некоришћења сигурносног појаса (16,5%), због коришћења мобилног телефона током вожње (11,9%) и због других разлога (12,9%).

Према одговорима испитаника, у структури прекршајних пресуда због кршења саобраћајних прописа, у односу на укупан број прекршаја у протеклих 12 месеци, такође су најзаступљенији одговори испитаника да су добили пресуде због: кршења ограничења брзине (42,4%), због вожње под дејством алкохола (10,2%) и због других разлога (20,3%).



Графикон 6.12.6. Структура прекршаја за које су изречене новчане казне у односу на укупан број прекршаја у протеклих 12 месеци



Графикон 6.12.7. Структура прекршајних пресуда због кршења саобраћајних прописа у односу на укупан број прекршаја у протеклих 12 месеци

Структура прекршаја и прекршајних пресуда у последњих 12 месеци приказана је упоредно у Табели 6.12.1. Из наведене табеле може се видети да су најчешћи пријављени прекршаји о којима су испитаници хтели да се изјасне: кршења ограничења брзине (44,6% новчаних казни и 42,4% прекршајних пресуда), некоришћење сигурносног појаса (16,5% новчаних казни и 6,8% прекршајних пресуда), коришћење мобилног телефона током вожње (11,2% новчаних казни и 8,5% прекршајних пресуда) и вожња под дејством алкохола (4,4% новчаних казни и 10,2% прекршајних пресуда). О значајном броју прекршајних пресуда због кршења саобраћајних прописа испитаници нису хтели да се изјасне (8,5% прекршајних пресуда). Значајан део новчаних казни и прекршајних пресуда припада другим разлозима (3,9/20,3%)

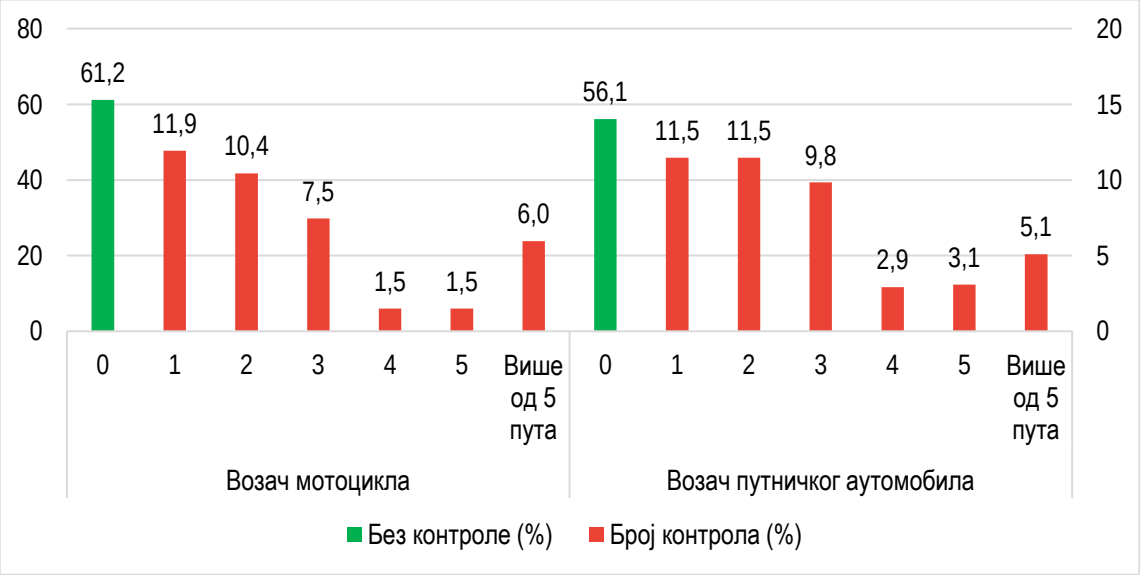
Табела 6.12.1. Структура прекршаја и прекршајних пресуда у последњих 12 месеци

	Изречене новчане казне у односу на укупан број испитаника (%)	Изречене новчане казне у односу на укупан број прекршаја (%)	Прекршајне пресуде због кршења саобраћајних прописа у односу на укупан број прекршаја (%)
Кршење ограничења брзине	13,7	44,6	42,4
Некоришћење сигурносног појаса	5,1	16,5	6,8
Други разлози	3,9	12,9	20,3
Коришћење мобилног телефона током вожње	3,5	11,2	8,5
Вожња под дејством алкохола	1,4	4,4	10,2
Без одговора (не желим да одговорим)	1,0	3,2	8,5
Прелажење коловоза, ван пешачког прелаза, где није дозвољено	0,9	2,8	1,7
Прелажење коловоза, као пешак, док је црвено светло за пешаке	0,5	1,6	0,0
Некоришћење дечијег седишта	0,4	1,2	1,7
Некоришћење заштитне кациге као мотоциклиста	0,2	0,8	0,0
Коришћење мобилног телефона, као пешак, током прелажења коловоза	0,2	0,8	0,0
Вожња под дејством психоактивних супстанци	0,0	0,0	0,0

У оквиру сагледавања ставова испитаника о саобраћајној принуди анализирани су и одговори на питање колико пута је у протеклих 12 месеци возаче путничких аутомобила и мотоцикала полиција контролисала за вожњу под дејством алкохола (Графикон 6.12.8) и под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова (Графикон 6.12.9).

На Графикону може се видети да за вожњу под дејством алкохола полиција најчешће није ни контролисала возаче путничких аутомобила (56,1%) и возаче мотоцикала (61,2%), па је зато и очекивано да су њихове процене вероватноће контроле за то ризично понашање релативно мале: од стране возача путничких аутомобила (13,7%) и од стране возача мотоцикала (14,9%). Просечан број контрола за вожњу под дејством алкохола по возачу путничког аутомобила износи 1,17, а по возачу мотоцикла износи 0.99.

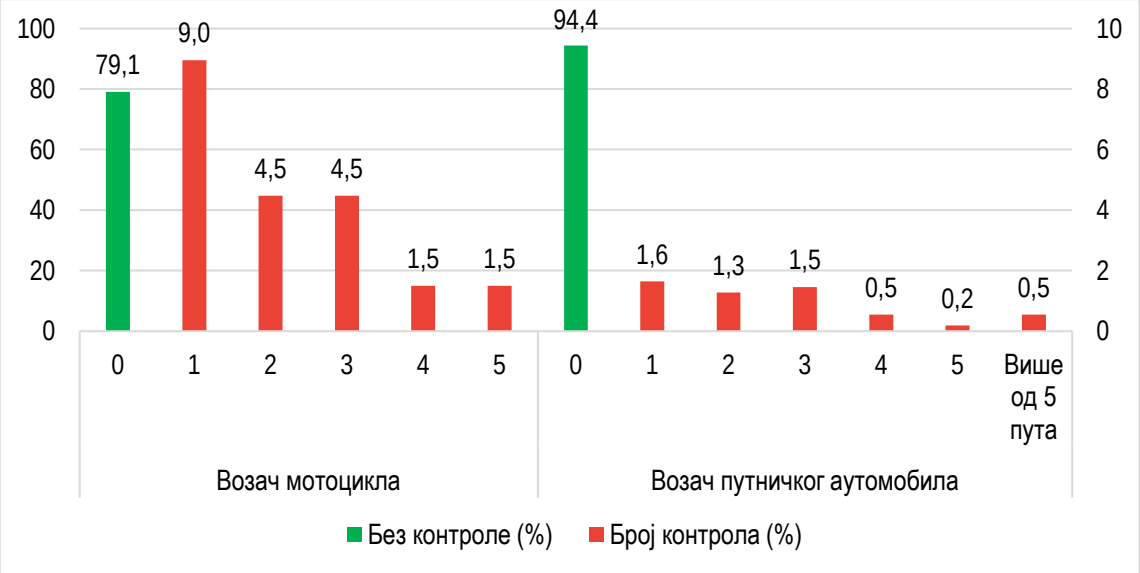
Посебно је карактеристично да је проценат броја контрола испитаника од стране полиције за вожњу под дејством алкохола има изражен тренд смањења од 0 контрола до 5 контрола и изражен скок удела испитаника који су контролисани 5 и више пута (6% за возаче мотоцикала и 5,1% за возаче путничких аутомобила).



Графикон 6.12.8. Број контрола испитаника од стране полиције за вожњу под дејством алкохола у протеклих 12 месеци

На Графикону 6.12.9 може се видети да полиција најчешће није контролисала возаче путничких аутомобила (94,4%) и мотоцикала (79,1%) ни за вожњу под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова, па је зато, такође, и очекивано да су њихове процене вероватноће контроле за то ризично понашање релативно мале: 7,7% возача путничких аутомобила и 4,5% возача мотоцикала. Просечан број контрола за вожњу под дејством под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова по возачу путничког аутомобила износи 0,15, а по возачу мотоцикла износи 0,45.

За овај вид контроле од стране полиције, поред тога што није интензиван, карактеристично је да је ова врста контроле интензивнија код возача мотоцикала (20,9% возача мотоцикала су контролисани) у односу на возаче путничких аутомобила (5,6% возача путничких аутомобила су контролисани).



Графикон 6.12.9. Број контрола испитаника од стране полиције за вожњу под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова у протеклих 12 месеци

7. СТАВОВИ КАТЕГОРИЈА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ НА ПОДРУЧЈУ ГРАДА БЕОГРАДА

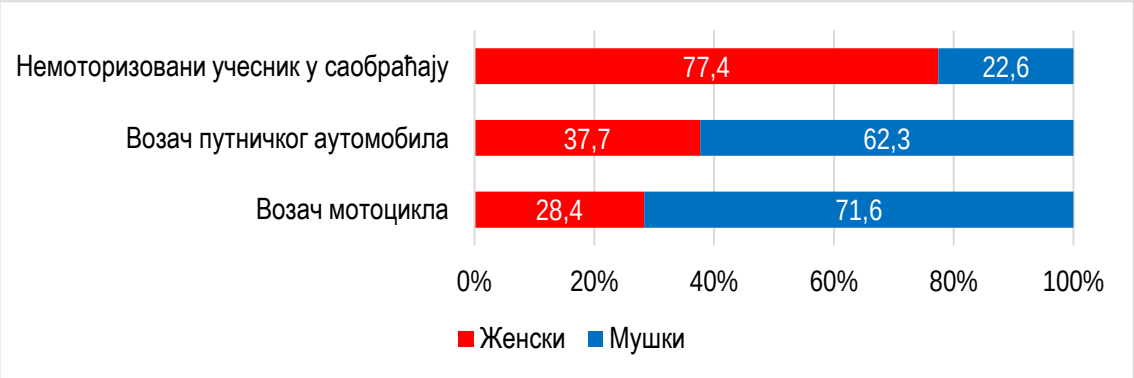
Након сагледаних, укупно за свих 811 анкетираних испитаника, 11 кључних области које су обухваћене Упитником (социо-демографска обележја, коришћење различитих начина путовања, забринутост за безбедност саобраћаја, прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају, подршка заштитним мерама безбедности саобраћаја, самопријављено понашање, ставови према безбедности саобраћаја, перцепција ризика и фактора који доприносе настанку саобраћајних незгода, понашање осталих учесника у саобраћају, учешће у саобраћајним незгодама и саобраћајна принуда), извршена је и компаративна анализа одговора испитаника за све три категорије учесника (возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници).

Одговори испитаника из ове анализе треба да омогуће сагледавање ставова три основне категорије учесника у саобраћају које су обухваћене Упитником, али и да омогуће фокусирање мера и активности ка оној категорији учесника чији се ставови значајно разликују у односу на друге две категорије.

7.1. СОЦИО-ДЕМОГРАФСКА ОБЕЛЕЖЈА

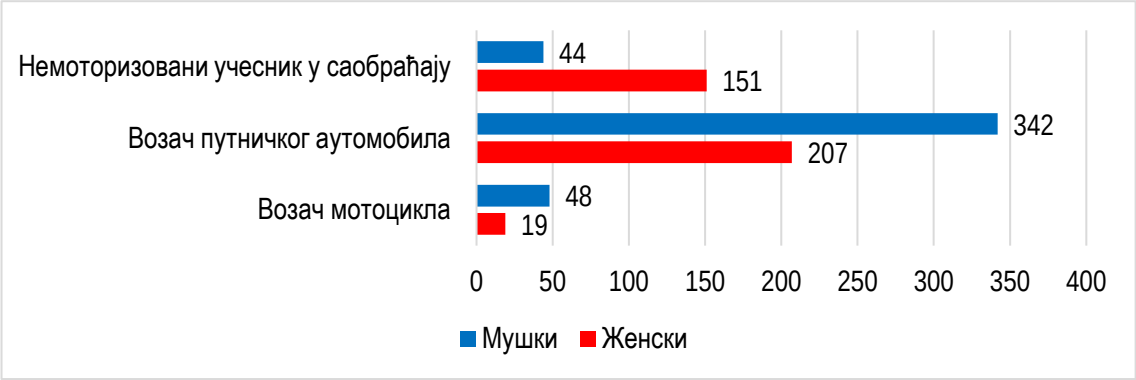
Социо-демографска обележја сагледана су за сваку од три категорије учесника у саобраћају обухваћене истраживањем према: полу, типу анкетирања, поседовању возачке дозволе за путнички аутомобил, односно мотоцикл, интензитету управљања у последњих 12 месеци путничким аутомобилом, односно мотоциклом, заступљености сваке од наведене три категорије у општини пребивалишта, старосној структури испитаника, према нивоу образовања и перцепцији животног окружења.

У односу на укупан број испитаника из сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су биле обухваћене истраживањем, од 22,6% до 71,6% били су заступљени испитаници мушког пола, с тим да је процентуално највише испитаника мушког пола било у категорији возача мотоцикала (71,6%). Испитаници женског пола били су заступљени од 28,4% (за возаче мотоцикала) до 77,4% код немоторизованих учесника у саобраћају (Графикон 7.1.1).



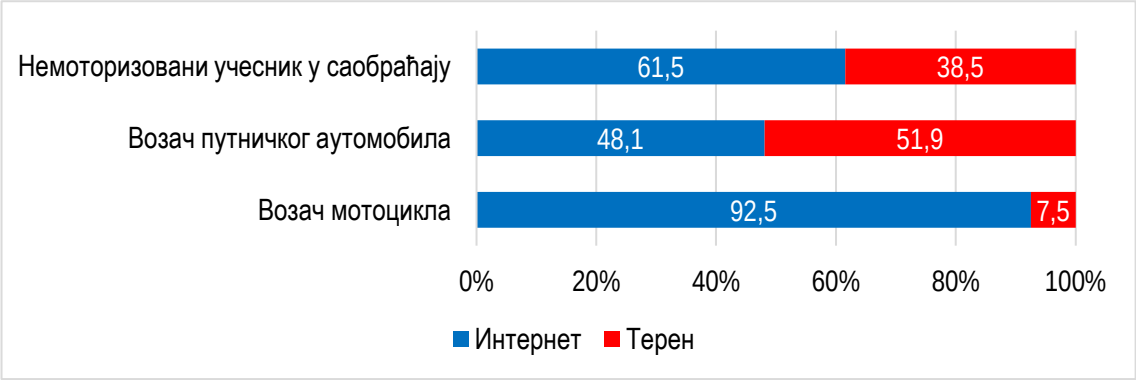
Графикон 7.1.1. Структура категорија учесника у саобраћају према полу (%)

Апсолутни подаци о полу испитаника за све три категорије учесника у саобраћају дати су на Графикону 7.1.2, и указују да је највећа разлика у односу на пол испитаника евидентирана у истраживању код немоторизованих учесника у саобраћају, где су испитаници женског пола били заступљени 3,4 пута више него испитаници мушког пола.



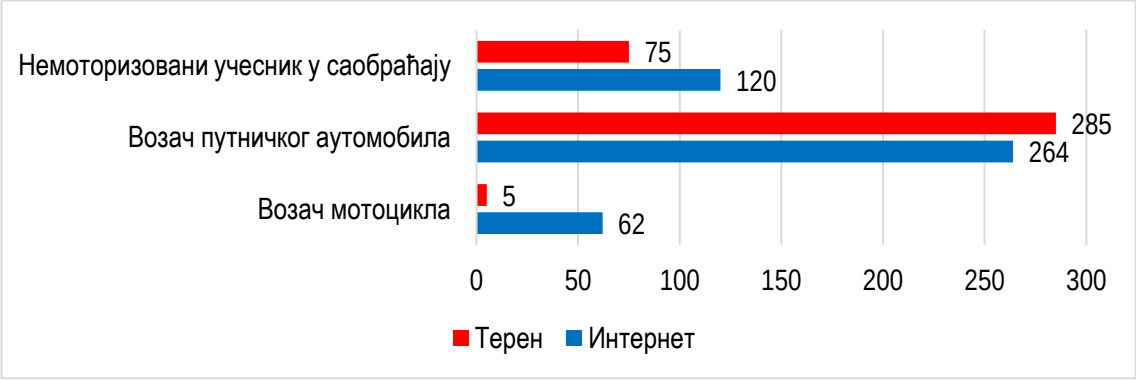
Графикон 7.1.2. Структура категорија учесника у саобраћају према полу

Обзиром да је анкетирање извршено на два начина, путем теренског и интернет истраживања, сагледано је учешће испитаника из сваке од три категорије учесника у саобраћају које су обухваћене истраживањем. Према категоријама учесника у саобраћају, у односу на укупан број испитаника из сваке категорије, интернет анкету попунило је највише возача мотоцикала (92,5%), док је највише возача путничких аутомобила анкетирано на терену (51,9%) (Графикон 7.1.3).



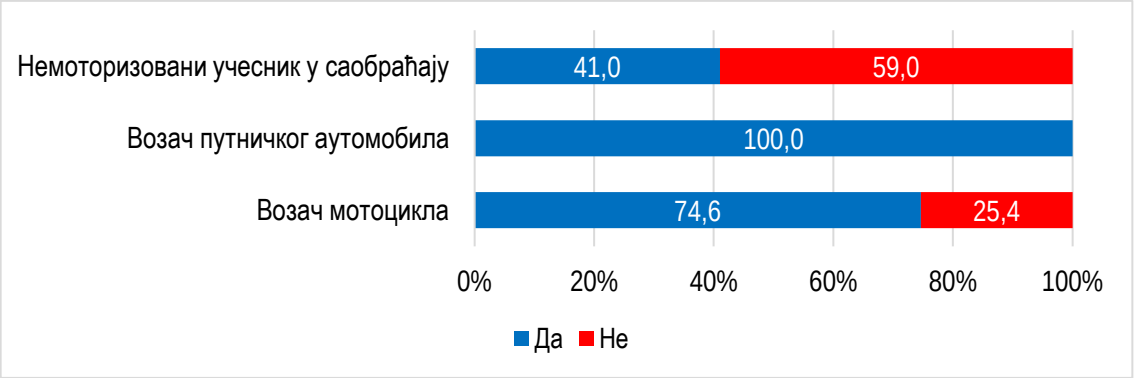
Графикон 7.1.3. Структура категорија учесника у саобраћају према типу анкетирања (%)

Апсолутни подаци о типу анкетирања за све три категорије учесника у саобраћају дати су на Графикону 7.1.4, и указују да је највећа разлика код категорије учесника у саобраћају, у односу на начин анкетирања, код возача мотоцикала, где су испитаници који су попунили интернет анкету били заступљени 12,4 пута више него испитаници који су обухваћени теренским истраживањем, што је и очекивано обзиром да је истраживање спроведено у периоду децембар-фебруар, када није интензивно коришћење мотоцикала у граду Београду.

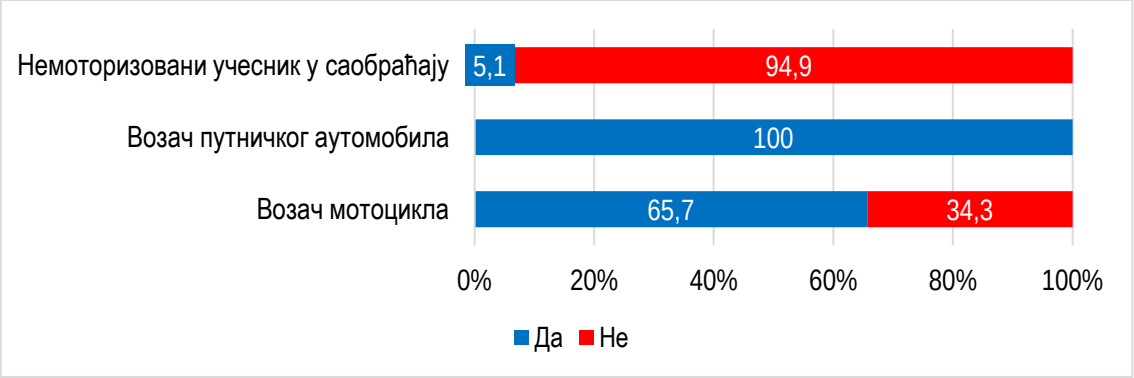


Графикон 7.1.4. Структура категорија учесника у саобраћају према типу анкетирања

Возачку дозволу за путнички аутомобил имали су и испитаници из остале две категорије учесника у саобраћају, поред возача путничких аутомобила, и то возачи мотоцикала 74,6% и испитаници који су се изјаснили као немоторизовани учесници у саобраћају (41%), што указује да немоторизовани учесници имају возачку дозволу, али не возе, а њих 5,1% су се изјаснили да су ипак управљали у последњих 12 месеци путничким аутомобилом. Иако се 74,6% возача мотоцикала изјаснило да имају возачку дозволу за вожњу путничког аутомобила, њих 65,7% изјаснило се да су у протеклих 12 месеци управљали путничким аутомобилом (Графикон 7.1.5 и Графикон 7.1.6).

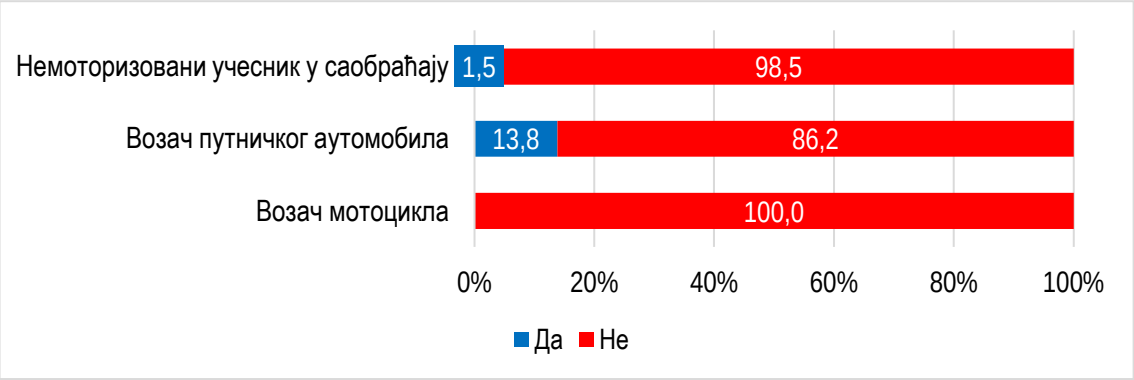


Графикон 7.1.5. Поседовање возачке дозволе за путнички аутомобил према категорији учесника у саобраћају (%)

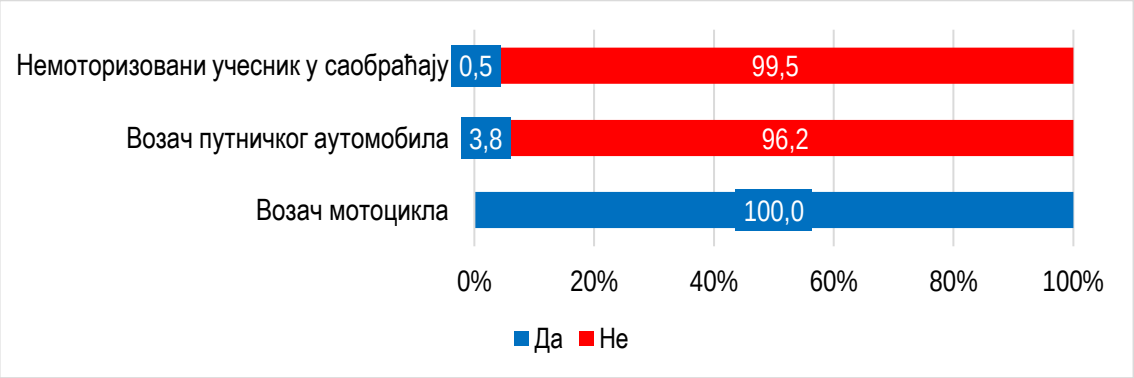


Графикон 7.1.6. Управљање путничким аутомобилом у последњих дванаест месеци према категорији учесника у саобраћају (%)

Возачку дозволу за мотоцикл, такође су, поред возача мотоцикала, имали испитаници из остале две категорије учесника у саобраћају, и то возачи путничког аутомобила 13,8% и испитаници који су се изјаснили као немоторизовани учесници у саобраћају (1,5%). И возачи путничких аутомобила и немоторизовани учесници у саобраћају су се у мањем проценту изјаснили да су у протеклих 12 месеци, ипак управљали мотоциклом (3,8% немоторизовани учесници у саобраћају и 0,5% возачи путничких аутомобила) (Графикон 7.1.7 и Графикон 7.1.8).

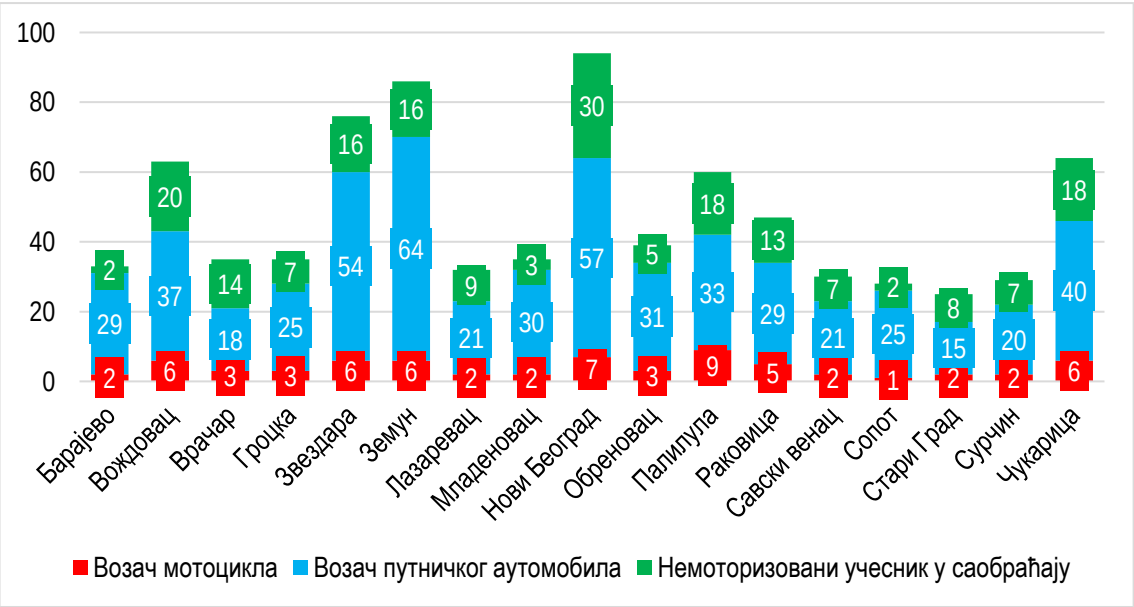


Графикон 7.1.7. Поседовање возачке дозволе за мотоцикл према категорији учесника у саобраћају (%)



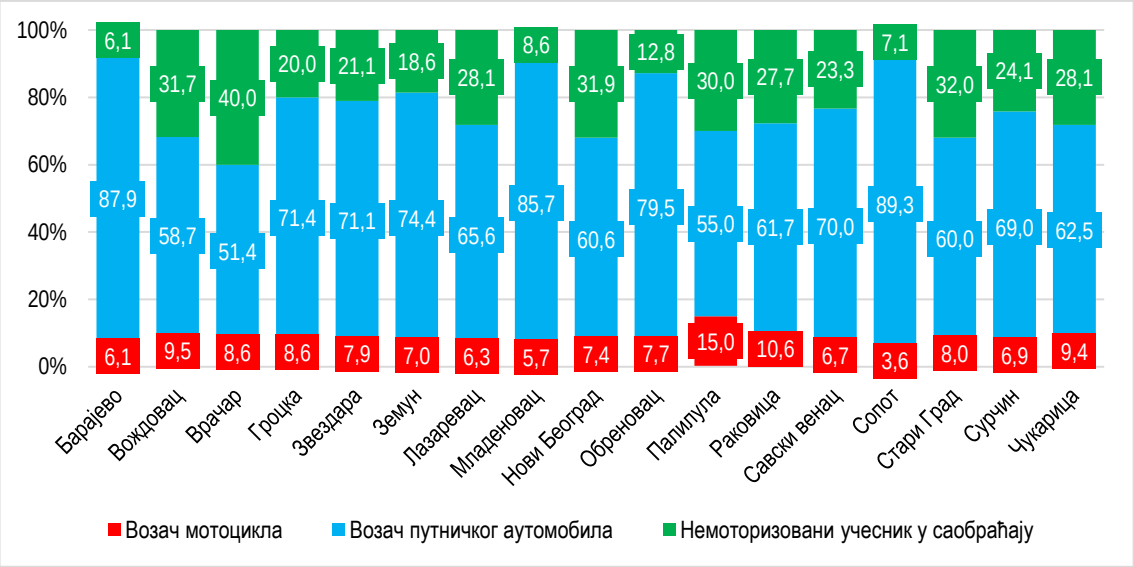
Графикон 7.1.8. Управљање мотоциклом у последњих дванаест месеци према категорији учесника у саобраћају (%)

Структура сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, према општини пребивалишта испитаника приказана је у апсолутним вредностима и процентуално у односу на укупан број испитаника из те општине на Графиконима 7.1.9 и 7.1.10.



Графикон 7.1.9. Број учесника у саобраћају према категорији учесника и општини пребивалишта

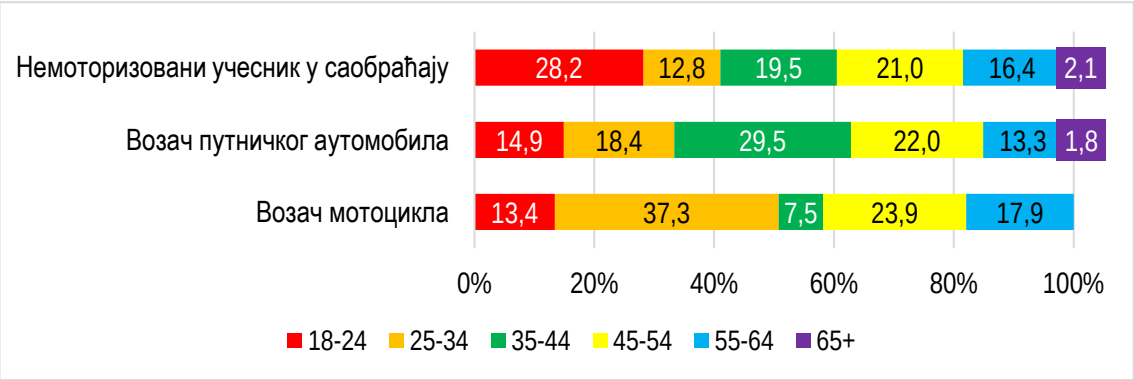
Највише испитаника из сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, евидентирано је за градску општину Нови Београд, што је и очекивано обзиром на број становника ове општине.



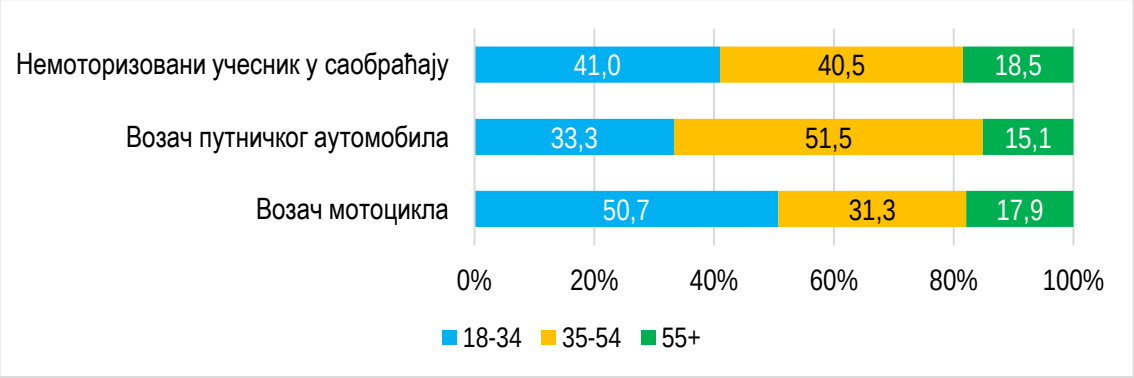
Графикон 7.1.10. Број учесника у саобраћају према категорији учесника и општини пребивалишта (%)

Структура сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, према старости испитаника приказана је на два начина: у 6 класа, имајући у виду ранија ESRA истраживања (Графикон 6.2.10) и у три класе, а на основу прихваћене методологије узорковања (Графикон 7.1.12).

Најзаступљенији учесници у саобраћају из сваке категорије наведени су према старосној структури од 6 класа, односно у три класе. Код немоторизованих учесника у саобраћају најзаступљенији су из старосне групе 18-24 године (28,2%), односно 18-34 године (41%). Код возача путничких аутомобила најзаступљенији учесници су из старосне групе 35-44 године (35,44%), односно 35-54 године (51,5%). Код возача мотоцикала најзаступљенији учесници су из старосне групе 25-34 године (37,3%), односно 18-34 године (50,7%).

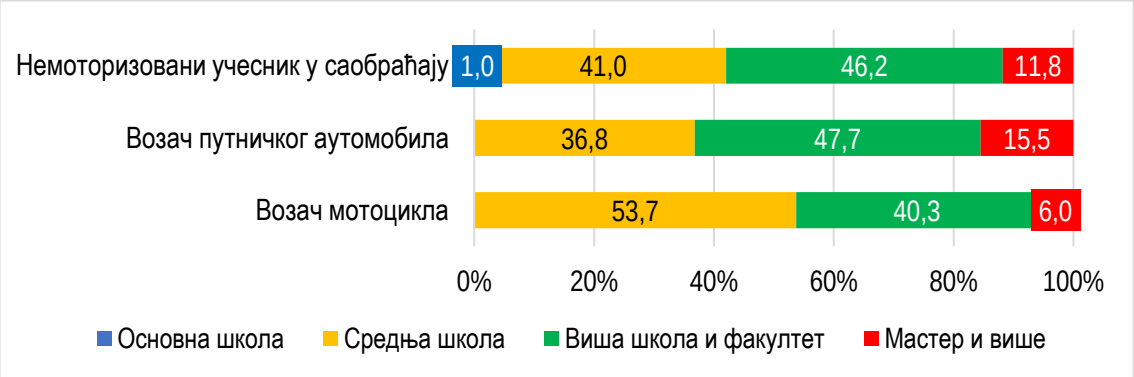


Графикон 7.1.11. Структура учесника у саобраћају према старости у 6 класа и категорији (%)



Графикон 7.1.12. Структура учесника у саобраћају према старости у 3 класе и категорији (%)

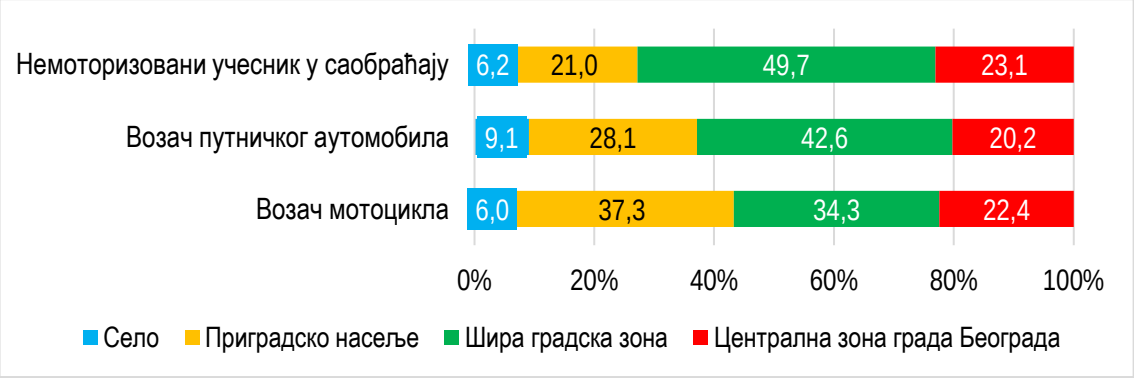
Структура сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, према нивоу образовања испитаника, приказана је процентуално у односу на укупан број испитаника из те категорије учесника у саобраћају (Графикон 7.1.13). Код немоторизованих учесника у саобраћају највише испитаника било је са високим или вишим нивоом образовања (46,2%). Код возача путничких аутомобила, такође је највише учесника било са високим или вишим нивоом образовања (47,7%). Код возача мотоцикала највише учесника било је са завршеном средњом школом (53,7%).



Графикон 7.1.13. Структура учесника у саобраћају према нивоу образовања и категорији (%)

Структура сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, према перцепцији животног окружења испитаника, приказана је процентуално у односу на укупан број испитаника из те категорије учесника у саобраћају (Графикон 6.2.13). Са наведеног графикона може се видети да су се испитаници из све три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене у истраживању, изјаснили да живе у различитим условима окружења (у селу, у приградским насељима, у широј зони града Београда и у централној зони града Београда).

Код немоторизованих учесника у саобраћају највише испитаника било је из шире градске зоне града Београда (49,7%). И код возача путничких аутомобила, такође је највише учесника било из шире градске зоне града Београда (42,6%). Код возача мотоцикала, највише испитаника било је из приградских насеља (34,3%).

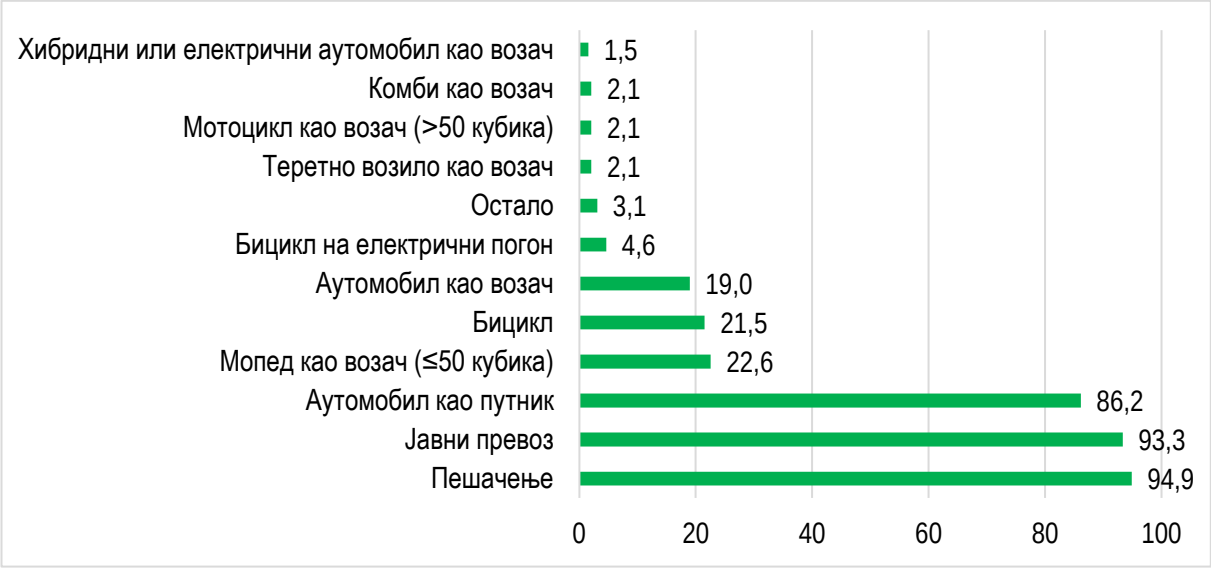


Графикон 7.1.14. Структура учесника у саобраћају према перцепцији животног окружења и категорији (%)

7.2. **КОРИШЋЕЊЕ РАЗЛИЧИТИХ НАЧИНА ПУТОВАЊА**

На питање које се односи на учесталост коришћења појединог начина путовања у протеклих 12 месеци (Графикон 6.3.5) као најчешћи начини путовања немоторизованих учесника у саобраћају евидентирани су: пешачење (94,9%), коришћење јавног превоза (93,3%) и коришћење аутомобила као путник (86,2%).

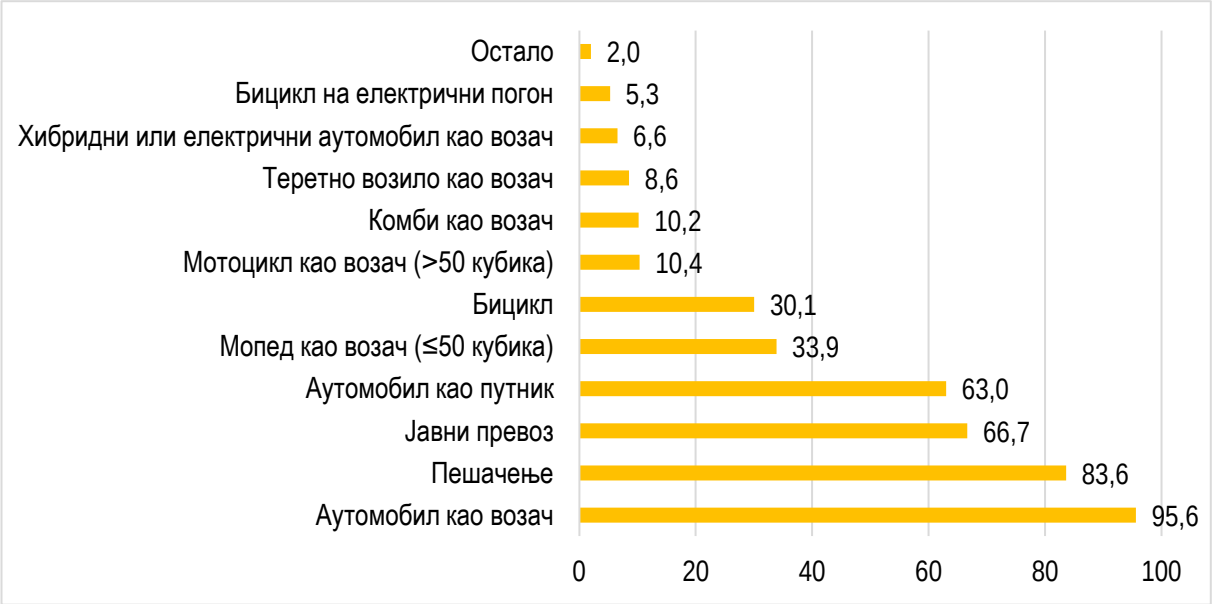
Као остали начини путовања, по један испитаник из категорије немоторизованих учесника у саобраћају навео је: коришћење мотоцикла као сувозач, вожња електричног тротинета, коришћење такси возила, вожња возом, вожња авионом и вожња ролера.



Графикон 7.2.1. Учесталост коришћеног начина путовања немоторизованих учесника у саобраћају (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци)

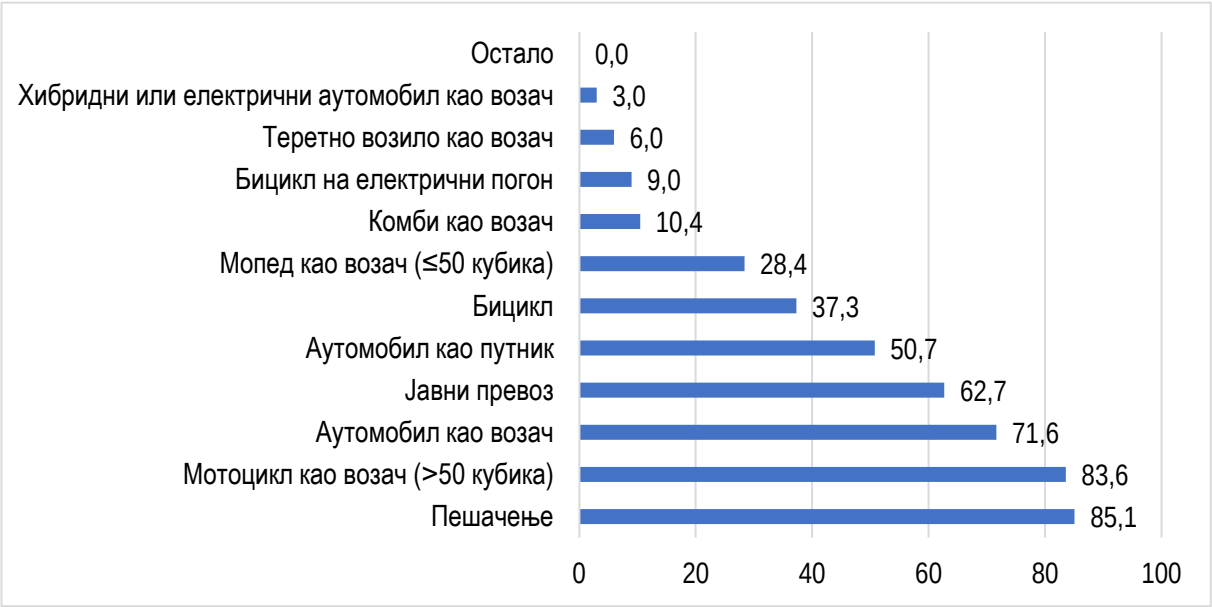
На питање која се односи на учесталост коришћења појединог начина путовања у протеклих 12 месеци (Графикон 7.2.2) као најчешћи начини путовања возача путничких аутомобила евидентирани су: коришћење аутомобила као возач (95,6%), пешачење (83,6%) и коришћење јавног превоза (66,7%).

Као остали начини путовања, испитаници који су се изјаснили као возачи путничких аутомобила навели су: вожња електричног тротинета (5 испитаника), вожња као возач аутобуса јавног превоза (2 испитаника), вожња такси возилом (2 испитаника) и вожња возом (1 испитаник).



Графикон 7.2.2. Учесталост коришћеног начина путовања возача путничких аутомобила (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци)

На питање које се односи на учесталост коришћења појединог начина путовања у протеклих 12 месеци (Графикон 7.2.3) као најчешћи начини путовања мотоциклиста евидентирани су: пешачење (85,1%), коришћење мотоцикла као возач (83,6%) и коришћење аутомобила као возач (71,6%).



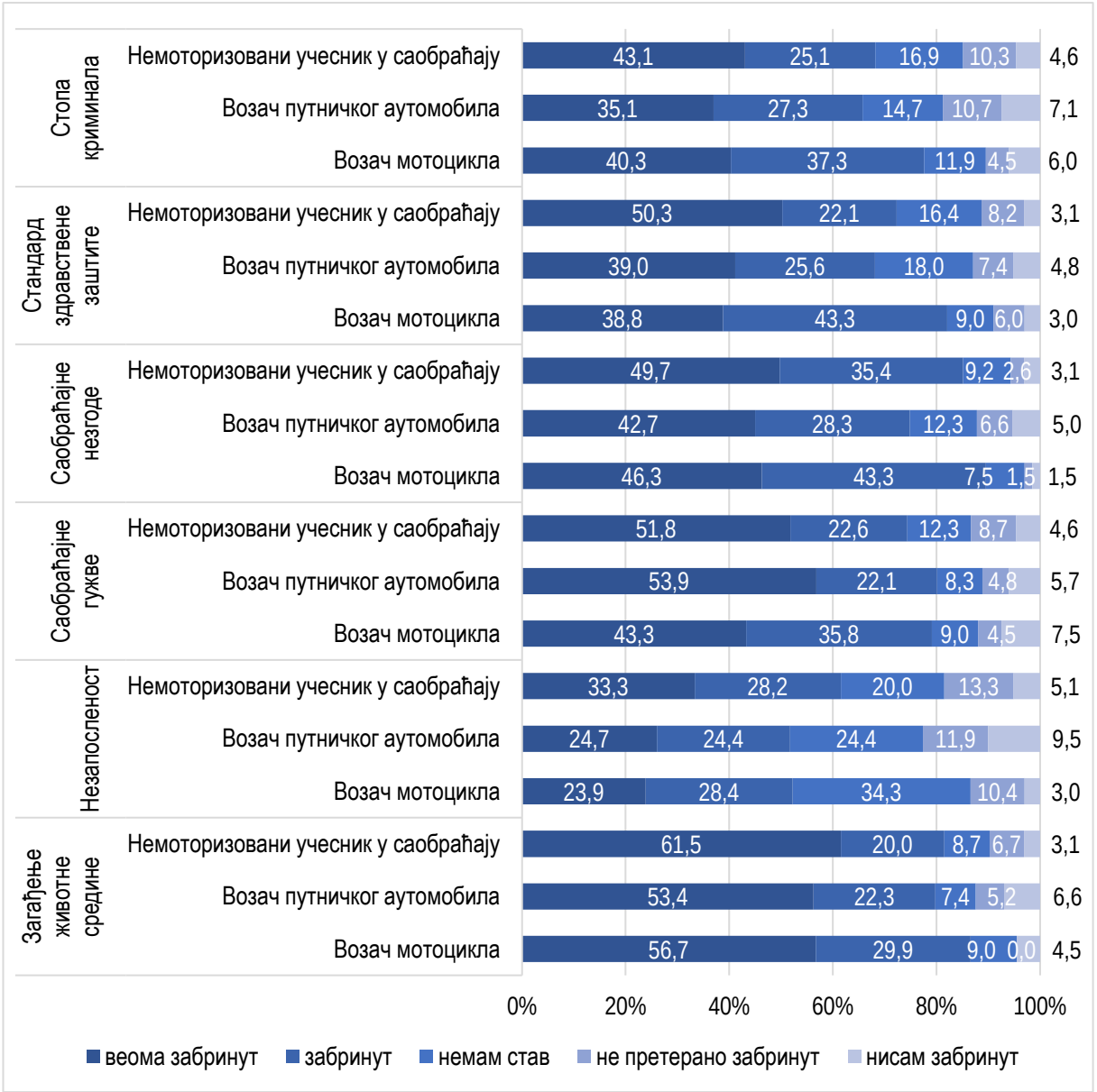
Графикон 7.2.3. Учесталост коришћеног начина путовања мотоциклиста (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци)

7.3. **ЗАБРИНУТОСТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА**

Сви испитаници укључени у истраживање ставова учесника у саобраћају у граду Београду (возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају) питани су колико су забринути за поједина друштвена питања, укључујући и забринутост због саобраћајних незгода и саобраћајних гужви. Своје личне ставове испитаници су дали на петостепеној скали која је приказана нумеричким вредностима, где 1 означава веома забринут/а, а 5-нисам забринут/а.

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем за свако од 6 друштвених проблема дата је на Графикону 6.4.1. Одговори испитаника указују да су веома забринути за проблем настанка саобраћајних незгода: 49,7% немоторизованих учесника у саобраћају, 42,7% возача путничких аутомобила и 46,3% возача мотоцикала. Такође, одговори испитаника указују да су веома забринути за проблем саобраћајних гужви: 51,8% немоторизованих учесника у саобраћају, 53,9% возача путничких аутомобила и 43,3% возача мотоцикала.

У односу на друге друштвене проблеме, највећа забринутост за све три категорије учесника у саобраћају, обухваћене истраживањем, је загађеност животне средине (од 53,4% код возача путничких аутомобила, до 61,5% код немоторизованих учесника у саобраћају), док је најмања забринутост за незапосленост (од 23,9% код возача мотоцикала до 33,3% код немоторизованих учесника у саобраћају).



Графикон 7.3.1. Забринутост за поједина друштвена питања према категорији учесника у саобраћају

7.4. **ПРИХВАТЉИВОСТ НЕБЕЗБЕДНОГ ПОНАШАЊА У САОБРАЋАЈУ**

Сви испитаници укључени у истраживање ставова учесника у саобраћају у граду Београду (возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају) питани су колико је прихватљива одређена тврдња за већину других људи у средини у којој живе, а колико за њих лично. Мишљење других људи о ризичним понашањима, као и лично мишљење, анализирано је за сваку од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, за следећи број тврдњи: за возаче путничких аутомобила 18 тврдњи груписаних у 5 области (брза вожња, ометана вожња, вожња под утицајем, коришћење заштитних система и остала понашања возача), за возаче мотоцикала анализирано је 5 тврдњи и за немоторизоване учеснике у саобраћају анализирано је 6 тврдњи.

Испитаници су одговоре могли да изаберу на петостепеној скали: 1-неприхватљиво (потпуно), 2-делимично неприхватљиво, 3-ниједно, 4-делимично прихватљиво и 5-прихватљиво (потпуно). На графиконима који илуструју прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају тамнија нијанса боје одражава мању прихватљивост, а светлија нијанса боје већу прихватљивост одређеног ризичног понашања.

7.4.1. **Прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају – већина других људи**

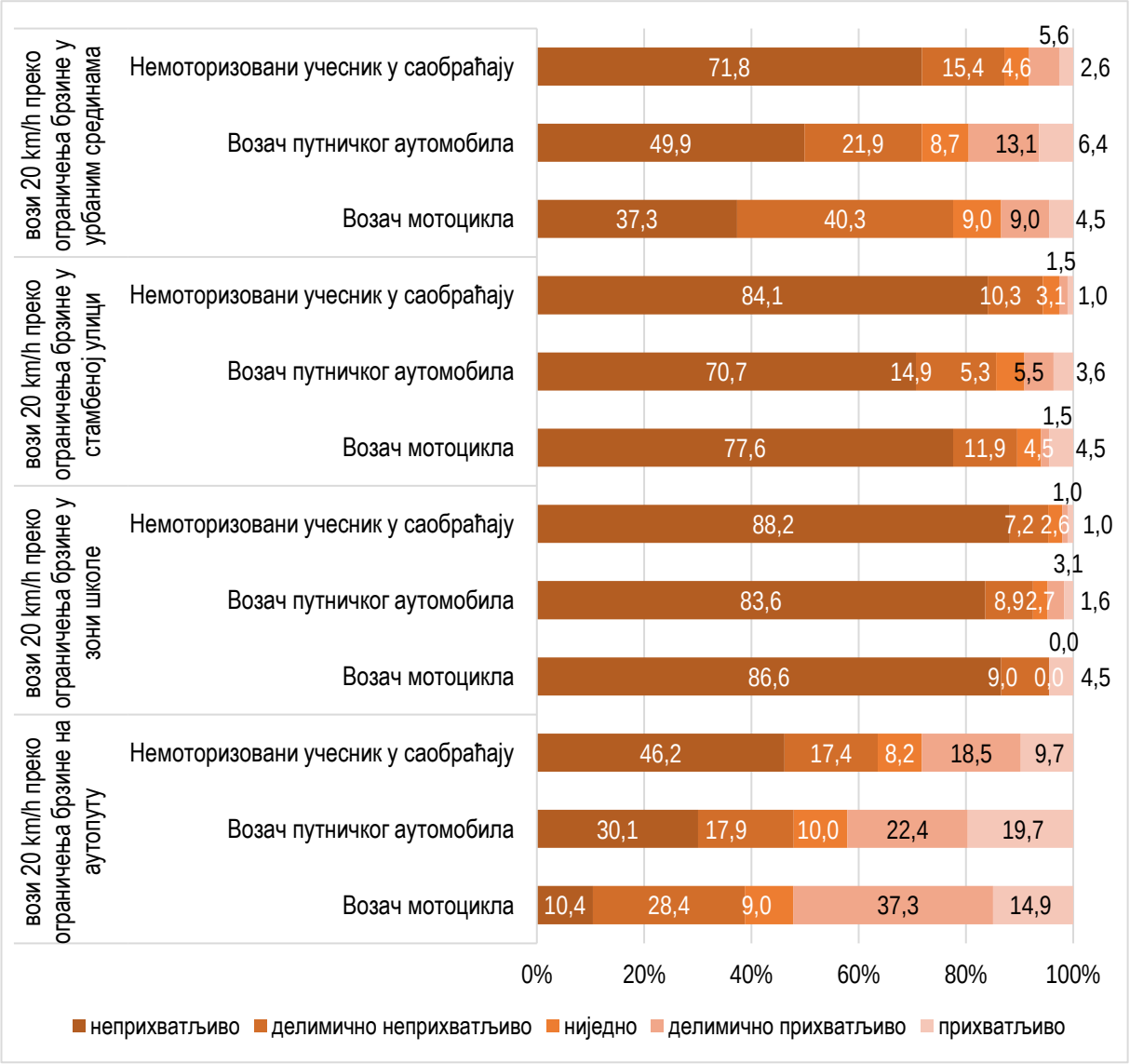
Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања возача путничких аутомобила за област брзе вожње, за сваку од четири тврдње о вожњи 20 km/h преко ограничења брзине (у урбаној средини, у стамбеној улици, у зони школе и на аутопуту), приказана је на Графикону 6.5.1.

За сваку од четири тврдње дате на наведеном графикону, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је такво ризично понашање возача у вези брзе вожње неприхватљиво, и то од 46,2% за прекорачење брзине 20 km/h на аутопуту, до 88,2% за прекорачење брзине 20 km/h у зони школе.

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора у вези мишљења других људи био је за неприхватање тврдње о вожњи 20 km/h преко ограничене брзине у зони школе, и то од 83,6% (возачи путничких аутомобила) до 88,2% (немоторизовани учесници у саобраћају).

С друге стране, за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат неприхватљивих одговора у вези мишљења других људи био је за тврдњу о вожњи 20 km/h преко ограничене брзине на аутопуту, и то од 10,4% (возачи мотоцикала) до 46,2% (немоторизовани учесници у саобраћају).

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања возача путничких аутомобила за област ометане вожње, за сваку од 4 тврдње у вези коришћења мобилног телефона: провером или ажурирањем друштвених мрежа, куцањем текстуалних порука и провером e-mail поште, или коришћењем мобилног телефона током вожње, као и у вези вожње када је возач уморан или поспан, приказана је на Графикону 7.4.2.

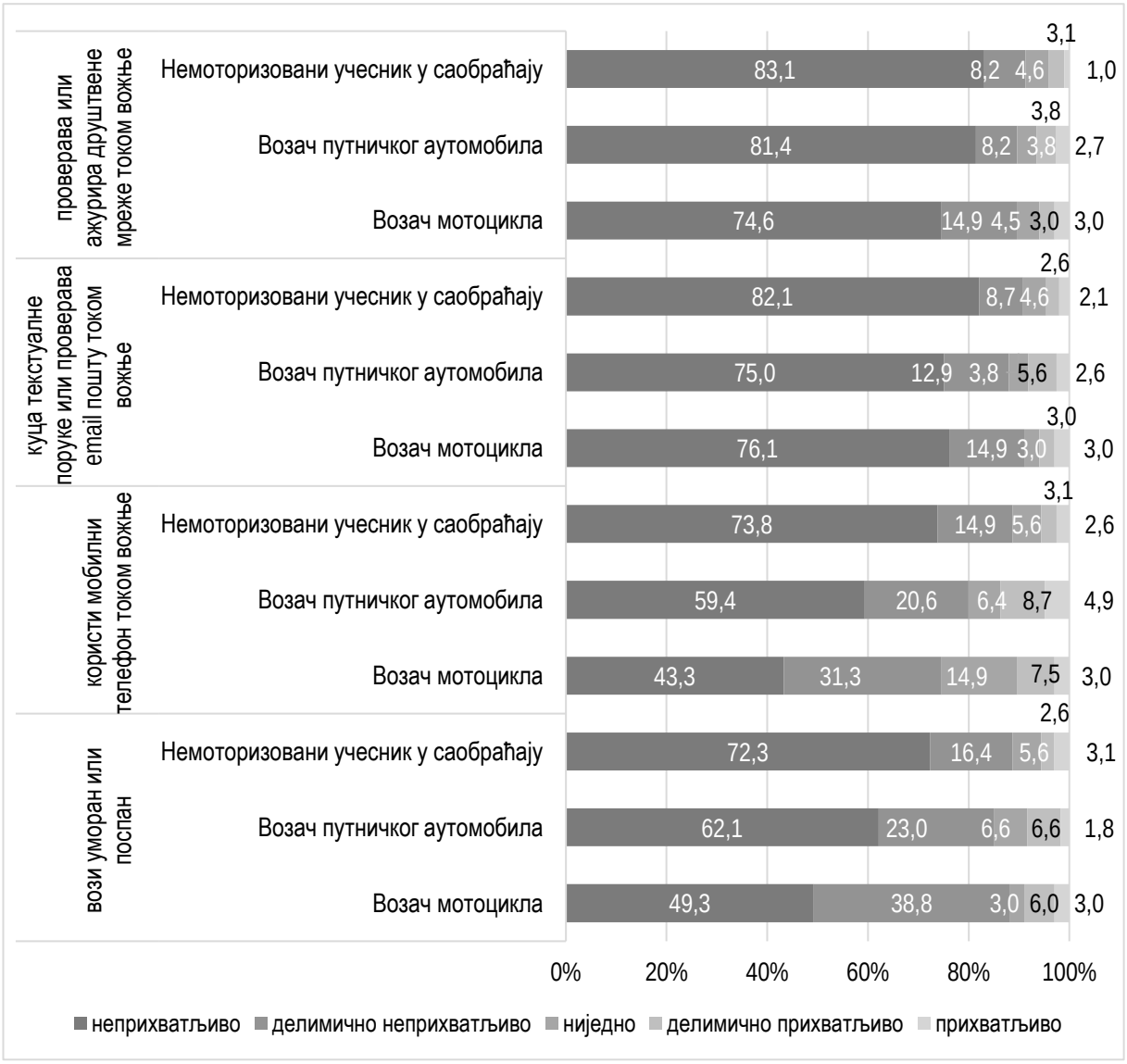


Графикон 7.4.1. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (брза вожња) према категоријама учесника у саобраћају (%)

За сваку од четири тврдње дате на наведеном графикону, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је такво ризично понашање возача у вези ометане вожње неприхватљиво, и то 72,3% за вожњу када је возач уморан или поспан, до 83,1% за проверавање или ажурирање друштвених мрежа током вожње.

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора у вези неприхватљивог мишљења других људи евидентирано је за тврдњу о вожњи када возач проверава или ажурира друштвене мреже, и то од 83,1% (немоторизовани учесници у саобраћају) до 74,6% (возачи мотоцикала).

С друге стране, најмања средња вредност процента одговора све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, о неприхватању од стране других људи, било је за тврдњу о коришћењу мобилног телефона током вожње од стране возача, и то од 43,3% (возачи мотоцикала) до 73,8% (немоторизовани учесници у саобраћају).



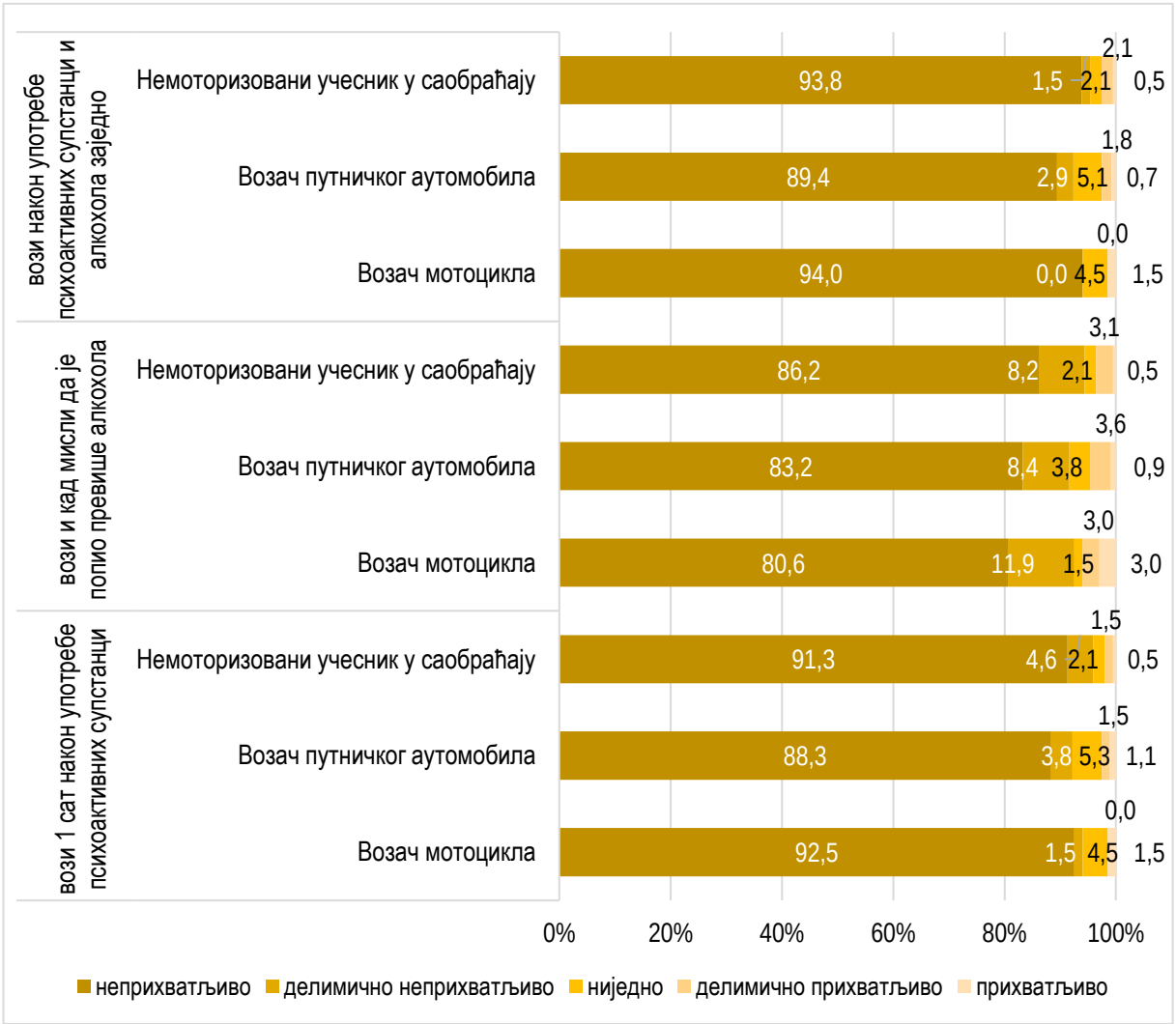
Графикон 7.4.2. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (ометана вожња) према категоријама учесника у саобраћају (%)

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања возача путничких аутомобила за област вожње под утицајем, за сваку од три тврдње у вези: вожње након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно, вожње и када возач мисли да је попио превише алкохола и вожње један сат након употребе психоактивних супстанци, приказана је на Графикону 7.4.3.

За две од три тврдње дате на наведеном графикону, немоторизовани учесници у саобраћају изјаснили су се у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је за друге људе такво ризично понашање возача путничких аутомобила у вези вожње под утицајем неприхватљиво, и то 93,8% за вожњу након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно и 86,2% за вожњу када возач мисли да је попио превише алкохола. Возачи мотоцикала изјаснили су се у највећем проценту (92,5%) да је за друге људе неприхватљива тврдња о вожњи један сат након употребе психоактивних супстанци.

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора за мишљење других људи је да је неприхватљива тврдња о вожњи када возач вози након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно, и то од 89,4% (возачи путничких аутомобила) до 94% (возачи мотоцикала).

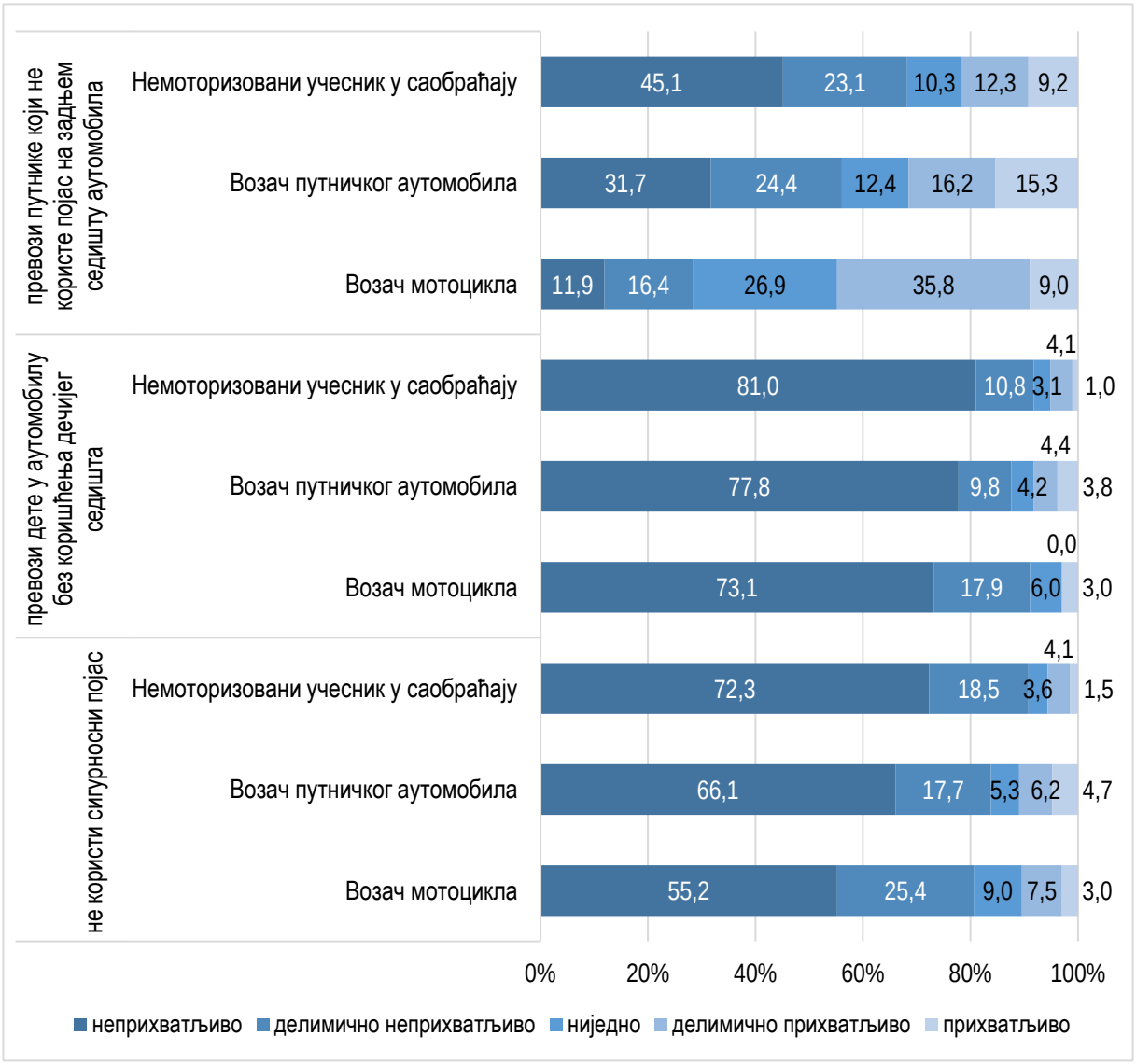
Проценат одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања возача путничких аутомобила за област вожње под утицајем, генерално је веома висок, и креће се у распону од 80,6% до 94%, а по средњој вредности уједначени су проценти одговора за мишљење других људи о неприхватању ризичног понашања вожње под утицајем за немоторизоване учеснике у саобраћају (90,4%) и возаче мотоцикала (89,1%), док средња вредност процента одговора, из угла других људи, за неприхватање таквог ризичног понашања од стране возача путничких аутомобила износи 87%.



Графикон 7.4.3. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (вожња под утицајем) према категоријама учесника у саобраћају (%)

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања возача путничких аутомобила за област коришћења заштитних система, за сваку од три тврдње у вези некоришћења сигурносног појаса, превожења путника који не користе сигурносни појас на задњем седишту аутомобила и вожње деце без коришћења дечијег седишта, приказана је на Графикону 7.4.4.

За сваку од три тврдње дате на наведеном графикону, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је за друге људе такво ризично понашање у вези коришћења заштитних система неприхватљиво, и то од 45,1% за вожњу путника који не користе сигурносни појас на задњем седишту аутомобила, до 81% за превоз деце у аутомобилу без дечијег седишта.

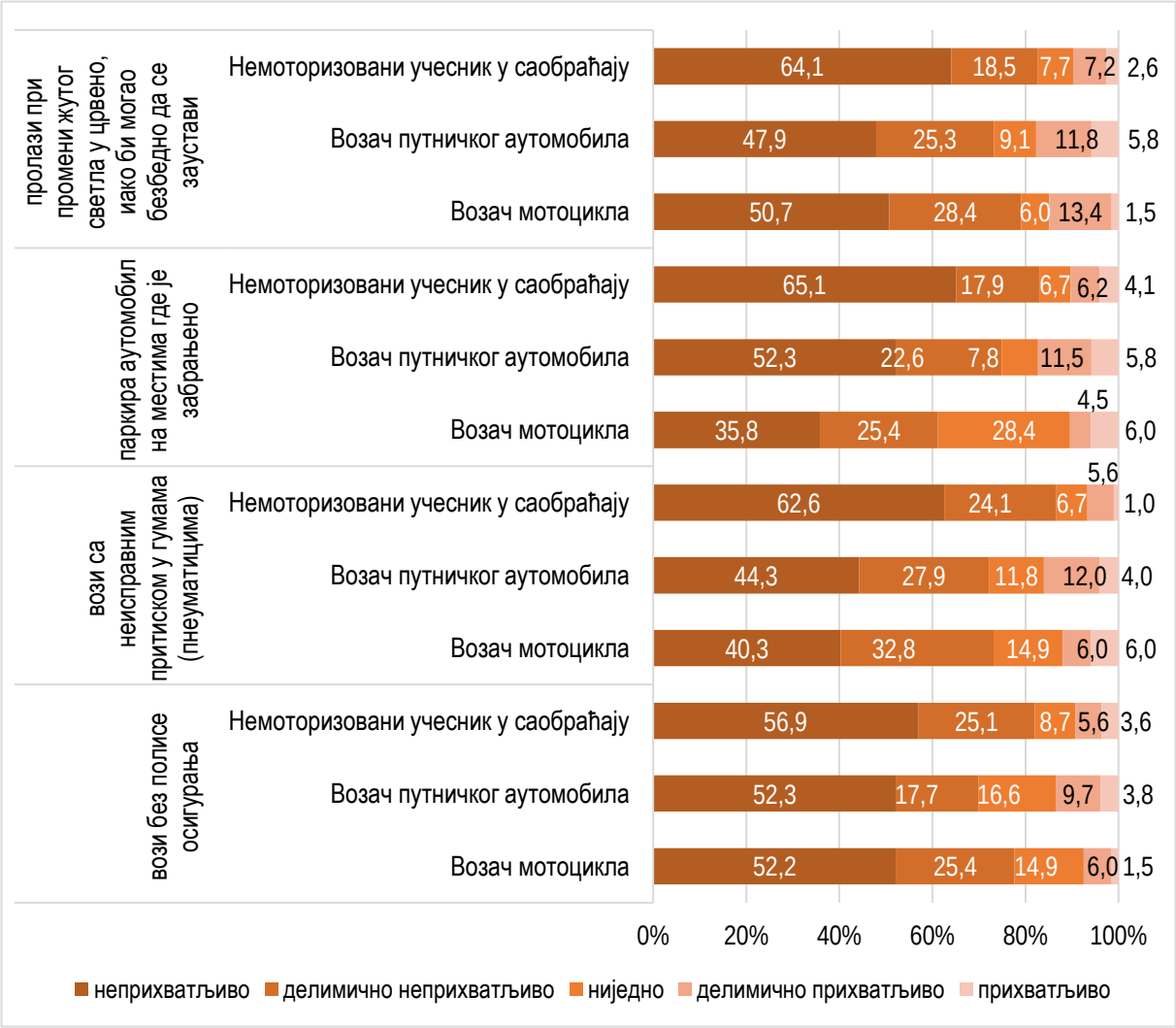


Графикон 7.4.4. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (заштитни системи) према категоријама учесника у саобраћају (%)

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора испитаника о мишљењу неприхватања од стране других људи био је за тврдњу о превозу деце у аутомобилу без дечијег седишта, и то од 73,1% (возачи мотоцикала) до 81% (немоторизовани учесници у саобраћају).

С друге стране, за све три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат неприхватљивих одговора за друге људе био је за тврдњу о вожњи путника који не користе сигурносни појас на задњем седишту аутомобила, и то од 11,9% (возачи мотоцикала) до 45,1% (немоторизовани учесници у саобраћају).

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања возача путничких аутомобила за област осталих понашања возача, за сваку од четири тврдње у вези: проласка при промени жутог светла у црвено, иако би могао безбедно да заустави, паркирању аутомобила на местима где је забрањено, вожње са неисправним притиском у пнеуматицима и вожње без полисе осигурања, приказана је на Графикону 7.4.5.



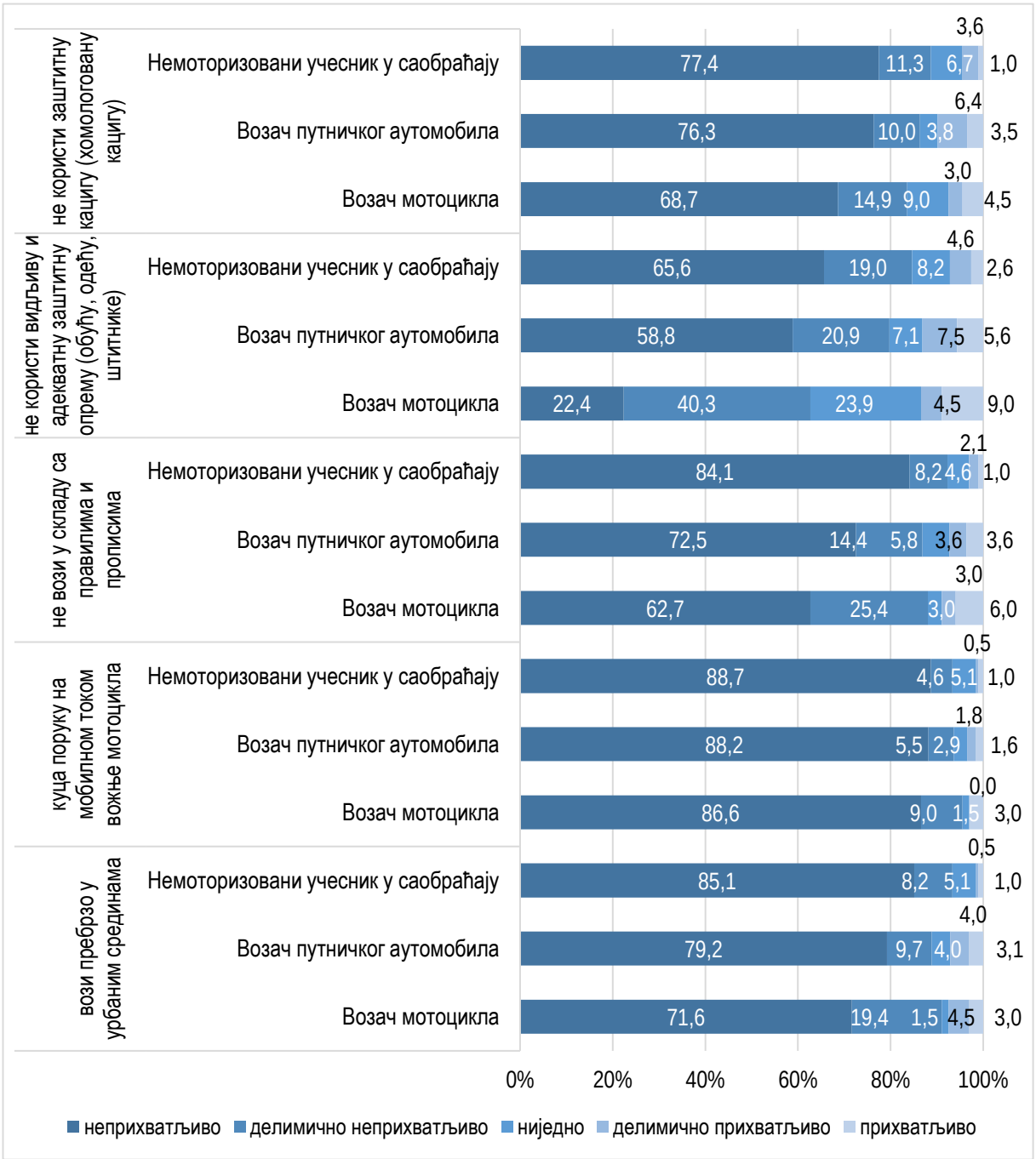
Графикон 7.4.5. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (остала понашања возача) према категоријама учесника у саобраћају (%)

За сваку од четири тврдње дате на Графикону 7.4.5, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је за друге људе такво ризично понашање у вези осталих понашања возача путничких аутомобила неприхватљиво, и то од 56,9% за вожњу без полисе осигурања, до 65,1% за паркирање аутомобила на местима где је забрањено.

Средња вредност процента одговора за све четири тврдње дате на наведеном графикону, указује да је мишљење за друге људе о неприхватљивости понашања возача путничког аутомобила са најмањом средњом вредношћу за тврдњу о вожњи са неисправним притиском у пнеуматицима (49%), док је највећа средња вредност за тврдњу о проласку при промени жутог светла у црвено, иако би возач могао безбедно да заустави (54,3%).

За немоторизоване учеснике у саобраћају и возаче путничких аутомобила највећа вредност процента одговора неприхватања, из угла посматрања других људи, је за тврдњу о паркирању аутомобила на местима где је забрањено (65,1% за немоторизоване учеснике у саобраћају и 52,3% за возаче путничких аутомобила), а за возаче мотоцикала за вожњу без полисе осигурања (52,2%).

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања возача мотоцикала, за сваку од пет тврдњи у вези: некоришћења заштитне кациге, некоришћења видљиве и адекватне заштитне опреме, вожње која није у складу са правилима и прописима, коришћењу мобилног телефона за куцање порука током вожње и пребрзој вожњи у урбаним срединама, приказана је на Графикону 7.4.6.



Графикон 7.4.6. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања мотоциклиста према категоријама учесника у саобраћају (%)

За сваку од пет тврдњи датих на Графикону 7.4.6, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је за друге људе такво ризично понашање мотоциклиста неприхватљиво, и то од 65,6% за коришћење неадекватне заштитне опреме, до 88,7% за куцање поруке на мобилном телефону током вожње мотоцикла.

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат одговора да је за друге људе такво понашање неприхватљиво је за тврдњу о коришћењу видљиве и адекватне заштитне опреме, и то од 22,4% (возачи мотоцикала), до 65,6% (немоторизовани учесници у саобраћају).

С друге стране, за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат неприхватљивих одговора за друге људе био је за тврдњу о куцању поруке на мобилном телефону током вожње мотоцикла, и то од 86,6% (возачи мотоцикала), до 88,7% (немоторизовани учесници у саобраћају).

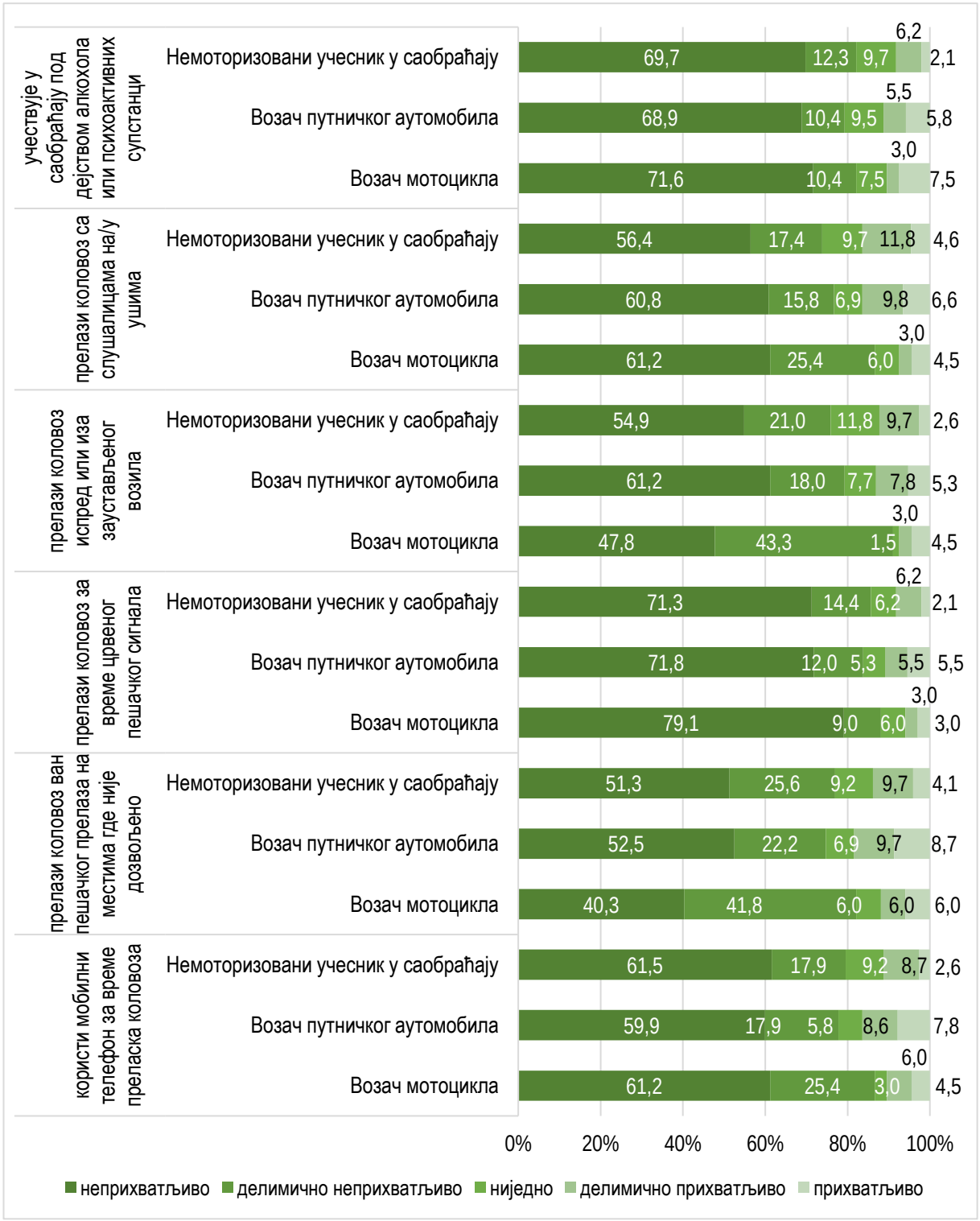
Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања пешака у саобраћају, за сваку од 6 тврдњи у вези са: учествовањем у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци, преласку коловоза са слушалицама на/у ушима, преласку коловоза испред или иза заустављеног возила, преласку коловоза за време црвеног пешачког сигнала, преласку коловоза ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено и коришћењу мобилног телефона за време преласка коловоза, приказана је на Графикону 7.4.7.

Проценти одговора сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања пешака у саобраћају, за сваку од 6 тврдњи приказаних на наведеном графикону, указују да су за возаче мотоцикала ризична понашања пешака најнеприхватљивија, а затим за возаче путничких аутомобила. Свака од категорија учесника у саобраћају изјаснила се у највећем проценту о неприхватљивом понашању пешака, према мишљењу других људи, према следећем:

- немоторизовани учесници у саобраћају: за тврдњу о коришћењу мобилног телефона за време преласка коловоза (61,5%),
- возачи путничких аутомобила: за тврдњу о преласку коловоза испред или иза заустављеног возила (61,2%) и за тврдњу о преласку коловоза ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено (52,5%) и
- возачи мотоцикала: за тврдњу о учествовању у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци (71,6%), за тврдњу о преласку коловоза са слушалицама на/у ушима (61,2%) и за тврдњу о преласку коловоза за време црвеног пешачког сигнала (79,1%).

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора за неприхватање понашања пешака у саобраћају, према мишљењу других људи, био је за тврдњу о преласку коловоза за време трајања пешачког црвеног сигнала, и то од 71,3% (немоторизовани учесници у саобраћају), до 79,1% (возачи мотоцикала).

С друге стране, за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат одговора за неприхватање понашања пешака у саобраћају, према мишљењу других људи, је за тврдњу о преласку коловоза ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено, и то од 40,3% (возачи мотоцикала), до 52,5% (возачи путничких аутомобила).



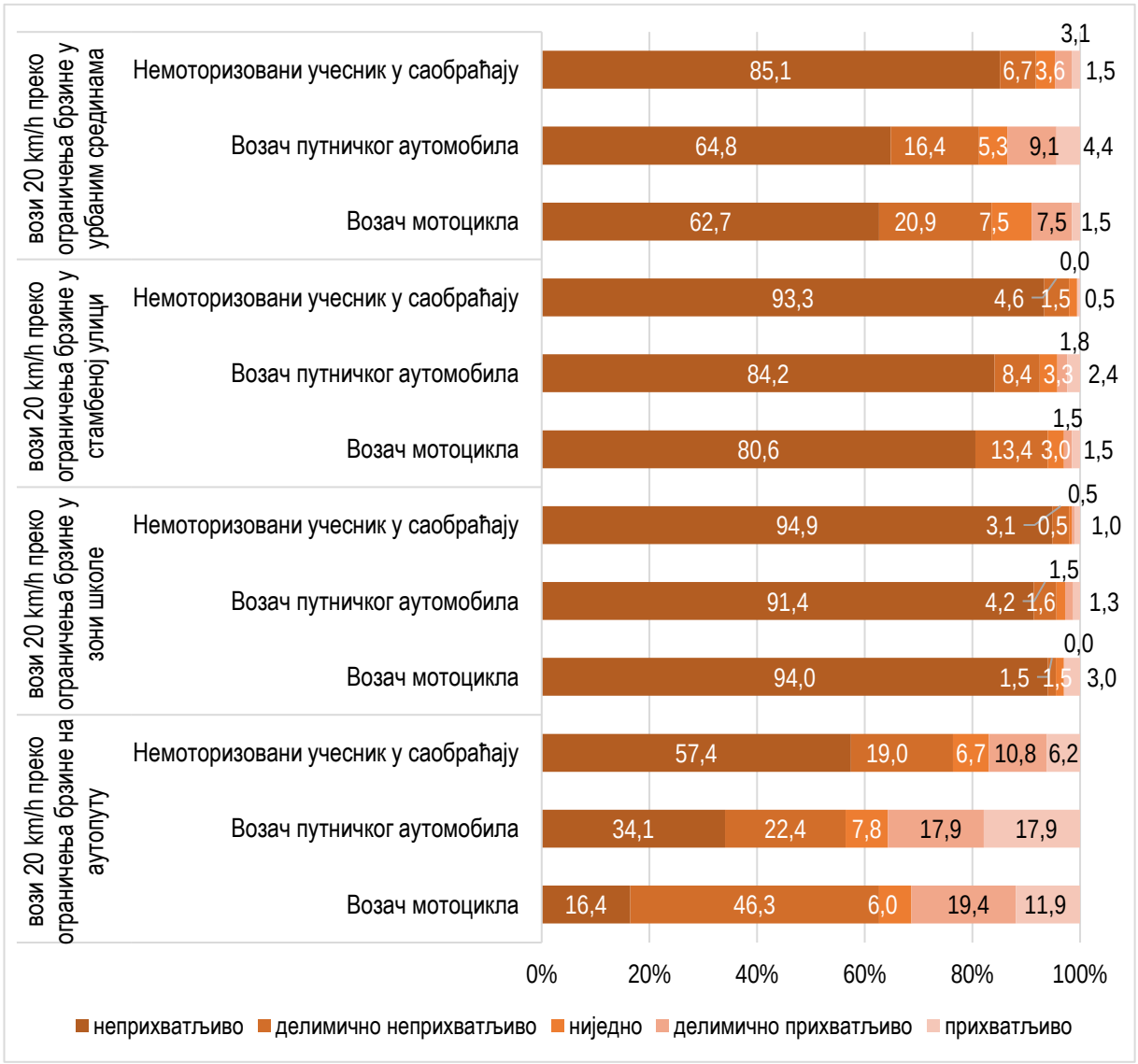
Графикон 7.4.7. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања пешака према категоријама учесника у саобраћају (%)

7.4.2. **Прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају – лично прихватљиво**

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем у вези личне прихватљивости за ризична понашања возача путничких аутомобила за област брзе вожње, за сваку од четири тврдње о вожњи 20 km/h преко ограничења брзине (у урбаној средини, у стамбеној улици, у зони школе и на аутопуту), приказана је на Графикону 7.4.8.

За сваку од четири тврдње дате на наведеном графикону, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је такво ризично понашање возача у вези брзе вожње неприхватљиво, и то од 57,4% за прекорачење брзине 20 km/h на аутопуту, до 94,9% за прекорачење брзине 20 km/h у зони школе.

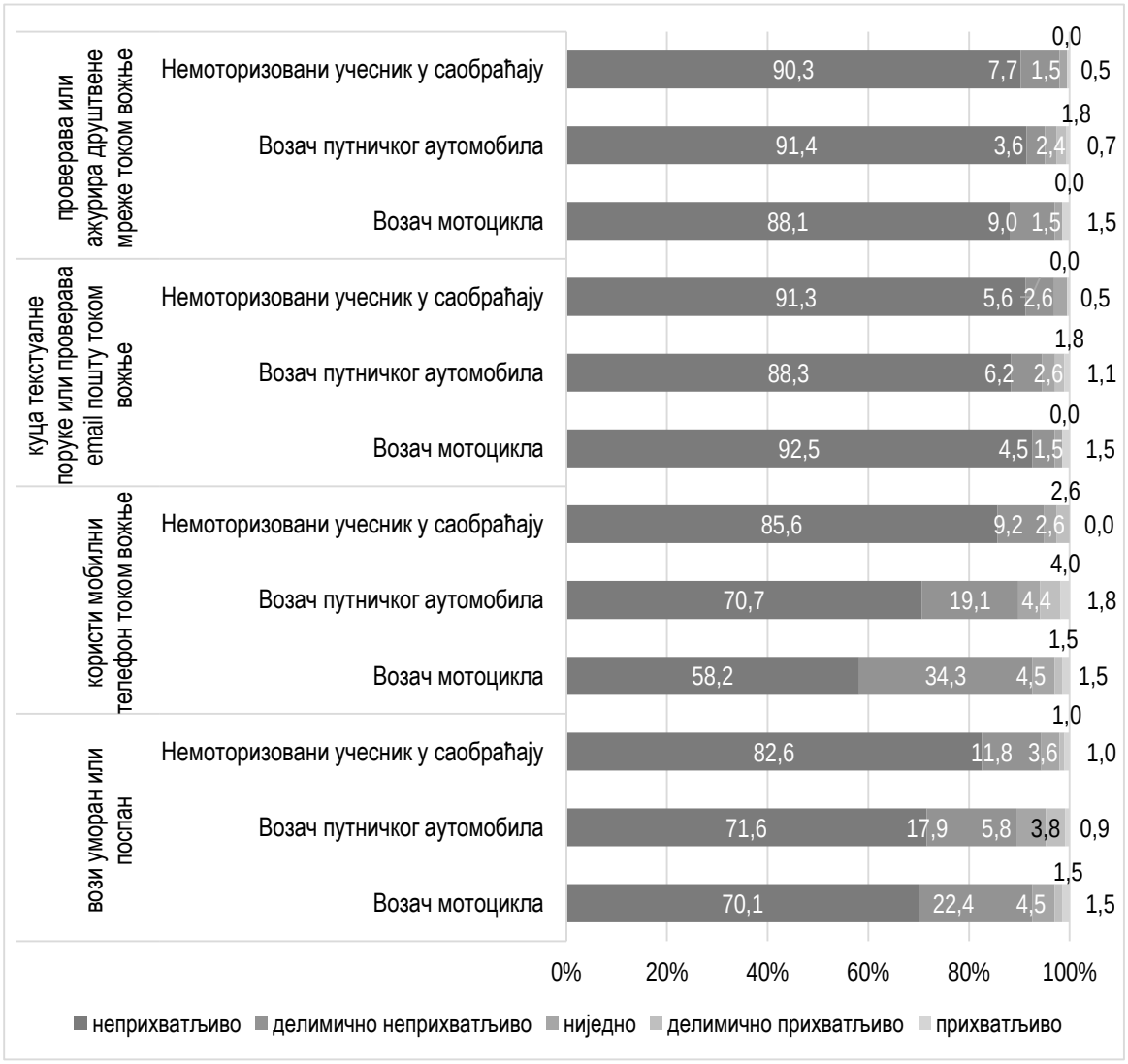
За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора евидентиран је за лично мишљење о неприхватању тврдње за вожњу 20 km/h преко ограничене брзине у зони школе, и то од 91,4% (возачи путничких аутомобила), до 94,9% (немоторизовани учесници у саобраћају).



Графикон 7.4.8. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (брза вожња) према категоријама учесника у саобраћају (%)

С друге стране, за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат одговора о личном мишљењу за неприхватање ризичних понашања возача био је за тврдњу о вожњи 20 km/h преко ограничене брзине на аутопуту, и то од 16,4% (возачи мотоцикала), до 57,4% (немоторизовани учесници у саобраћају).

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези личне прихватљивости од стране испитаника за ризична понашања возача путничких аутомобила за област ометане вожње, за сваку од четири тврдње у вези коришћења мобилног телефона (провером или ажурирањем друштвених мрежа, куцањем текстуалних порука и провером *e-mail* поште током вожње и коришћењем мобилног телефона током вожње), као и у вези вожње када је возач уморан или поспан, приказана је на Графикону 7.4.9.



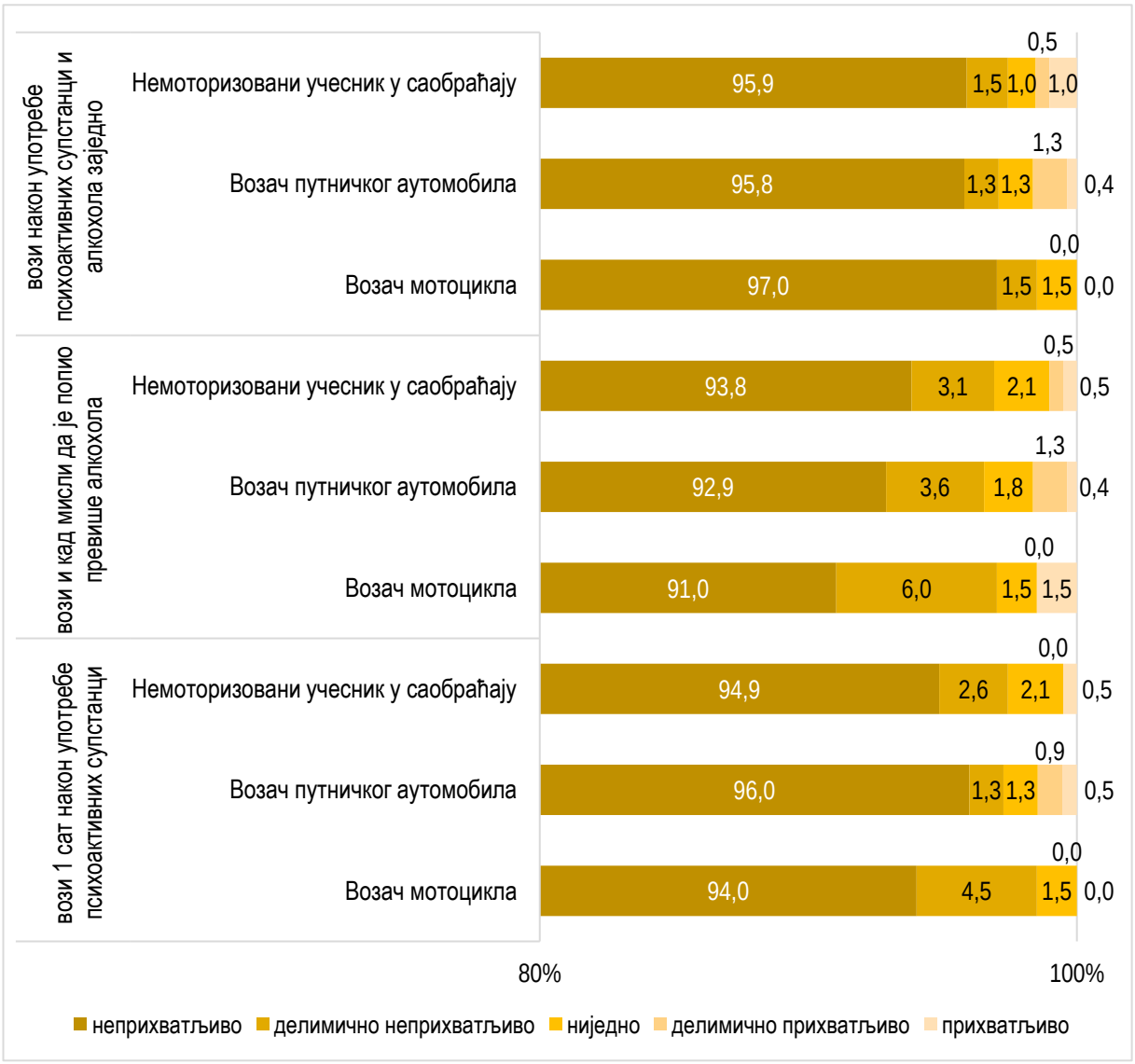
Графикон 7.4.9. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (ометана вожња) према категоријама учесника у саобраћају (%)

За три од четири тврдње дате на наведеном графикону, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је такво ризично понашање у вези ометане вожње неприхватљиво, и то 82,6% за вожњу када је возач уморан или поспан, до 90,3% за проверавање или ажурирање друштвених мрежа током вожње. Возачи мотоцикала процентуално дали су највише одговора о личном неприхватању ризичног понашања возача куцањем текстуалних порука и провером *e-mail* поште током вожње, са 92,5%.

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора је да је лично за испитанике неприхватљива тврдња о куцању текстуалних порука и провери *e-mail* поште током вожње, и то од 88,3% (возачи путничких аутомобила), до 92,5% (возачи мотоцикала).

С друге стране, најмања средња вредност процента одговора све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, о личном мишљењу, је да је неприхватљива тврдња о коришћењу мобилног телефона током вожње од стране возача, и то од 58,2% (возачи мотоцикала), до 85,6% (немоторизовани учесници у саобраћају).

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези личне прихватљивости за ризична понашања возача путничких аутомобила за област вожње под утицајем, за сваку од три тврдње у вези вожње након употребе психоактивних супстанци и алкохола и вожње један сат након употребе психоактивних супстанци, приказана је на Графикону 7.4.10.



Графикон 7.4.10. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (вожња под утицајем) према категоријама учесника у саобраћају (%)

За једну од три тврдње дате на Графикону 7.4.10, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је за њих лично такво ризично понашање у вези вожње под утицајем неприхватљиво, и то 93,8% за тврдњу о вожњи када возач мисли да је попио превише алкохола. Возачи путничких аутомобила изјаснили су се у највећем проценту личног неприхватања (96%) за тврдњу о вожњи један сат након употребе психоактивних супстанци, а возачи мотоцикала (97%) за тврдњу о вожњи након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно.

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора је да је за испитанике лично неприхватљива тврдња о вожњи након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно, и то од 95,8% (возачи путничких аутомобила), до 97% (возачи мотоцикала).

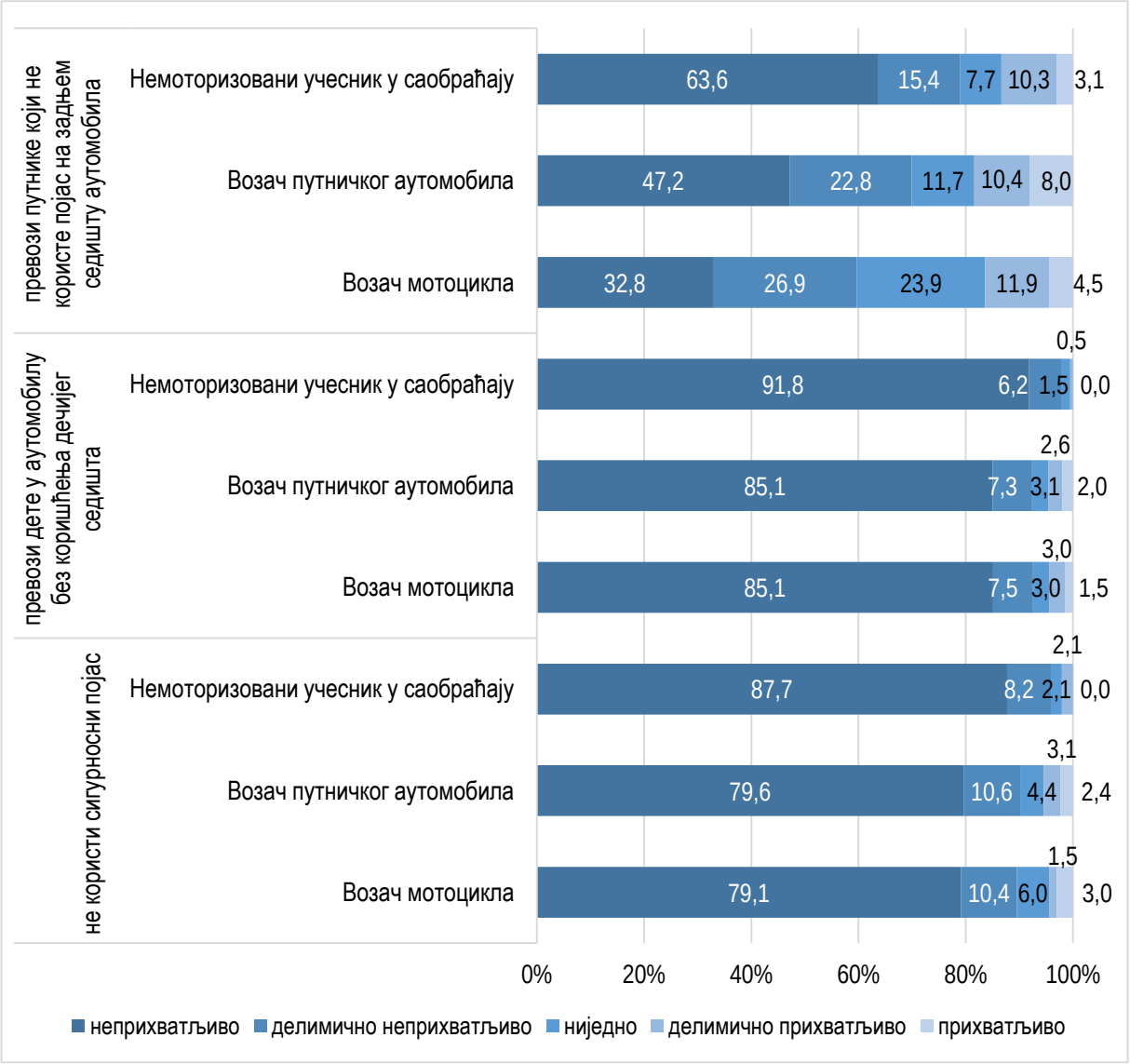
Проценат одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези личне прихватљивости од стране испитаника за ризична понашања возача путничких аутомобила за област вожње под утицајем, генерално је веома висок, и креће се у распону од 91% до 97%, а по средњој вредности уједначени су проценти одговора за лично мишљење испитаника о неприхватању ризичног понашања вожње под утицајем за немоторизоване учеснике у саобраћају (94,9%) и возаче путничких аутомобила (94,9%), док је средња вредност процента одговора за лично мишљење о неприхватању таквог ризичног понашања од стране возача мотоцикала незнатно мања (94%).

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези личне прихватљивости за ризична понашања возача путничких аутомобила за област коришћења заштитних система, за сваку од три тврдње у вези некоришћења сигурносног појаса, превожења путника који не користе сигурносни појас на задњем седишту аутомобила и вожње деце без коришћења дечијег седишта, приказана је на Графикону 7.4.11.

За сваку од три тврдње дате на Графикону 7.4.11, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је за њих лично такво ризично понашање возача путничких аутомобила у вези коришћења заштитних система неприхватљиво, и то од 63,6% за вожњу путника који не користи сигурносни појас на задњем седишту аутомобила, до 91,8% за превоз деце у аутомобилу без дечијег седишта.

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора је да је за испитанике лично неприхватљива тврдња о превозу деце у аутомобилу без дечијег седишта, и то од 85,1% (возачи мотоцикала и возачи путничких аутомобила), до 91,8% (немоторизовани учесници у саобраћају).

С друге стране, за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат одговора о личном мишљењу за неприхватање ризичних понашања возача путничких возила, у вези коришћења заштитних система, био је за тврдњу о вожњи путника који не користе сигурносни појас на задњем седишту аутомобила, и то од 32,8% (возачи мотоцикала), до 63,6% (немоторизовани учесници у саобраћају).



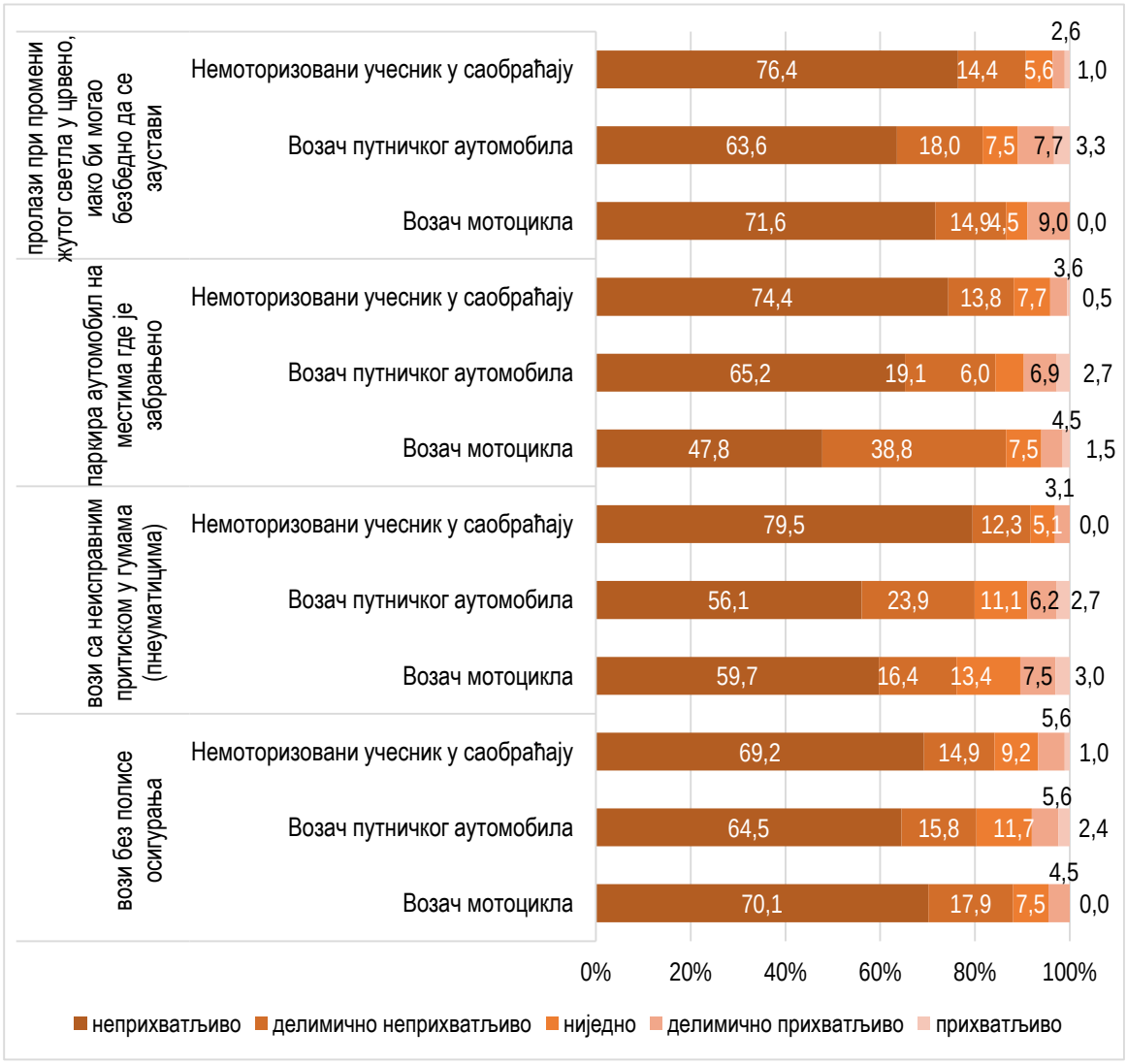
Графикон 7.4.11. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (заштитни системи) према категоријама учесника у саобраћају (%)

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, у вези личне прихватљивости за ризична понашања возача путничких аутомобила за област осталих понашања возача, за сваку од четири тврдње у вези: проласка при промени жутог светла у црвено, иако би возач могао безбедно да заустави аутомобил, паркирања аутомобила на местима где је забрањено, вожње са неисправним притиском у пнеуматицима и вожње без полисе осигурања, приказана је на Графикону 7.4.12.

За три од четири тврдње дате на наведеном графикону, немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, да је за њих лично неприхватљиво такво ризично понашање возача путничких аутомобила, у вези осталих понашања возача: 76,4% за прелазак при промени жутог светла у црвено, иако возач може безбедно да заустави аутомобил, 74,4% за паркирање аутомобила на местима где је то забрањено и 79,5% за вожњу са неисправним притиском у пнеуматицима. Возачи мотоцикала су се изјаснили да је за њих лично процентуално највише неприхватљиво да возачи путничких аутомобила возе без полисе осигурања (70,1%).

Средња вредност процента одговора за све четири тврдње дате на наведеном графикону, указује да лично мишљење о неприхватљивости понашања возача путничких аутомобила са најмањом средњом вредношћу је за тврдњу о паркирању на местима где је то забрањено (62,4%), док је највећа средња вредност за тврдњу о проласку при промени жутог светла у црвено, иако би возач могао безбедно да заустави аутомобил (70,5%).

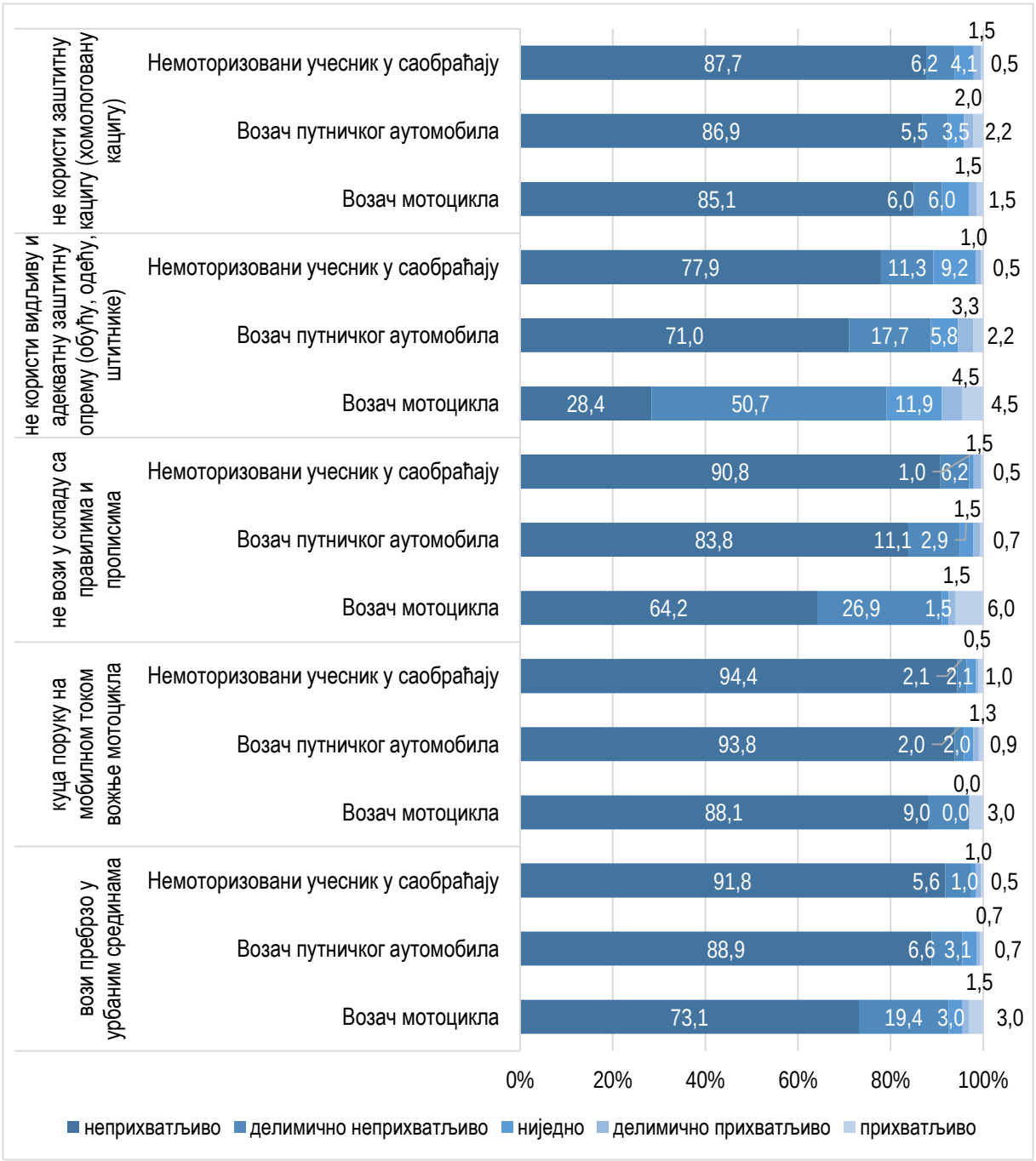
За немоторизоване учеснике у саобраћају највећа вредност процента одговора за лично мишљење о неприхватању понашања возача путничких аутомобила било је за тврдњу о вожњи са неисправним притиском у пнеуматицима (79,5%), за возаче путничких аутомобила за тврдњу о паркирању аутомобила на местима где је забрањено (65,2%), а за возаче мотоцикала за тврдњу о вожњи без полисе осигурања (70,1%).



Графикон 7.4.12. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (остала понашања возача) према категоријама учесника у саобраћају (%)

Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем у вези личне прихватљивости за ризична понашања возача мотоцикала, за сваку од пет тврдњи у вези: некоришћења заштитне каците, некоришћења видљиве и адекватне заштитне опреме, вожње која није у складу са правилима и прописима, коришћењу мобилног телефона за куцање порука током вожње и пребрзој вожњи у урбаним срединама, приказана је на Графикону 7.4.13.

За сваку од пет тврдњи датих на наведеном графикону, немоторизовани учесници у саобраћају су у највећем проценту, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, изразили лично мишљење да је такво ризично понашање мотоциклиста неприхватљиво, и то од 77,9% за некоришћење видљиве и адекватне заштитне опреме, до 94,4% за куцање поруке на мобилном телефону током вожње мотоцикла.



Графикон 7.4.13. Мишљење о личној прихватљивости за понашања мотоциклиста према категоријама учесника у саобраћају (%)

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат одговора за лично мишљење испитаника о ризичним понашањима мотоциклиста био је за неприхватање тврдње о некоришћењу видљиве и адекватне заштитне опреме, и то од 28,4% (возачи мотоцикала), до 77,9% (немоторизовани учесници у саобраћају).

С друге стране, за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат неприхватљивих одговора за лично мишљење испитаника о ризичном понашању мотоциклиста био је за тврдњу о куцању поруке на мобилном телефону током вожње мотоцикла, и то од 88,1% (возачи мотоцикала) до 94,4% (немоторизовани учесници у саобраћају).

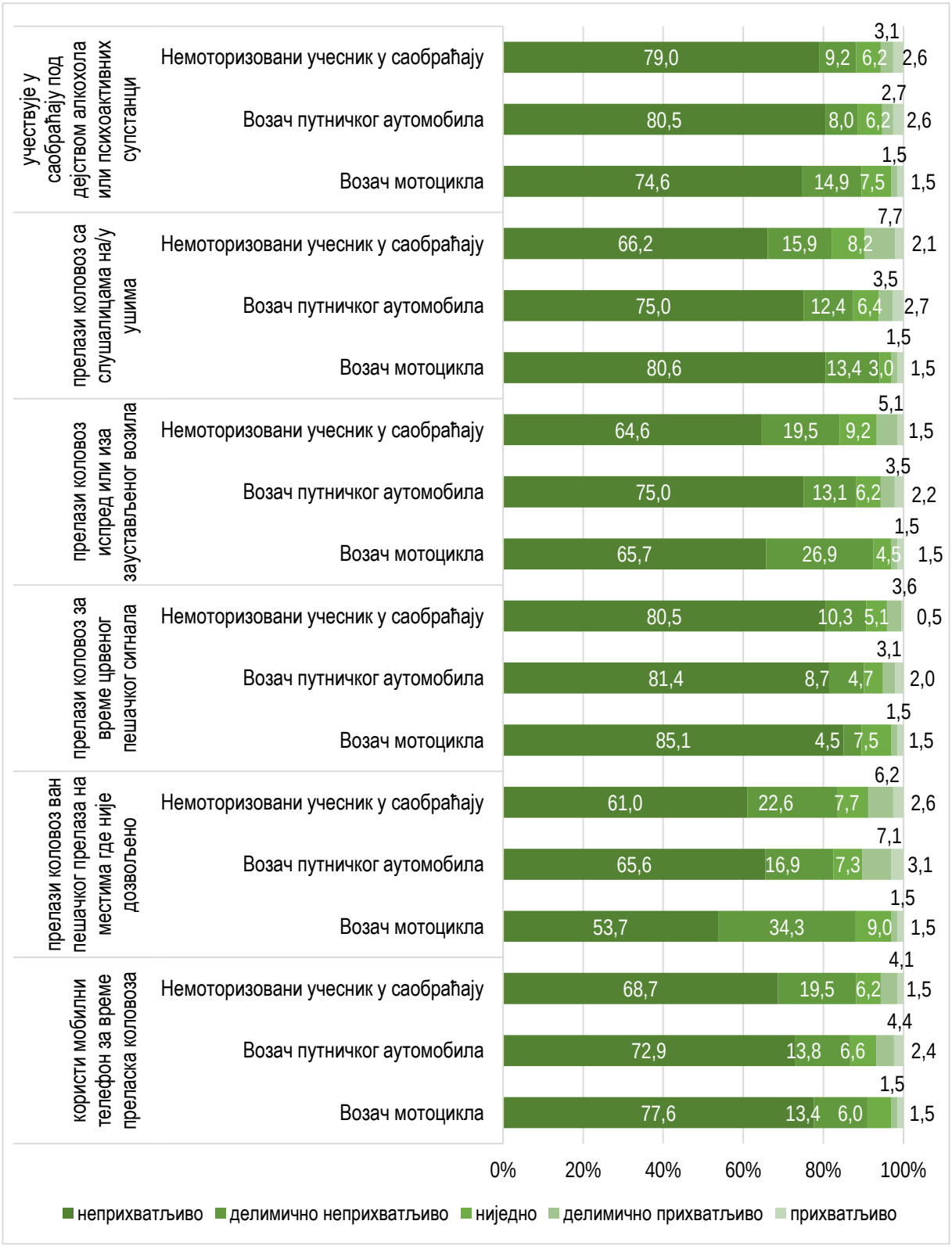
Структура одговора испитаника сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем у вези личне прихватљивости испитаника за ризична понашања пешака у саобраћају, за сваку од 6 тврдњи у вези са: учествовањем у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци, преласку коловоза са слушалицама на/у ушима, преласку коловоза испред или иза заустављеног возила, преласку коловоза за време црвеног пешачког сигнала, преласку коловоза ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено и коришћењу мобилног телефона за време преласка коловоза, приказана је на Графикону 7.4.14.

Проценти одговора сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем у вези личне прихватљивости испитаника за ризична понашања пешака у саобраћају, за сваку од 6 тврдњи датих на наведеном графикону указују да су за возаче мотоцикала и путничких аутомобила ризична понашања пешака више неприхватљива, него за немоторизоване учеснике у саобраћају. Свака од категорија учесника у саобраћају изјаснила се у највећем проценту о неприхватљивом понашању пешака, према личном мишљењу, према следећем:

- немоторизовани учесници у саобраћају: ни за једну тврдњу,
- возачи путничких аутомобила: за тврдњу о учествовању у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци (80,5%), за тврдњу о преласку коловоза испред или иза заустављеног возила (75%) и за тврдњу о преласку коловоза ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено (65,6%) и
- возачи мотоцикала: за тврдњу о преласку коловоза са слушалицама на/у ушима (80,6%), за тврдњу о преласку коловоза за време црвеног пешачког сигнала (85,1%) и за тврдњу о коришћењу мобилног телефона приликом преласка коловоза (77,6%).

За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора неприхватања понашања пешака у саобраћају, према личном мишљењу испитаника, био је за тврдњу о преласка коловоза за време трајања пешачког црвеног сигнала, и то од 80,5% (немоторизовани учесници у саобраћају), до 85,1% (возачи мотоцикала).

С друге стране, за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат одговора неприхватања понашања пешака у саобраћају, према личном мишљењу испитаника, је за тврдњу о преласку коловоза ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено, и то од 53,7% (возачи мотоцикала), до 65,6% (возачи путничких аутомобила).



Графикон 7.4.14. Мишљење о личној прихватљивости за понашања пешака према категоријама учесника у саобраћају (%)

7.4.3. **Прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају – упоредна анализа**

Прихватљивост небезбедног понашања учесника у саобраћају од стране свих испитаника приказана је сумарно у тачки 6.5. и за мишљење о прихватању таквих понашања од стране других људи и за лично прихватање. У овој тачки до сада су сагледана мишљења о свакој манифестацији понашања од стране појединe од три категорије учесника у саобраћају (возачи путничких аутомобила, возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају. Такође анализиран је и компаративно приказан однос мишљења других људи и личног мишљења за све манифестације ризичних понашања у саобраћају, за сваку од три категорије учесника у саобраћају (Графикон 7.4.15 за понашања возача мотоцикала, Графикон 7.4.16 за понашања возача путничких возила и Графикон 7.4.17 за понашање немоторизованих учесника у саобраћају). Оцена прихватања ризичног понашања дата је сумарним процентом одговора који су изабрани као „прихватљиво“ и „делимично прихватљиво“ понашање.

Са Графикона 6.5.7 може се уочити да мишљење о прихватању ризичних понашања возача мотоцикала од стране других људи код свих манифестација понашања има већу вредност од личног прихватања ризичних понашања за сваку од наведених манифестација понашања, сем за две манифестације понашања: за превожење детета у аутомобилу без дечијег седишта, где однос процента прихватања понашања од стране других људи, у односу на проценат личног прихватања, износи 3%/4,5% и за куцање поруке током вожње мотоцикла, где су обе вредности по 3%.

За две манифестације ризичног понашања возачи мотоцикала изразили су своје мишљење да апсолутно не прихватају таква понашања, и то за: вожњу један сат након употребе психоактивних супстанци и вожњу након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно.

Највеће вредности, а самим тим и највеће разлике процента прихватања ризичних понашања од стране других људи од процента личног прихватања ризичних понашања код возача мотоцикала евидентиране су за две манифестације понашања: 28,4% разлике за превожење путника на задњем седишту који не користе сигурносне појасеве и 20,9% разлике за вожњу 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту.



Графикон 7.4.15. а) прихватљивост других и б) лична прихватљивост по питању небезбедног понашања мотоциклиста (прихватљиво + делимично прихватљиво) (%)

Са Графикона 7.4.16 може се уочити да мишљење о прихватању ризичних понашања возача путничких аутомобила од стране других људи код свих манифестација понашања има већу вредност од личног прихватања ризичних понашања за сваку од наведених манифестација понашања.

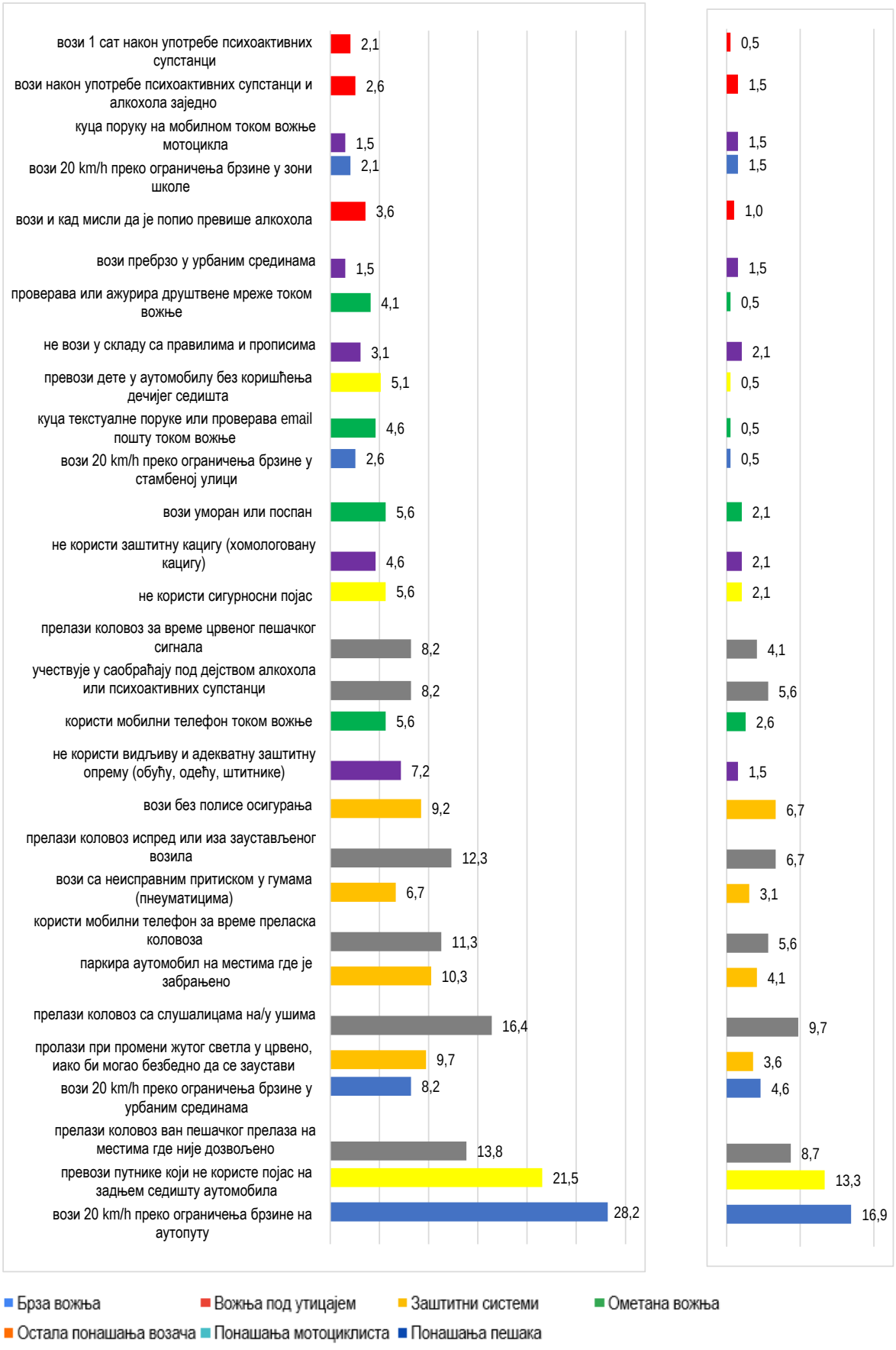
Највеће разлике процента прихватања ризичних понашања од стране других људи од процента личног прихватања ризичних понашања код возача путничких аутомобила евидентиране су за манифестацију понашања од стране возача путничких возила и то за превожење путника на задњем седишту који не користе сигурносне појасеве (разлика 13,1%) и за три манифестације понашања које су повезане са понашањем пешака: прелазак коловоза са слушалицама на/у ушима (разлика 10,2%), користи мобилни телефон током преласка коловоза (разлика 9,7%) и прелази коловоза на местима где то није дозвољено (разлика 8,2%).

Са Графикона 7.4.17. може се уочити да мишљење о прихватању ризичних понашања немоторизованих учесника у саобраћају од стране других људи код свих манифестација понашања има већу вредност од личног прихватања ризичних понашања за сваку од наведених манифестација понашања, сем за две манифестације, где су те вредности једнаке (по 1,5%), и то за: куцање текстуалне поруке на мобилном телефону током вожње мотоцикла и за пребрзу вожњу у урбаним срединама.

Највеће разлике процента прихватања ризичних понашања од стране других људи од процента личног прихватања ризичних понашања код немоторизованих учесника у саобраћају евидентиране су за манифестацију два понашања од стране возача путничких возила и то за вожњу 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту (разлика 11,3%) и за превожење путника на задњем седишту који не користе сигурносне појасеве (разлика 8,2%). Разлике за остала ризична понашања између процента прихватања од стране других људи и личног прихватања генерално су најмање код мишљења немоторизованих учесника у саобраћају.



Графикон 7.4.16. а) прихватљивост других и б) лична прихватљивост по питању небезбедног понашања возача аутомобила (прихватљиво + делимично прихватљиво) (%)



Графикон 7.4.17. а) прихватљивост других и б) лична прихватљивост по питању небезбедног понашања немоторизованих учесника у саобраћају (прихватљиво + делимично прихватљиво) (%)

7.5. **ПОДРШКА ЗАШТИТНИМ МЕРАМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Ставови о подршци заштитним мерама безбедности саобраћаја сагледани су из одговора испитаника на питање колико подржавају сваку од 12 наведених мера (Графикони 7.5.1 – први део и 7.5.2 – други део) изражавајући став изјашњавајући се: подржавам, немам мишљење или противим се.

Највећи проценат испитаника подржава мере које се односе на: обавезу мотоциклиста да носе заштитне кациге (91,9%), обавезу бициклиста да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале (90,4%), као и обавезно коришћење зимских пнеуматика за путничке аутомобиле (88,7%).

Истовремено, највећи проценат испитаника не подржава заштитне мере које се односе на: нулту толеранцију за коришћење било ког начина телефонирања током вожње (16,9%), нулту толеранцију за алкохол (нула промила) за све возаче (15,3%), као и инсталирање система у возилима за мониторинг алкохолисаности, тзв. „алкоблокатор“ (11,6%).

Са Графикона 7.5.1. може се видети да су процентуално највећу подршку исказали немоторизовани учесници у саобраћају за пет од 6 конкретних мера:

- нулта толеранција за коришћење било ког начина телефонирања током вожње за све возаче (68,2%),
- инсталирање система у возилима за мониторинг алкохолисаности, тзв. „алкоблокатори“ (71,8%),
- нулта толеранција за алкохол (0,0 ‰) за све возаче (76,9%),
- аутоматска камера за надзор проласка возила на црвено светло на семафору (79%) и
- систем казнених бодова који резултирају одузимањем возачке дозволе када се постигне одређени број бодова (86,2%).

Возачи мотоцикала исказали су највећу подршку за заштитну меру у виду обавезе пешака да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале (79,1%).

Са Графикона 7.5.2. може се видети да су процентуално највећу подршку исказали немоторизовани учесници у саобраћају за две од 6 конкретних мера:

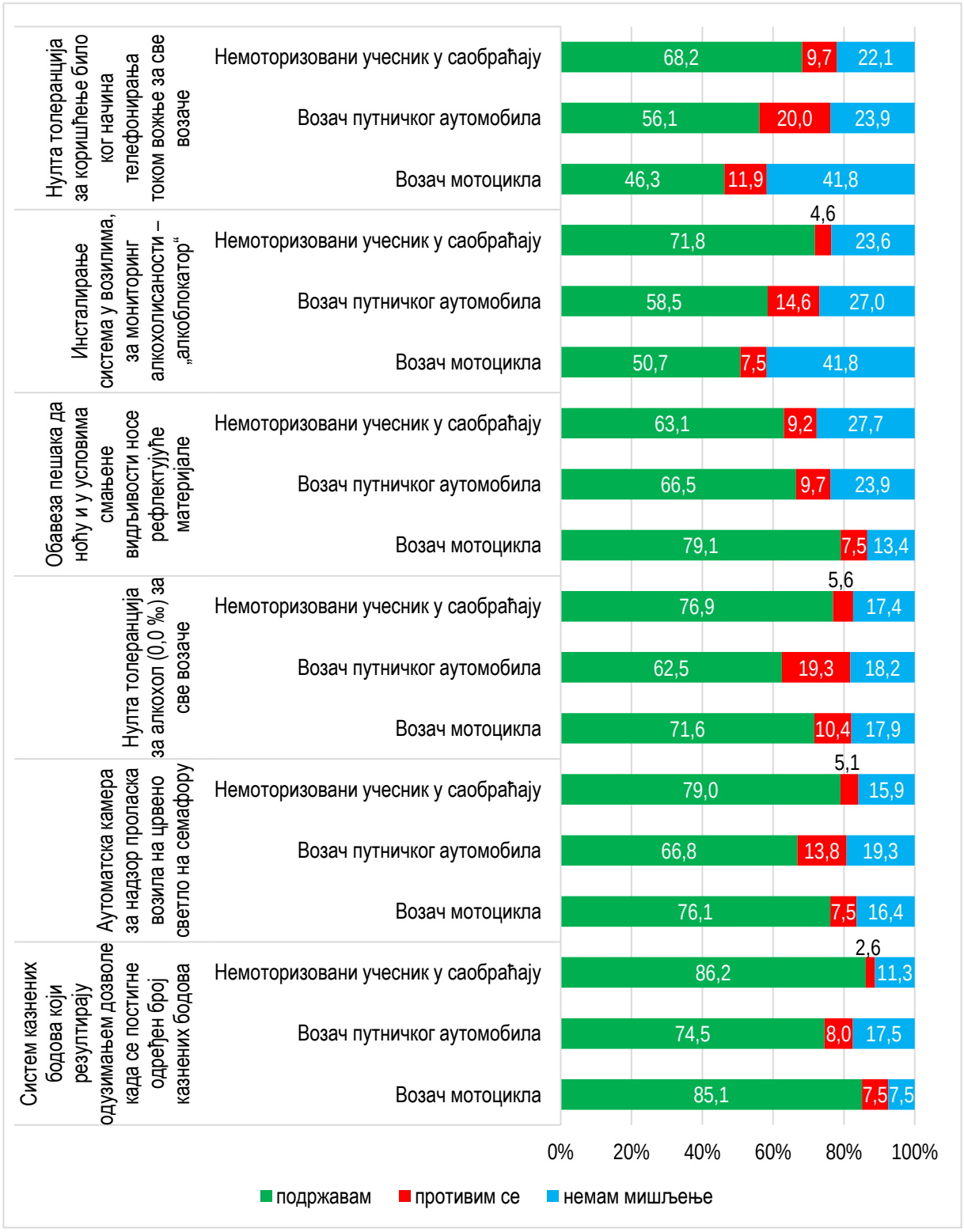
- обавезно коришћење заштитне кациге за бициклисте млађе од 12 година (84,6%) и
- примена алкобрава за возаче који су ухваћени у вожњи под дејством алкохола више пута (86,7%).

Возачи мотоцикала исказали су највећу подршку за три заштитне мере:

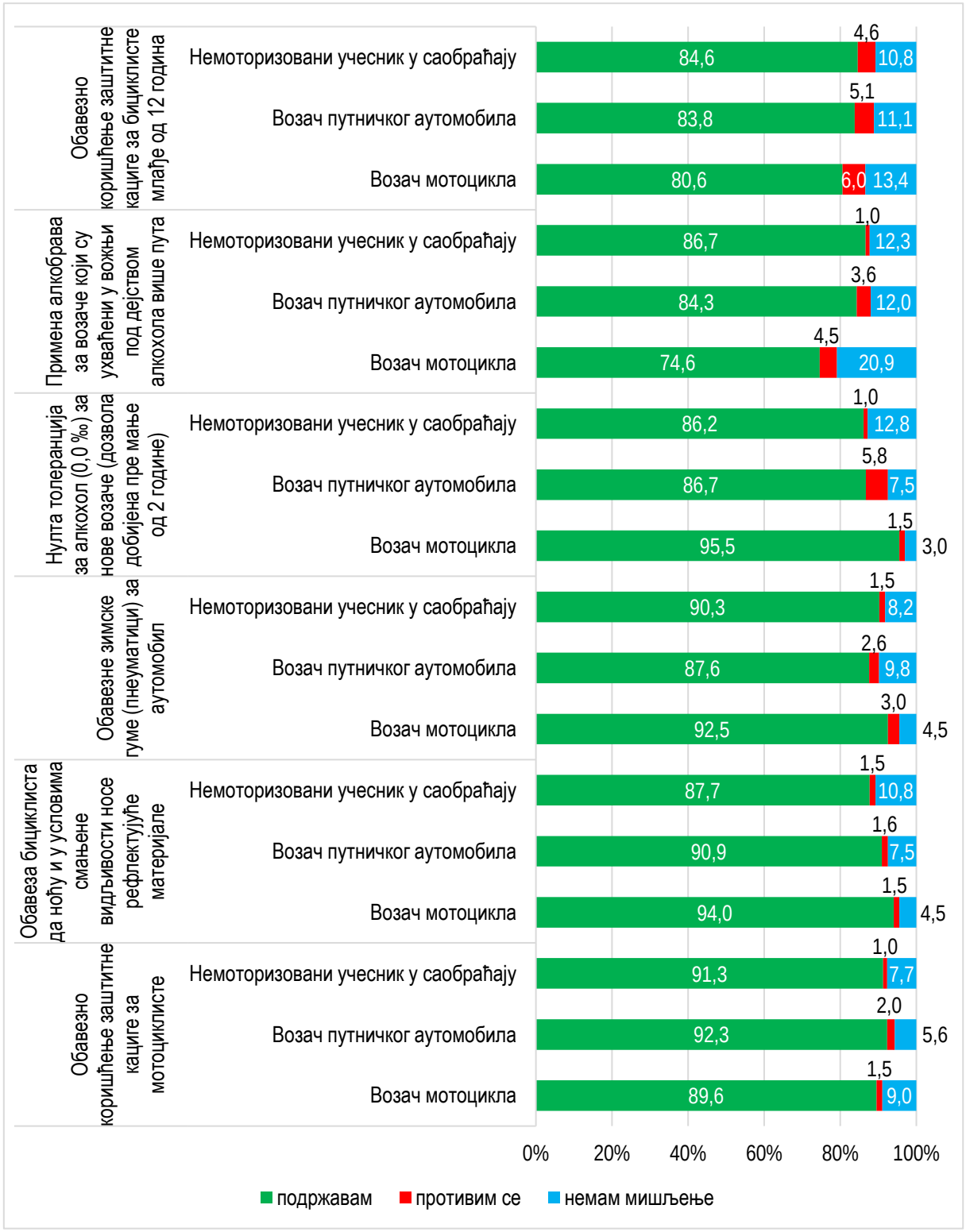
- обавезни зимски пнеуматици за аутомобил (92,5%),
- обавеза бициклиста да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале (94%) и
- нулта толеранција за алкохол за нове возаче (нула промила) за дозволу добијену мање од две године (95,5%).

Возачи путничких аутомобила исказали су највећу подршку само за једну заштитну меру од понуђених 12 мера на оба Графикона (7.5.1. и 7.5.2):

- обавезно коришћење заштитне кациге за мотоциклисте (92,3%).



Графикон 7.5.1. Подршка за мере безбедности саобраћаја према категорији учесника у саобраћају – први део

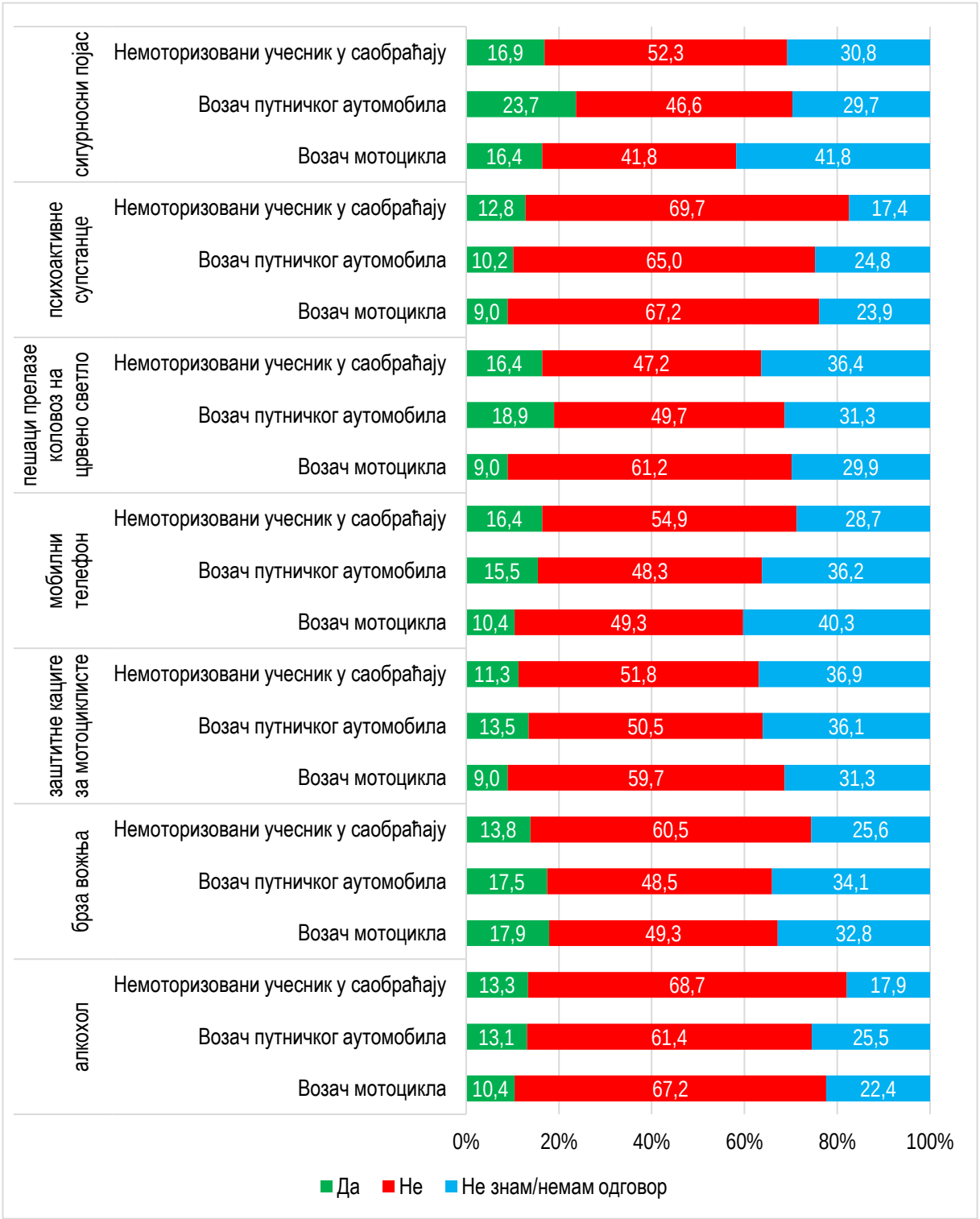


Графикон 7.5.2. Подршка за мере безбедности саобраћаја према категорији учесника у саобраћају – други део

Одговори на друго питање испитаника, шта мисле о тренутним саобраћајним прописима и казнама за сваку од тема којих је за возаче било 15, а за мотоциклисте и за пешаке по три, указују на однос према заштитном систему мера у безбедности саобраћаја (Графикони 7.5.3, 7.5.4 и 7.5.5). За сваку од тема које су садржане у другом питању за све три категорије испитаника тражено је да се изјасне на један од начина: казне су сувише велике, примена прописа саобраћаја се не контролише довољно или прописи саобраћаја требају да буду строжи.

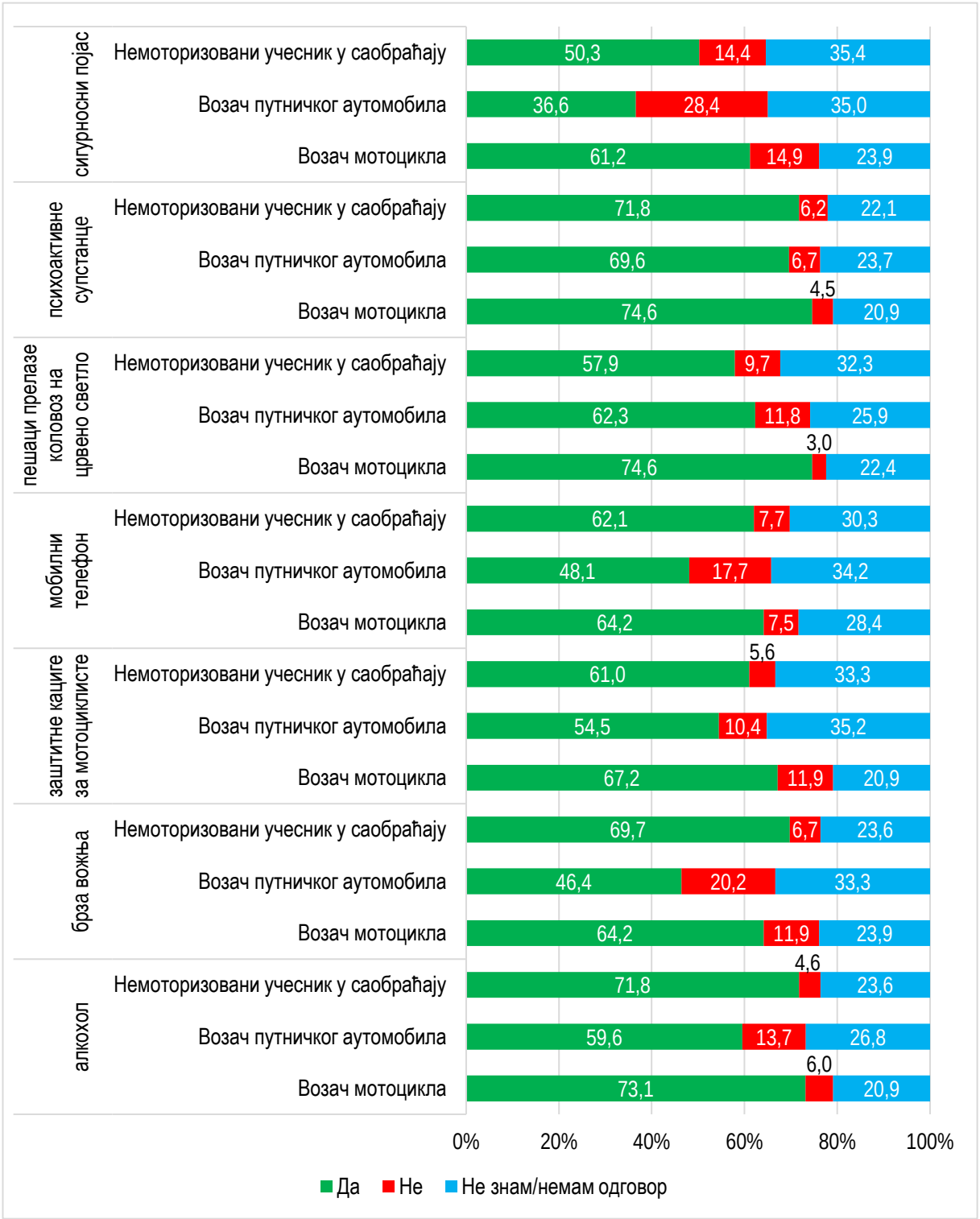
Мишљење испитаника о тренутним саобраћајним казнама и прописима приказано је на Графиконима 7.5.3, 7.5.4 и 7.5.5. Зелени делови стубића приказују одговор „Да“, црвени „Не“, а светлоплави „Не знам/Немам одговор“.

Испитаници су генерално најчешће изнели став да казне нису сувише велике (средња вредност процента одговора по темама 69,9%), док су значајно ређе исказали став да су казне сувише велике (средња вредност процента одговора по темама 16,9%).



Графикон 7.5.3. Мишљење категорија учесника у саобраћају о тренутним саобраћајним казнама (казне су сувише велике)

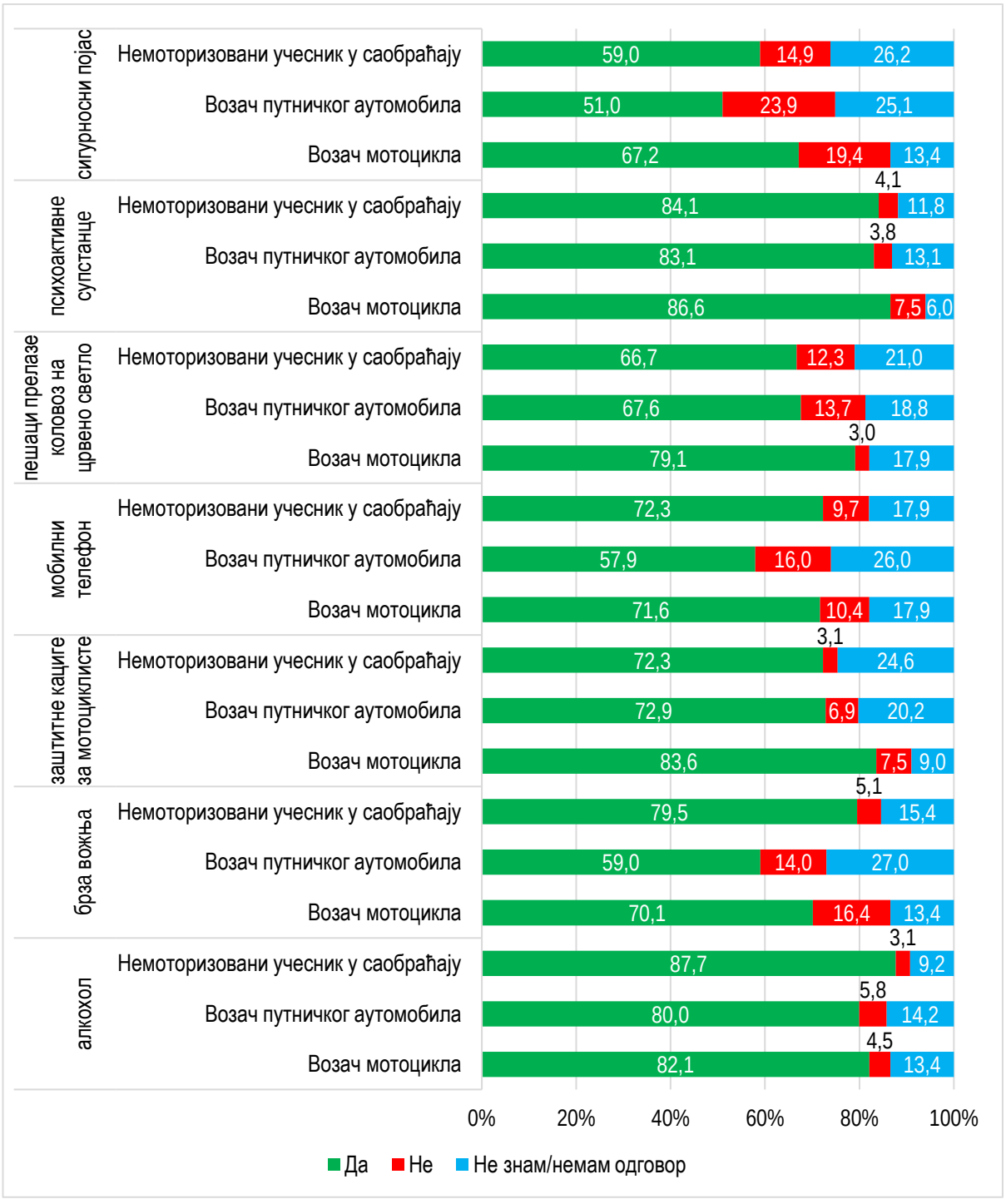
Возачи путничких аутомобила су највише процентуално изнели став да су казне сувише велике за теме: некоришћење сигурносних појасева (23,7%) и пешаци прелазе коловоз на црвено светло (18,9%), док су возачи мотоцикала изнели став да су казне сувише велике за брзу вожњу (17,9%) (Графикон 7.5.3). Процентуално возачи мотоцикала најмање су изнели став да су казне високе за теме: некоришћење заштитних кацига (9%), за прелазак пешака на црвено светло (9%) и за употребу психоактивних супстанци (9%).



Графикон 7.5.4. Мишљење категорија учесника у саобраћају о тренутној примени прописа саобраћаја (примена прописа саобраћаја се не контролише довољно)

Возачи путничких аутомобила су једини учесници који су се изјаснили да се слажу, са вредношћу процента испод 50%, да се примена прописа не контролише довољно (Графикон 7.5.4), и то за три теме: коришћење сигурносних појасева (36,6%), брзу вожњу (46,4%) и коришћење мобилног телефона (48,1%).

Возачи путничких аутомобила су се, у односу на возаче мотоцикала и немоторизоване учеснике у саобраћају, процентуално најмање изјаснили за све тврдње да прописи саобраћаја треба да буду строжи, изузев за тему у вези коришћења заштитних кацига, за коју се најмање процентуално изјаснило немоторизованих учесника у саобраћају (Графикон 7.5.5).



Графикон 7.5.5. Мишљење категорија учесника у саобраћају о тренутним прописима саобраћаја (прописи саобраћаја требају да буду строжи)

7.6. **ПОНАШАЊЕ ДРУГИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ**

Понашање других учесника у саобраћају сагледано је на основу одговора све три категорије испитаника на два питања из Упитника. На прво питање колико се често, као корисници пута, сусрећу са сваким од понуђених 11 понашања, испитаници су могли да изаберу одговор из десетостепене скале (1 – никад, до 10 – веома често). Средња вредност одговора на наведено питање, за све три категорије учесника у саобраћају обухваћене испитивањем, приказана је на Графиконима 7.6.1. и 7.6.2.

На питање да ли мисле да се спровођење истих 11 наведених понашања, променило у последњих пет година, испитаници су могли да изаберу одговоре из тростепене скале (1 – смањило се, 2 – без промена и 3 – повећало се). Одговори на наведено питање, за све три категорије учесника у саобраћају обухваћене испитивањем, приказани су на Графиконима 7.6.3. и 7.6.4.

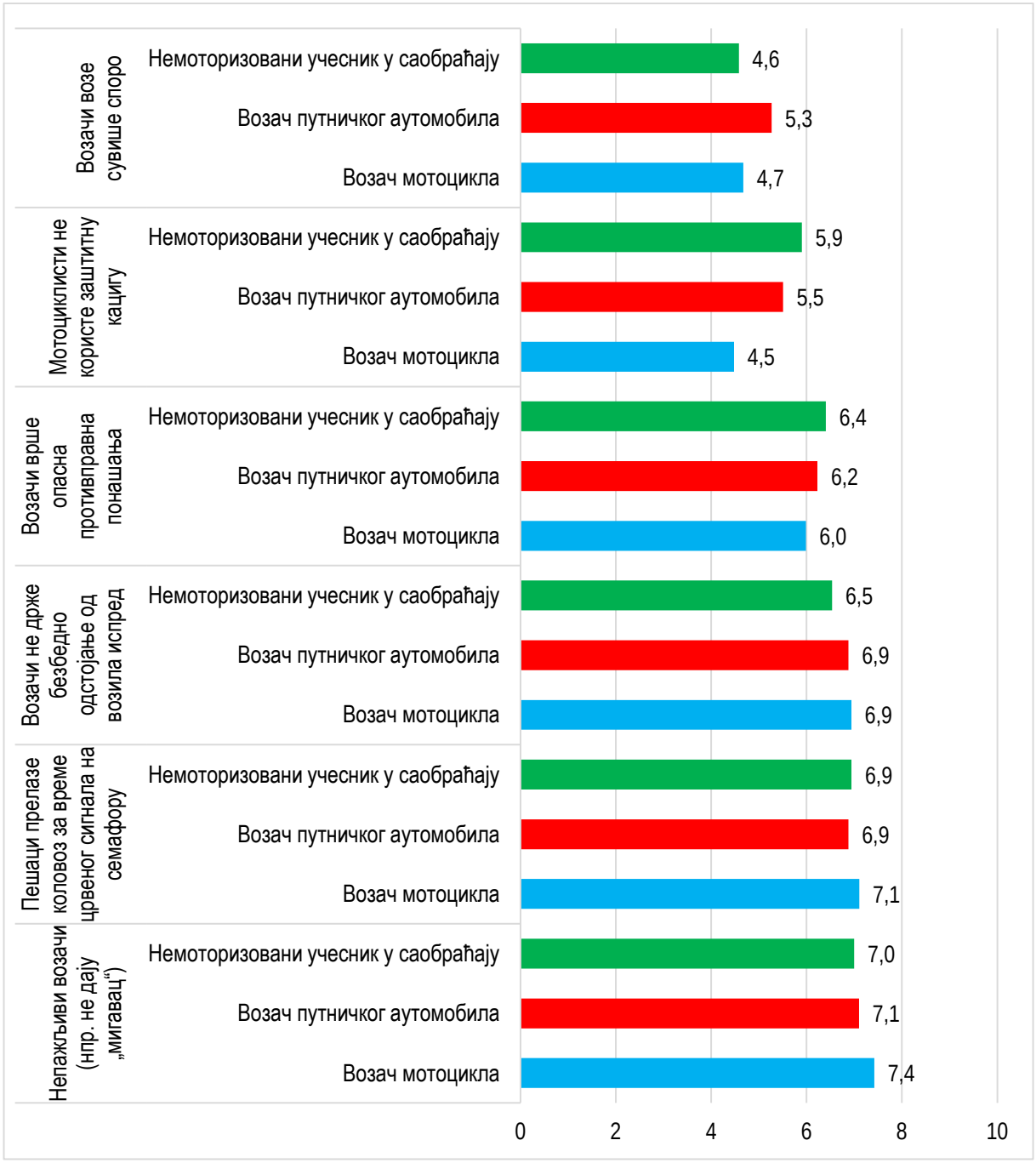
Истакнуто је да је сумарно за све испитанике најмање присутна перцепција два ризична понашања других учесника на територији града Београда, и то да возачи возе сувише споро (возачи путничких аутомобила су за то понашање дали, у односу на возаче мотоцикала и немоторизоване учеснике у саобраћају, највећу средњу оцену – 5,3), као и да мотоциклисти не користе заштитну кацигу (немоторизовани учесници у саобраћају су за то понашање дали, у односу од возаче путничких аутомобила и мотоцикала, највећу средњу оцену – 5,9).

У односу на претходна два понашања, испитаници све три категорије учесника у саобраћају мало чешће се срећу са ризичним понашањима других учесника у саобраћају за које појединачна оцена групе учесника износи између 6 и 7,1, а то су: возачи који не држе безбедно одстојање од возила испред (возачи путничких аутомобила и возачи мотоцикала су за то понашање дали, у односу немоторизоване учеснике у саобраћају, већу средњу оцену – 6,9), возачи који врше опасна противправна понашања (немоторизовани учесници у саобраћају су за то понашање дали, у односу од возаче путничких аутомобила и мотоцикала, највећу средњу оцену – 6,4) и пешаци који прелазе коловоз за време црвеног сигнала на семафору (возачи мотоцикала су за то понашање дали, у односу на возаче путничких аутомобила и немоторизоване учеснике у саобраћају, највећу средњу оцену, – 7,1).

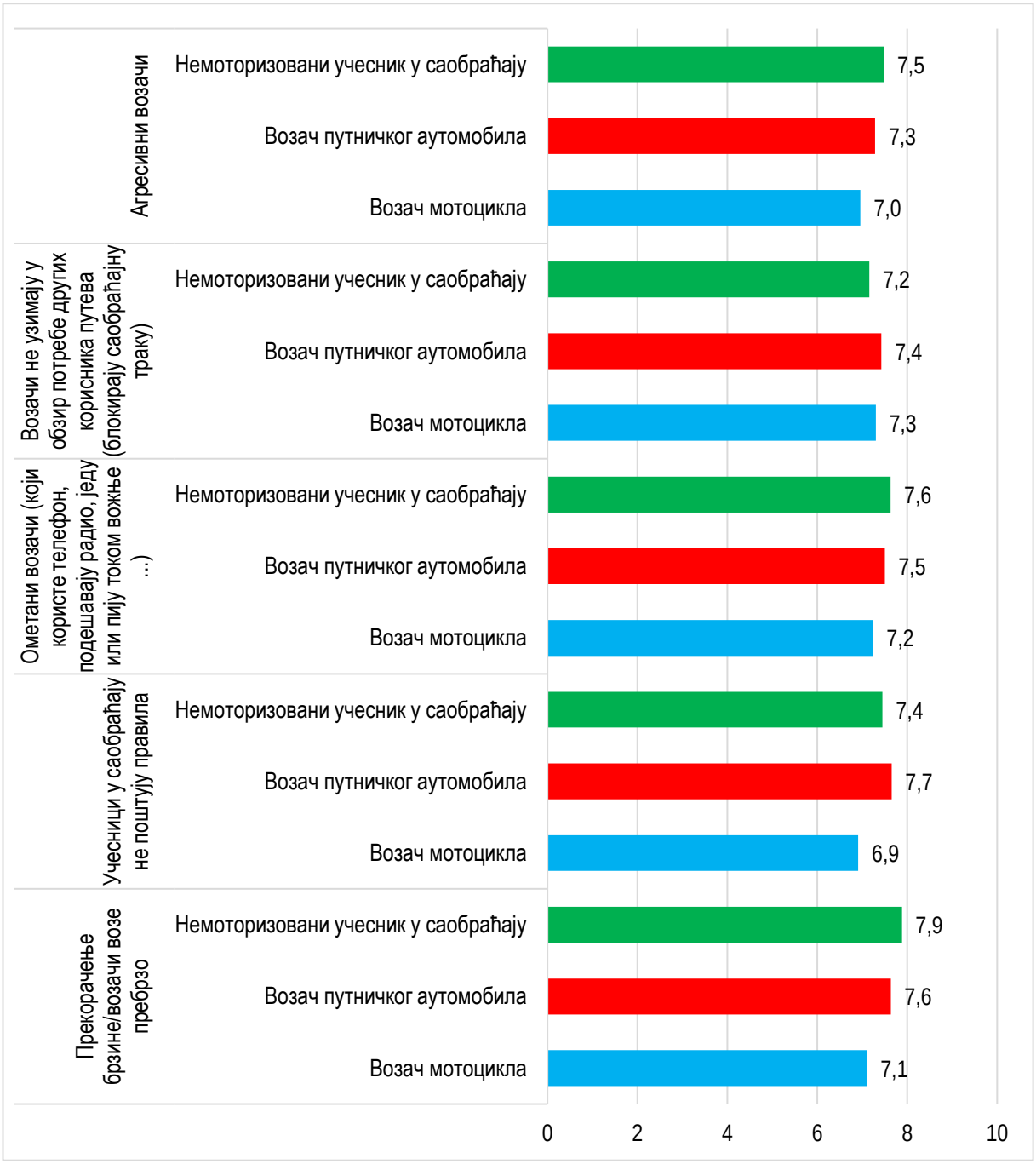
Сва понашања која су све три категорије испитаника (возачи путничких аутомобила и возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају) оценили просечном оценом преко 7, забрињавајуће често се срећу у саобраћају у граду Београду, а то су:

- непажљиви возачи који не дају „мигавац“ (возачи мотоцикала су за то понашање дали, у односу на возаче путничких аутомобила и немоторизоване учеснике у саобраћају, највећу средњу оцену – средња оцена 7,4),
- возачи који блокирају саобраћајну траку (возачи путничких аутомобила су за то понашање дали, у односу на возаче мотоцикала и немоторизоване учеснике у саобраћају, највећу средњу оцену – 7,4),
- агресивни возачи (немоторизовани учесници у саобраћају су за то понашање дали, у односу од возаче путничких аутомобила и мотоцикала, највећу средњу оцену – 7,5),
- возачи који су ометани коришћењем мобилног телефона или других уређаја (немоторизовани учесници у саобраћају су за то понашање дали, у односу од возаче путничких аутомобила и мотоцикала, највећу средњу оцену – 7,6),

– учесници у саобраћају који не поштују правила (возачи путничких аутомобила су за то понашање дали, у односу на возаче мотоцикала и немоторизоване учеснике у саобраћају, највећу средњу оцену – 7,7) и
– возачи који возе пребрзо, тј. врше прекорачење ограничене брзине (немоторизовани учесници у саобраћају су за то понашање дали, у односу од возаче путничких аутомобила и мотоцикала, највећу средњу оцену – 7,9).



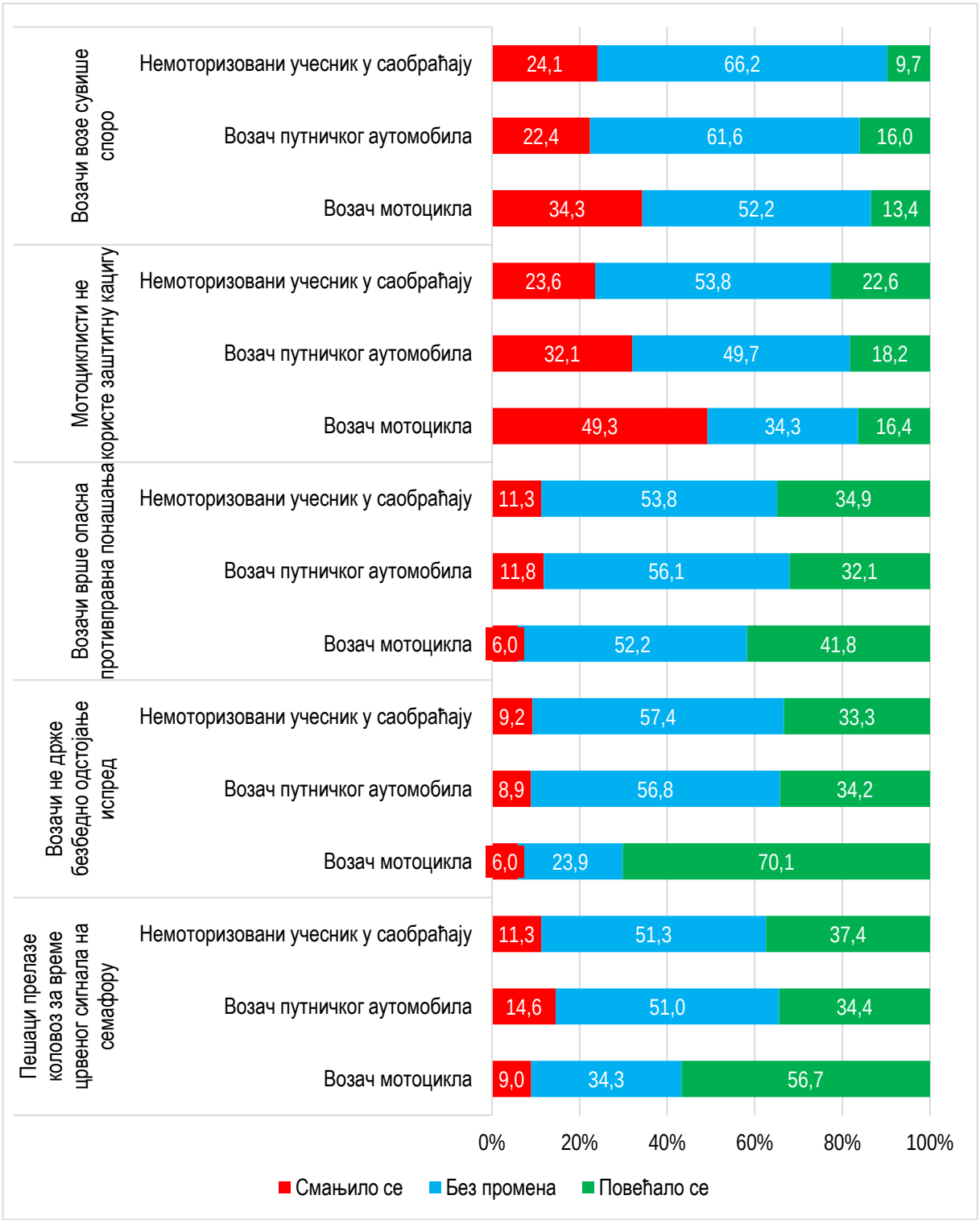
Графикон 7.6.1. Опсервација понашања осталих учесника у саобраћају према категорији учесника у саобраћају (средња оцена 1-10) – први део



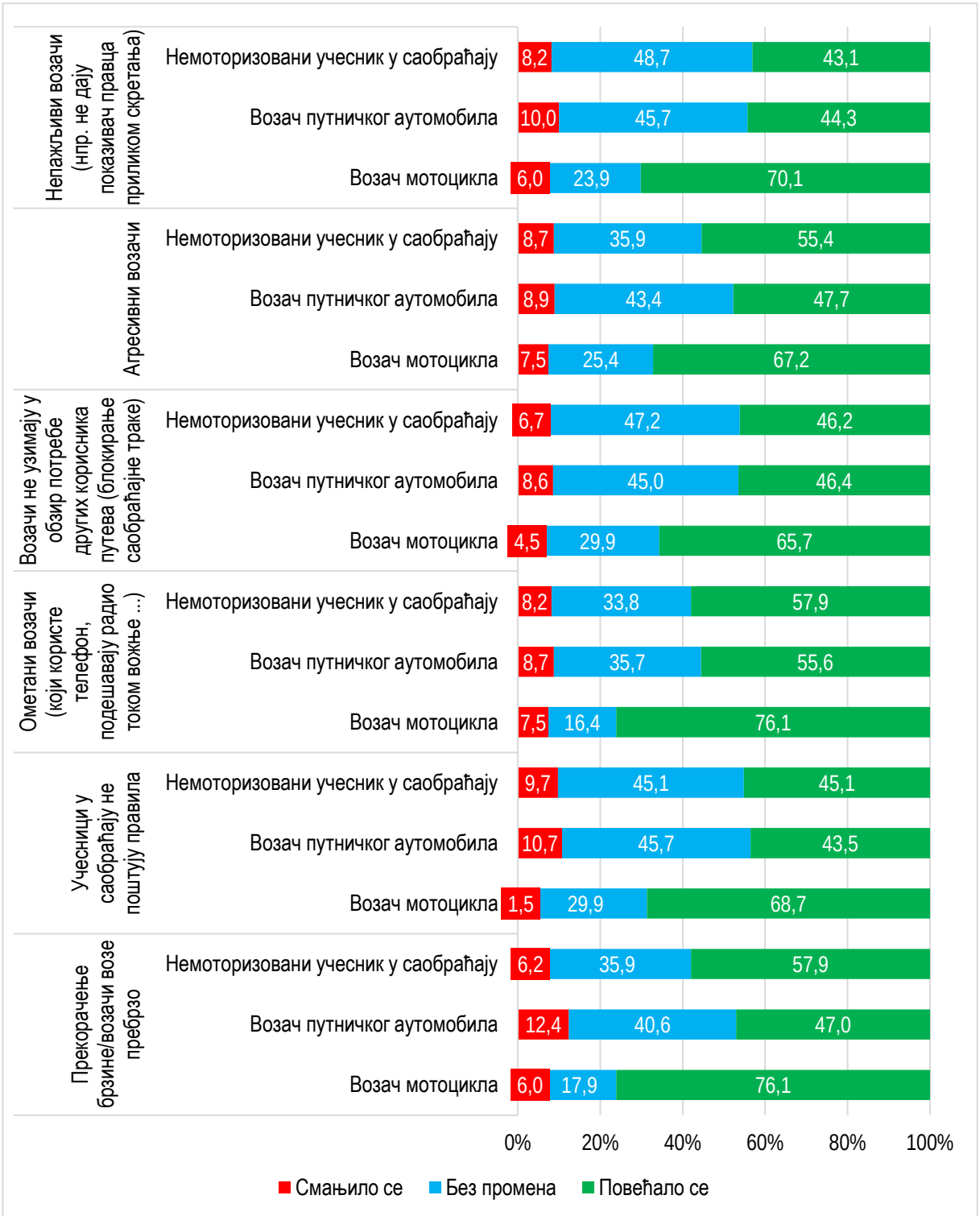
Графикон 7.6.2. Опсервација понашања осталих учесника у саобраћају према категорији учесника у саобраћају (средња оцена 1-10) – други део

На питање да ли мисле да се спровођење истих 11 наведених понашања осталих учесника у саобраћају променило у последњих пет година, испитаници су могли да изаберу одговоре из тростепене скале (смањило се, без промена и повећало се). Одговори на наведено питање приказани су на Графиконима 7.6.3. и 7.6.4. Возачи мотоцикала истакли су да се у последњих пет година највише смањило коришћење заштитних кацига од стране мотоциклиста, и то за 49,3% и да се смањило присуство возача који возе сувише споро (34,3%).

Са друге стране, све три категорије учесника у саобраћају истакле су да се значајно повећало ометање пажње возача због коришћења мобилних телефона и других уређаја (од 55,6% за возаче путничких аутомобила, до 76,1% за возаче мотоцикала), затим прекорачење брзине (од 47% за возаче путничких аутомобила, до 67,2% за возаче мотоцикала) и присуство агресивних возача (од 47,7% за возаче мотоцикала, до 55,4% за немоторизоване учеснике у саобраћају).



Графикон 7.6.3. Перцепција промене понашања осталих учесника у саобраћају у последњих пет година према категорији учесника у саобраћају – први део



Графикон 7.6.4. Перцепција промене понашања осталих учесника у саобраћају у последњих пет година према категорији учесника у саобраћају – други део

7.7. **ПЕРЦЕПЦИЈА РИЗИКА И ФАКТОРА КОЈИ ДОПРИНОСЕ НАСТАНКУ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА**

Одговори на питање колико се осећају безбедно приликом коришћења одређеног начина путовања за понуђених 12 начина путовања (саобраћајних средстава, укључујући и пешачење) изабрани су са десетостепене скале (од веома небезбедно, до веома безбедно) и приказани су на Графиконима 7.7.1. и 7.7.2.

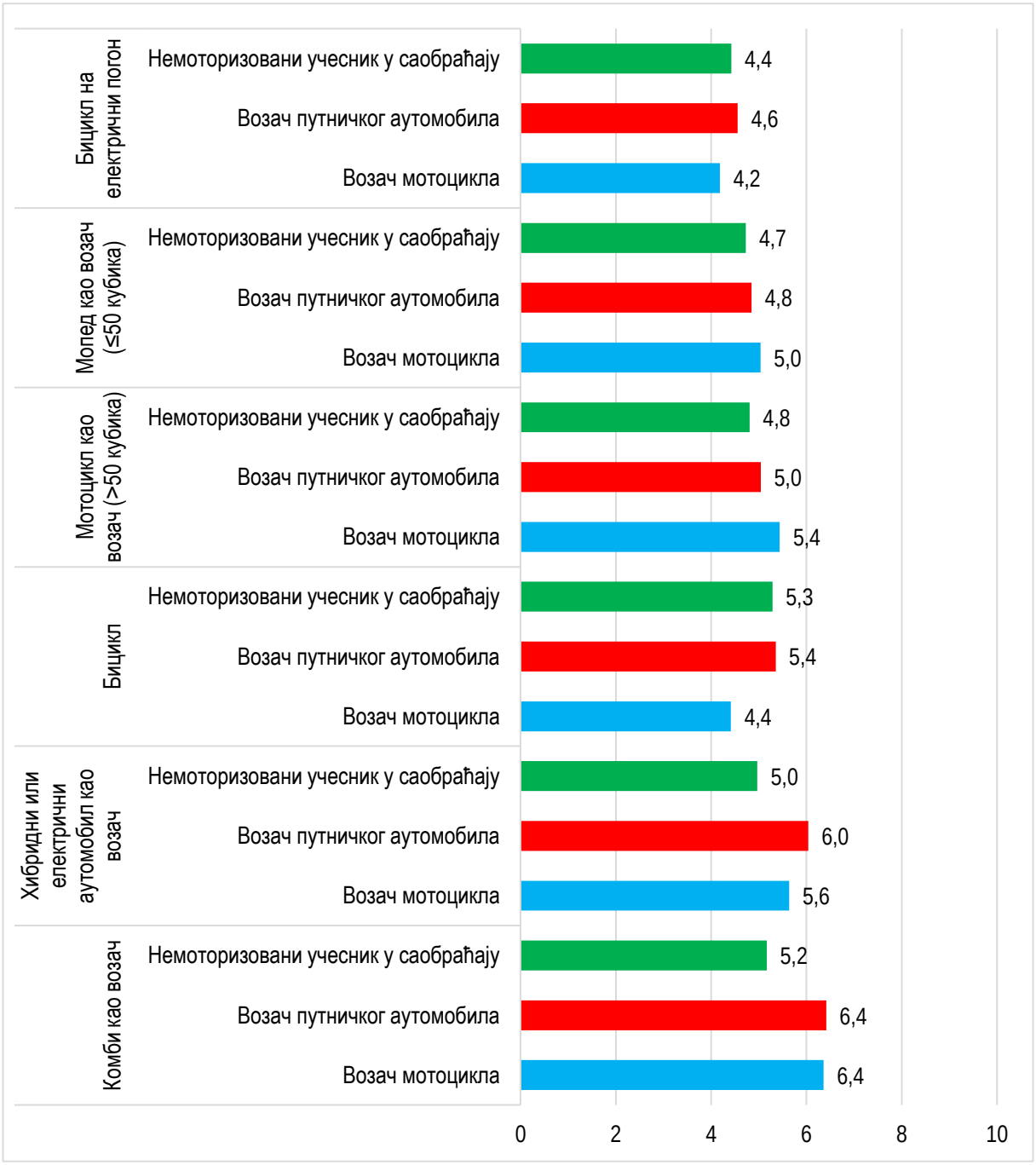
Немоторизовани ученици у саобраћају изјаснили су се да се не осећају најбезбедније, у односу на возаче путничких аутомобила и мотоцикала, приликом коришћења ни једног начина путовања.

Возачи мотоцикала изјаснили су се да се не осећају најбезбедније, у односу на возаче путничких аутомобила и немоторизованих учесника у саобраћају, приликом коришћења следећих начина путовања:

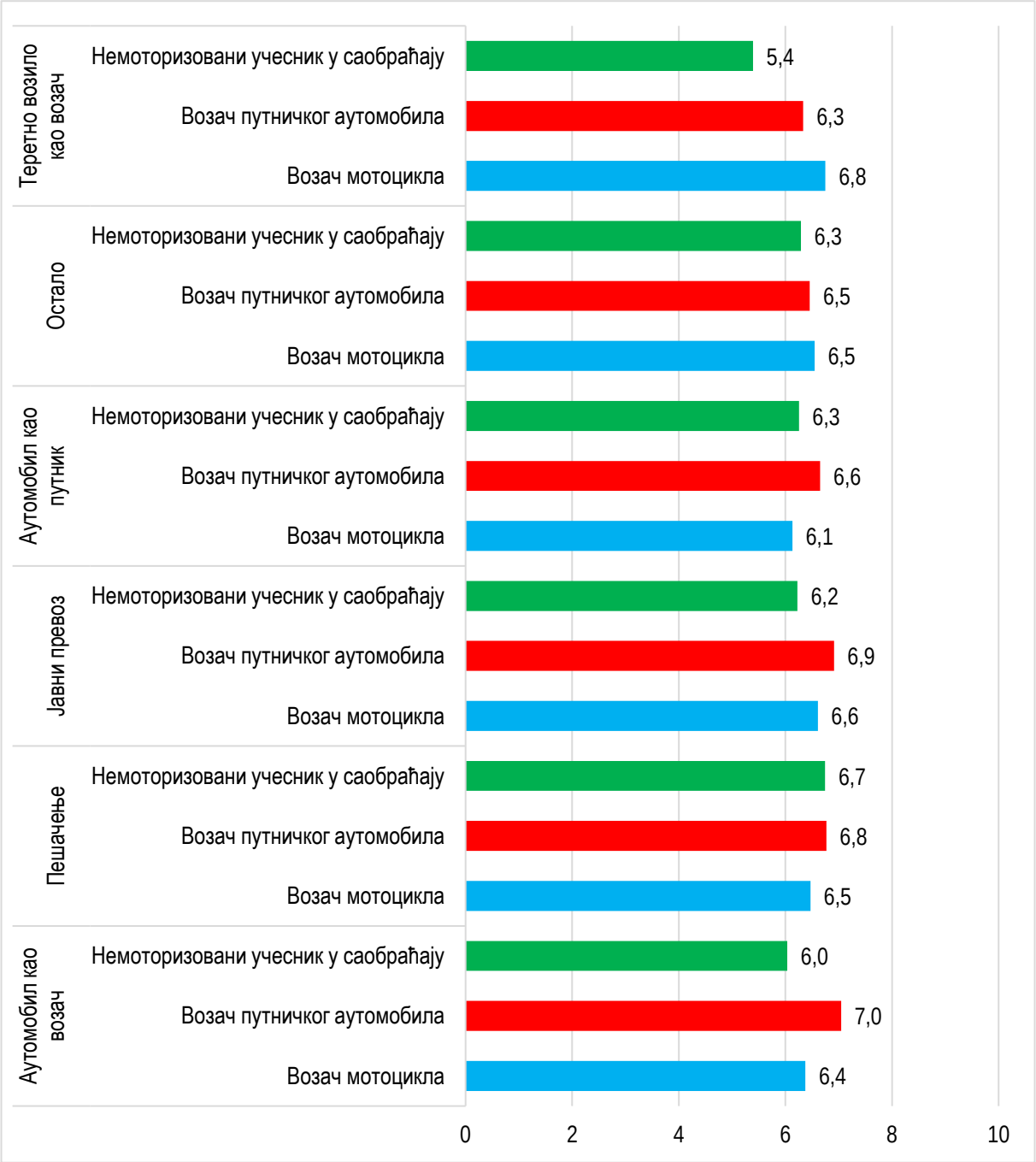
- мопеда као возач (средња оцена 5),
- мотоцикла као возач (средња оцена 5,4),
- у теретном возилу као возач (средња оцена 6,3),
- у комби возилу као возач (средња оцена 6,4) и
- осталим начинима путовања (средња оцена 6,5).

Возачи путничких аутомобила изјаснили су се да се не осећају најбезбедније, у односу на возаче мотоцикала и немоторизованих учесника у саобраћају, приликом коришћења следећих начина путовања:

- бицикла на електрични погон као возач (средња оцена 4,6),
- бицикла као возач (средња оцена 5,4),
- хибридног електричног аутомобила као возач (средња оцена 6),
- у комби возилу као возач (средња оцена иста као за возаче мотоцикала 6,4),
- осталим начинима путовања (средња оцена иста као за возаче мотоцикала 6,5),
- аутомобила као путник (средња оцена 6,6),
- пешачења (средња оцена 6,8),
- у јавном превозу као путник (средња оцена 6,9) и
- аутомобила као возач (средња оцена 7).



Графикон 7.7.1. Перцепција ризика према начину путовања према категорији учесника у саобраћају – први део



Графикон 7.7.2. Перцепција ризика према начину путовања према категорији учесника у саобраћају – други део

7.8. **САОБРАЋАЈНА ПРИНУДА**

Субјективна процена вероватноће контроле од стране полиције на типичном путовању сагледана је на основу одговора возача путничких аутомобила и мотоцикала колико је вероватно да ће их као возаче контролисати полиција на уобичајеном путовању, за које су понуђени одговори из петостепене скале (од веома мало, до веома много). Посебно су сагледани и графички приказани само одговори „веома много“ у оквиру анализе одговора свих учесника у саобраћају (тачка 6.12. Студије).

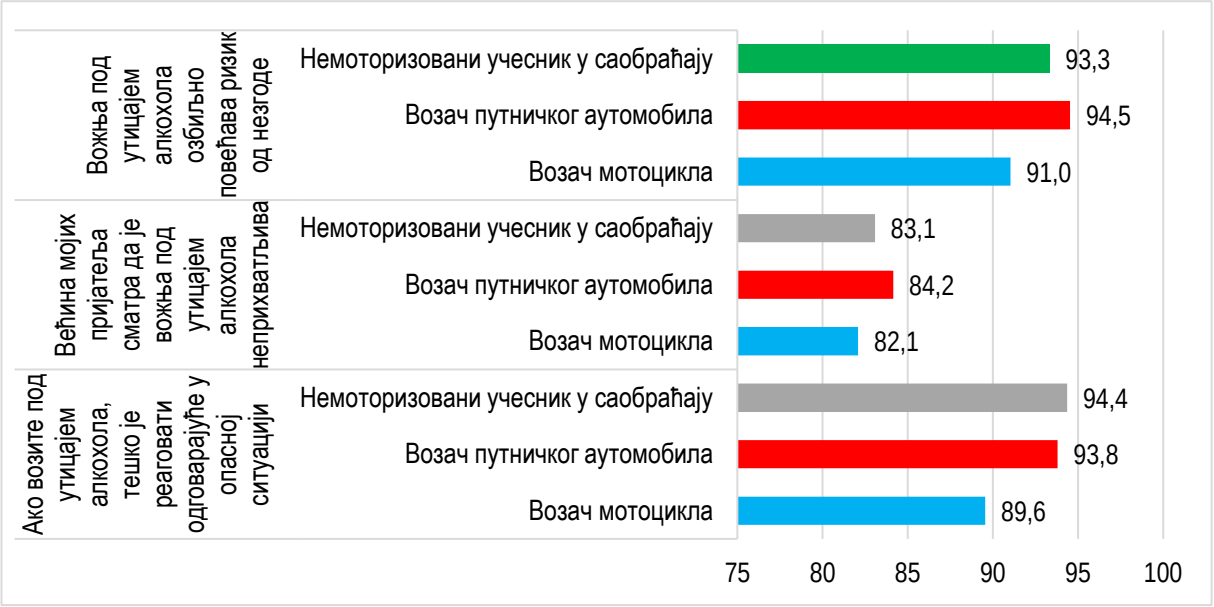
Највећи проценат испитаника возача мотоцикала исказао је мишљење да ће их на типичном путовању полиција највероватније контролисати за коришћење заштитне кациге (40,3%), а највећи проценат возача путничких аутомобила за коришћење сигурносног појаса (32,1%).

Најмањи проценат испитаника возача мотоцикала и возача путничких аутомобила исказало је мишљење да ће их полиција контролисати за вожњу под дејством психоактивних супстанци (4,5% возача мотоцикала и 7,7% возача путничких аутомобила).

7.9. **СТАВОВИ ПРЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Ставови испитаника према безбедности саобраћаја сагледани су на основу одговора на 26 изјава који су базирани на петостепеној скали (1 - не слажем се; 2 - донекле се не слажем; 3 - ниједно; 4 - донекле се слажем; 5 - слажем се). Испитаници су се изјашњавали о ставовима на изјаве груписане и приказане на 7 графикона (од Графикона 7.9.1 до Графикона 7.9.7), и то су сумарни проценти за изражене ставове „слажем се“ и „донекле се слажем“ о: употреби алкохола, брзој вожњи, заштитним системима, употреби мобилних телефона и других уређаја током вожње, психоактивним супстанцама и психоактивним лековима, умору и ношењу заштитних кацига од стране мотоциклиста и бициклиста.

Са Графикона 7.9.1. може се видети да је за утицај алкохола, од стране све три категорије учесника у саобраћају, најмањи проценат слагања исказан за изјаву „Већина мојих пријатеља сматра да је вожња под утицајем алкохола неприхватљива“, и то у распону од 82,1% за возаче мотоцикала, до 84,2% за возаче путничких аутомобила. Генерално проценат исказаних ставова слагања све три групе учесника у саобраћају је преко 80% за све три изјаве у вези употребе алкохола, а возачи аутомобила и мотоцикала исказали су и преко 93% слагање за остале две изјаве („Вожња под утицајем алкохола озбиљно повећава ризик од незгоде“ и „Ако возите под утицајем алкохола, тешко је реаговати одговарајуће у опасној ситуацији“).

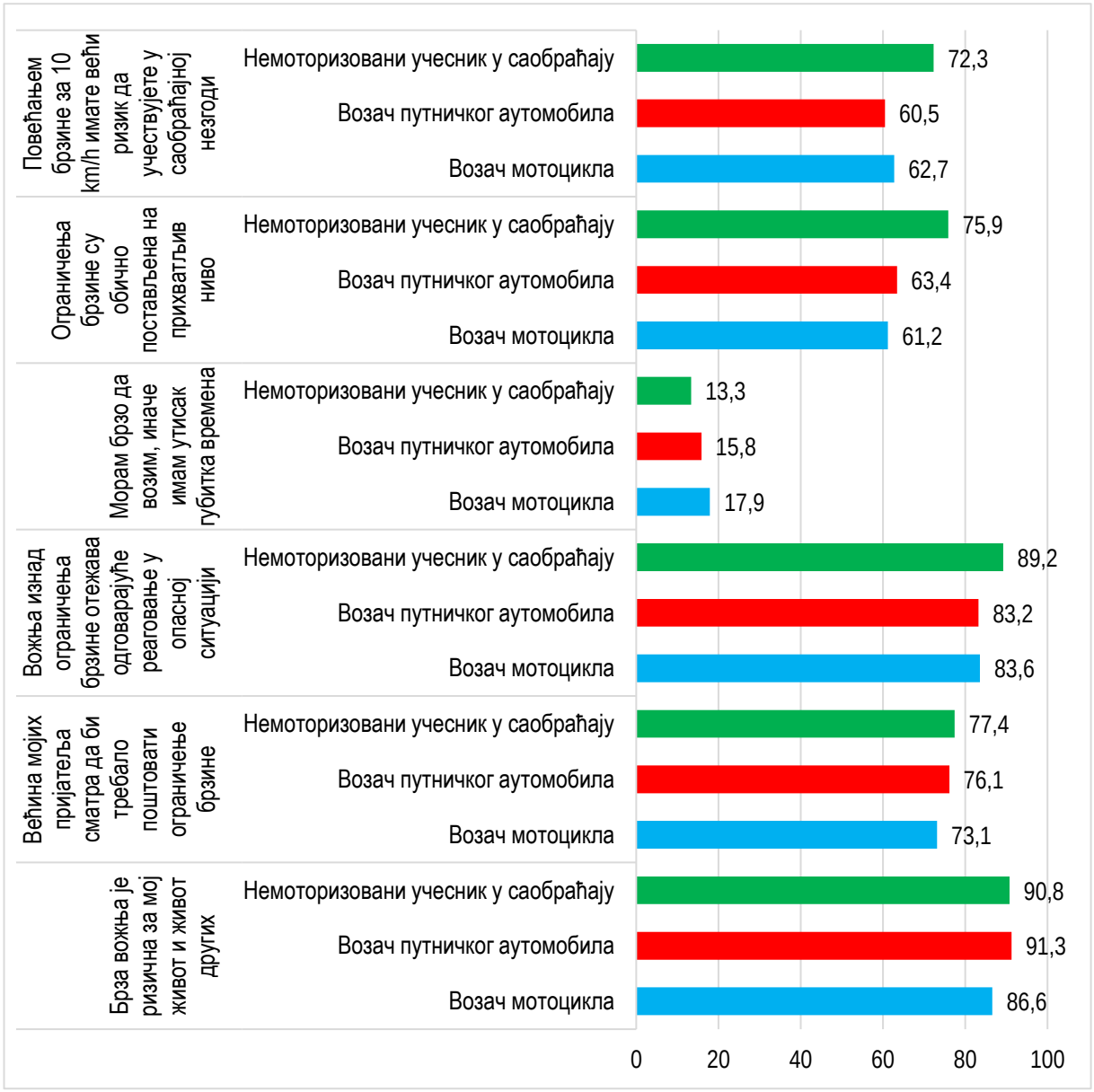


Графикон 7.9.1. Ставови према алкохолу по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се)

Са Графикона 7.9.2 може се видети да је за слагање о брзој вожњи, од стране све три категорије учесника у саобраћају, најмањи проценат слагања исказан за изјаву која има супротан предзнак у формулацији, па је самим тим то позитивнији став „Морам брзо да возим иначе имам осећај губитка времена“, и то у распону од 13,3% за немоторизоване учеснике у саобраћају, до 17,9% за возаче мотоцикала.

Највеће слагање, изражено процентима одговора, испитаници су исказали за изјаву „Брза вожња је ризична за мој живот и живот других људи“, и то у распону од 86,6% за возаче мотоцикала, до 91,3% за возаче путничких аутомобила.

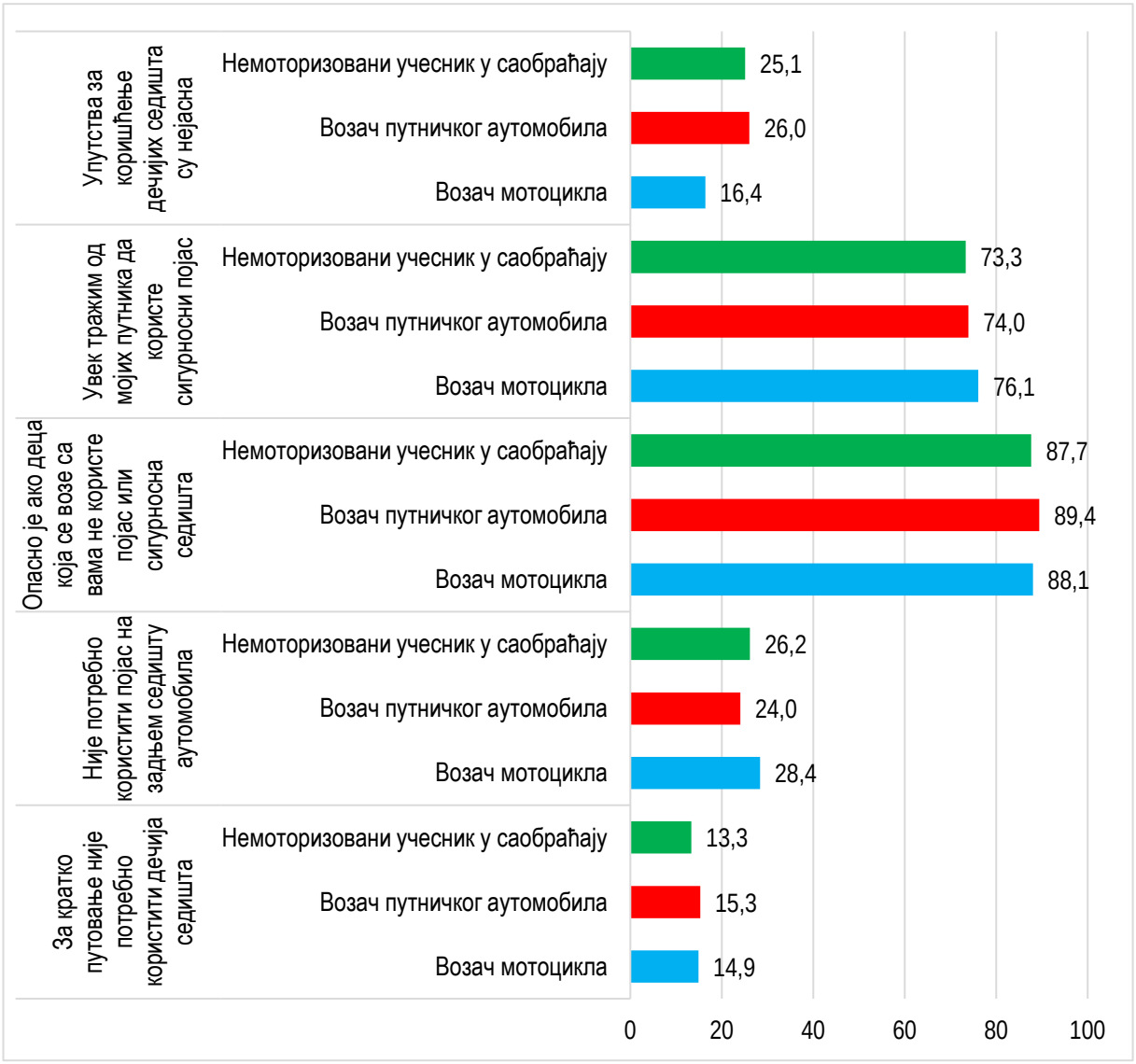
Генерално проценат исказаних ставова слагања све три групе учесника у саобраћају о брзој вожњи је нижи, него код изјаве у вези употребе алкохола.



Графикон 7.9.2. Ставови према брзој вожњи по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се)

Са Графикона 7.9.3 може се видети да су за слагање са изјавама о употреби заштитних система коришћене три изјаве негације и две потврдне изјаве, па ако се то узме у обзир, од стране све три категорије учесника у саобраћају, најмањи проценат слагања исказан је за изјаву „Увек тражим од мојих путника да користе сигурносни појас“, и то у распону од 73,3% за немоторизоване учеснике у саобраћају, до 76,1% за возаче мотоцикала.

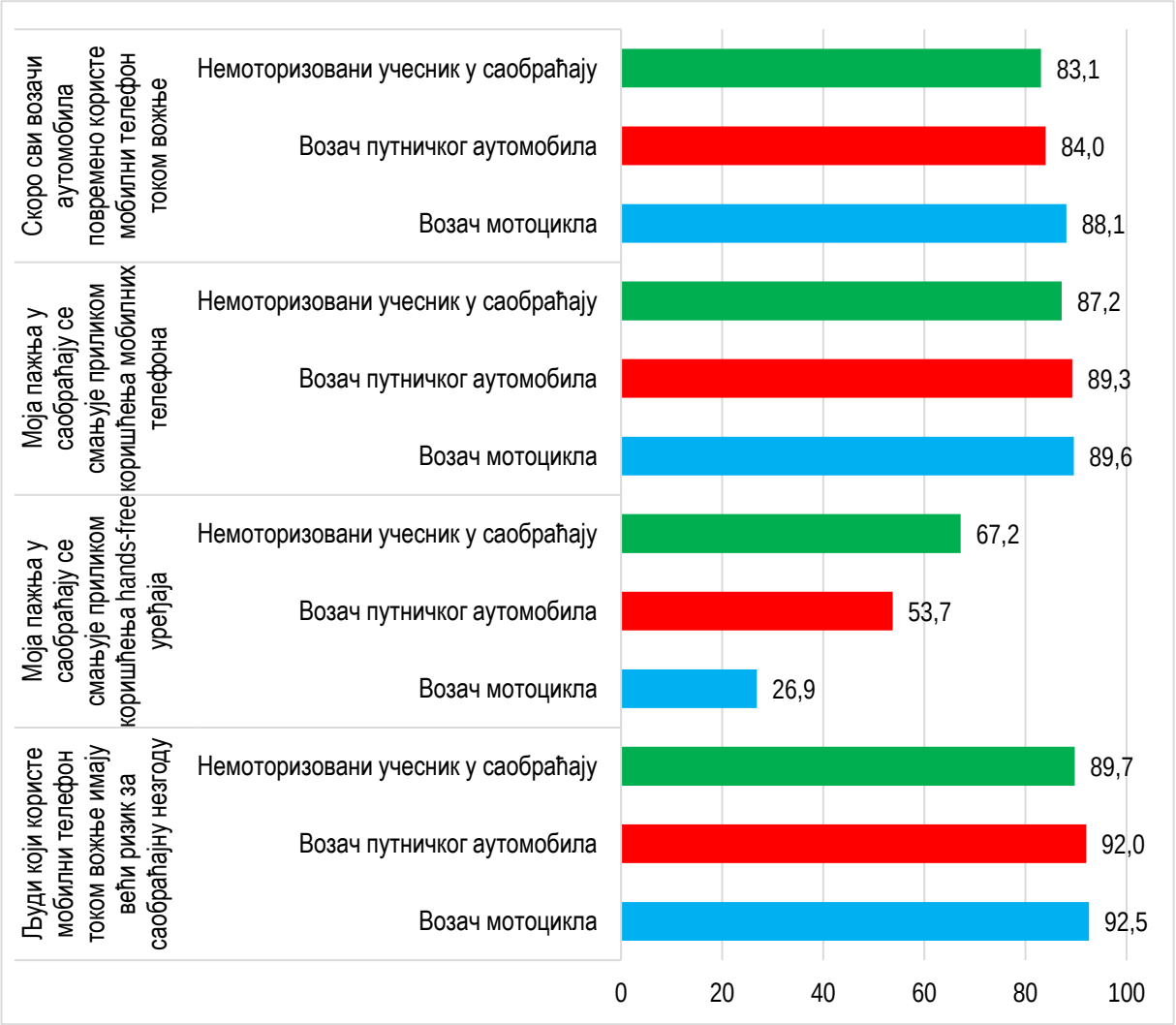
Највеће слагање, изражено процентима одговора, испитаници су исказали за изјаву „Опасно је када деца која се возе са вама не користе сигурносна седишта“, и то у распону од 87,7% за немоторизоване учеснике у саобраћају, до 89,4% за возаче путничких аутомобила.



Графикон 7.9.3. Ставови према заштитним системима по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се)

Са Графикона 7.9.4 може се видети да је, за слагање са изјавама о коришћењу мобилних телефона и других уређаја од стране све три категорије учесника у саобраћају, најмањи проценат слагања исказан за изјаву „Моја пажња у саобраћају се смањује приликом коришћења *hands-free* уређаја“, и то у распону од 26,9% за возаче мотоцикала, до 67,2% за немоторизоване учеснике у саобраћају.

Највеће слагање, изражено процентима одговора, испитаници су исказали за изјаву „Људи који користе мобилни телефон током вожње имају већи ризик за саобраћајну незгоду“, и то у распону од 89,7% за немоторизоване учеснике у саобраћају, до 89,4% за возаче путничких аутомобила.

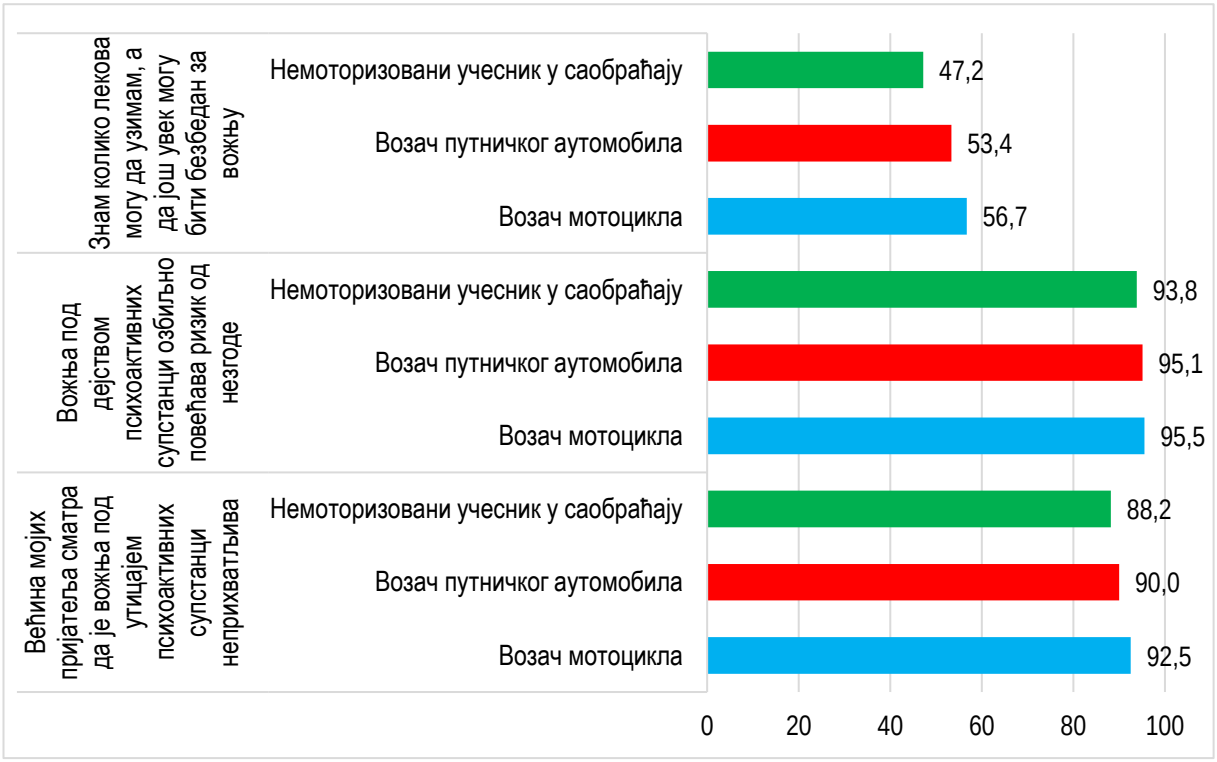


Графикон 7.9.4. Ставови према мобилним телефонима и другим уређајима по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се)

Са Графикона 7.9.5 може се видети да је, за слагање са изјавама о утицају психоактивних супстанци и психоактивних лекова од стране све три категорије учесника у саобраћају, најмањи проценат слагања исказан за изјаву „Знам колико лекова могу да узмем, а да још увек могу бити безбедан за вожњу“, и то у распону од 47,2% за немоторизоване учеснике у саобраћају, до 56,7% за возаче мотоцикала.

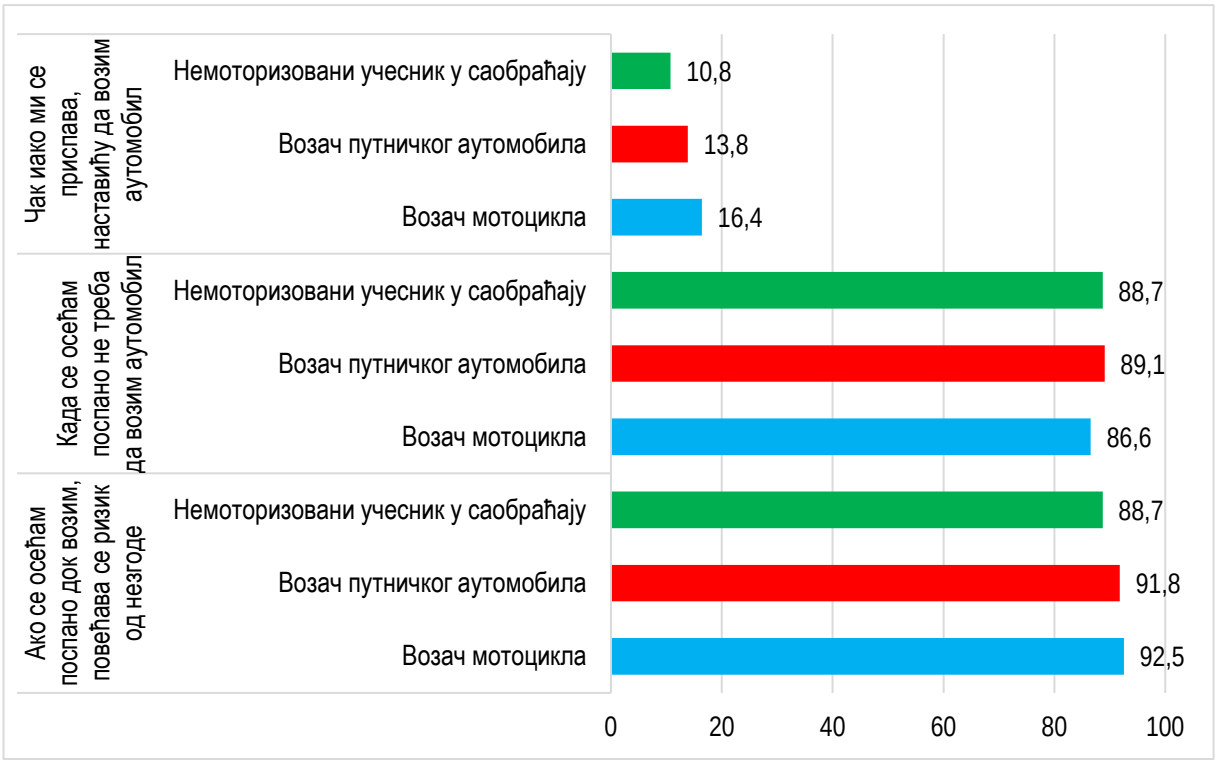
Највеће слагање, изражено процентима одговора, испитаници су исказали за изјаву „Вожња под дејством психоактивних супстанци озбиљно повећава ризик од незгоде“, и то у распону од 93,8% за немоторизоване учеснике у саобраћају, до 95,5% за возаче мотоцикала.

Са Графикона 7.9.6 може се видети да је за слагање са изјавама о утицају умора коришћена једна изјава негације и две потврдне изјаве, па ако се то узме у обзир, за слагање са изјавама од стране све три категорије учесника у саобраћају, најмањи проценат слагања исказан је за изјаву „Чак и ако ми се приспава наставићу да возим аутомобил“, и то у распону од 10,8% за немоторизоване учеснике у саобраћају, до 16,4% за возаче мотоцикала.



Графикон 7.9.5. Ставови према психоактивним супстанцама и психоактивним лековима по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се)

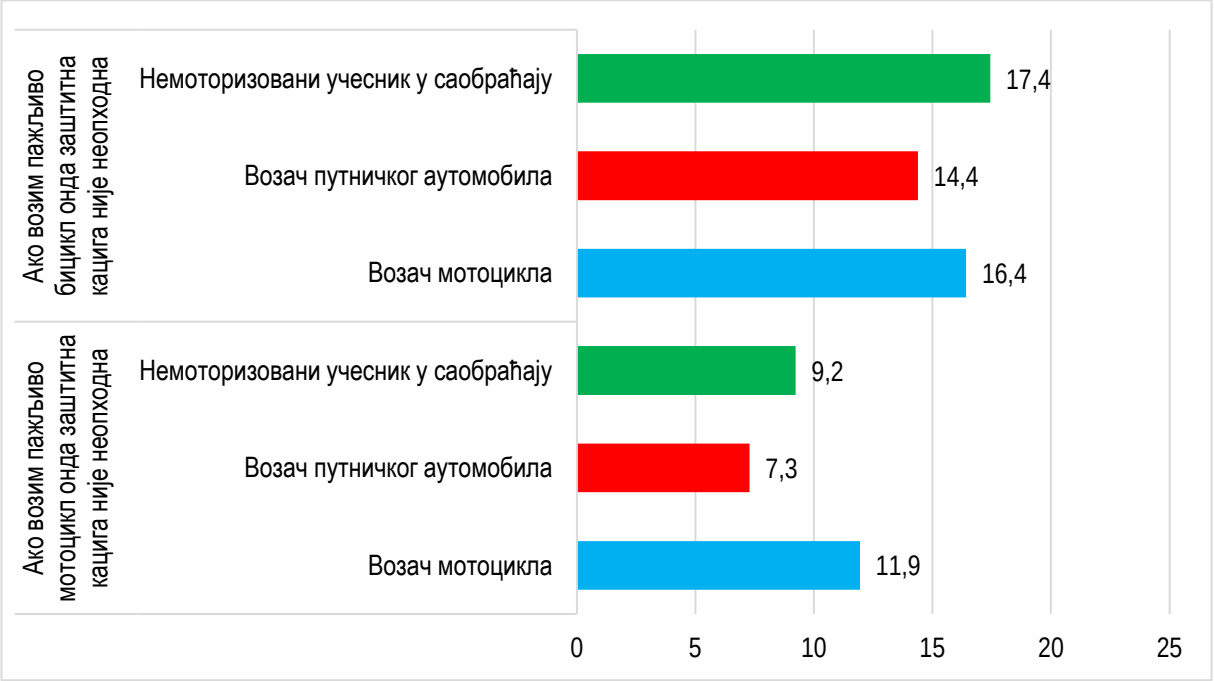
Највеће слагање, изражено процентима одговора, испитаници су исказали за изјаву „Ако се осећам поспано док возим повећава се ризик за незгоду“, и то у распону од 88,7% за немоторизоване учеснике у саобраћају, до 92,5% за возаче мотоцикала.



Графикон 7.9.6. Ставови према умору по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се)

Са Графикона 7.9.7 може се видети да су за слагање са изјавама о ношењу заштитних кацига од стране мотоциклиста и бициклиста коришћене две изјаве негације, па ако се то узме у обзир, може се уочити да се немоторизовани учесници у саобраћају и возачи мотоцикала више слажу, него возачи путничких аутомобила, да ако бициклиста или мотоциклиста возе пажљиво, да им није неопходна заштитна кацига.

Највеће слагање са изјавом да бициклисти није неопходна заштитна кацига ако вози пажљиво, изражено процентима одговора, исказали су немоторизовани учесници (17,4%), а највеће слагање са изјавом да мотоциклисти није неопходна заштитна кацига ако вози пажљиво, изражено процентима одговора, исказали су возачи мотоцикала (11,9%).



Графикон 7.9.7. Ставови према ношењу заштитних кацига мотоциклиста и бициклиста по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се)

8. ПОРЕЂЕЊЕ РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА У БЕОГРАДУ, РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И ЕВРОПСКОЈ УНИЈИ

На основу Пројектног задатка за израду предметне Студије, извршено је поређење резултата истраживања ставова учесника у саобраћају из два угла посматрања:

1. поређење резултата истраживања ставова за град Београд у два различита временска пресека, (2017. године, и након истека петогодишњег периода 2022/2023. године), а резултати су упоређени и са резултатима истраживања ставова за Републику Србију 2017. године и
2. поређење резултата истраживања ставова према ESRA методологији у Београду 2022/2023. године и Републици Србији и државама Европске уније из 2018/2019. године.

8.1. ПОРЕЂЕЊЕ РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА У БЕОГРАДУ И РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2017. ГОДИНЕ СА РЕЗУЛТАТИМА ИСТРАЖИВАЊА ИЗ 2022/2023. ГОДИНЕ

Истраживање ставова учесника у саобраћају у Републици Србији спроведено је у периоду од 01. до 31.08.2017. године. Узорак у Републици Србији био је планиран од 12.150 испитаника, односно минимално 450 по полицијској управи (300 возача путничких аутомобила, 50 мотоциклиста и 100 немоторизованих учесника у саобраћају), укључујући и Полицијску управу Београд, која територијално покрива све општине града Београда. Упитник који је коришћен у истраживању 2017. године, био је заснован на упитнику коришћеним у ESRA истраживању, и обухватио је 9 кључних тема са 28 питања и 266 променљивих.

За сваку полицијску управу, укључујући и Полицијску управу за град Београд, припремљен је посебан извештај, по узору на извештај по државама у оквиру ESRA пројекта, који је садржао пет области безбедности саобраћаја са 49 варијабли. У ESRA пројекту који је коришћен као методолошка основа за ово истраживање посебна пажња усмерена је на:

- најважније ставове према безбедности саобраћаја,
- личну прихватљивост понашања других ученика у саобраћају,
- перцепцију ризика у саобраћају,
- однос према кажњавању и
- однос према другим учесницима у саобраћају.

8.1.1. Ставови према безбедности саобраћаја

У оквиру ESRA пројекта спроведеног 2017. године испитаници су бирали одговоре на 24 питања која се односе на ставове према безбедности саобраћаја. Ова питања систематизована су у четири тематске целине:

- ставови према вожњи под утицајем (шест варијабли),
- ставови према брзој вожњи (шест варијабли),
- ставови према системима заштите путника у возилима (пет варијабли) и
- ставови према дистракцији током вожње и вожњи у уморном стању (седам варијабли).

У стручној литератури је познат утицај алкохола на понашање људи, односно на возачке способности, као и да се са порастом садржаја алкохола у организму возача експоненцијално повећава и ризик учешћа у саобраћајним незгодама. Такође, све више је у савременом свету присутан проблем вожње под утицајем психоактивних супстанци и лекова.

Ставови испитаника према вожњи под утицајем, добијени на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 16.1 Вожња под утицајем алкохола озбиљно повећава ризик од незгоде;
- Питање 16.2 Већина мојих познаника/пријатеља сматра да је вожња под утицајем алкохола неприхватљива;
- Питање 16.3. Ако возите под утицајем алкохола, тешко је реаговати одговарајуће у опасној ситуацији;
- Питање 16.4. Вожња под дејством дрога озбиљно повећава ризик од незгоде;
- Питање 16.5. Већина мојих познаника/пријатеља сматра да је вожња под утицајем дрога неприхватљива и
- Питање 16.6. Знам колико лекова могу да узимам, а да још увек могу бити безбедан за вожњу.

Вожња брзинама преко ограничења брзине сматра се најчешћим прекршајем у саобраћају. Генерално, у већини истраживања брза вожња није перципирана као тежак прекршај од стране возача, односно возачи верују да нису изложени ризику када прекорачују брзину. Истраживања указују на јаку корелацију између ставова возача према брзој вожњи, понашања возача и броја саобраћајних незгода са погинулима и због тога је неопходно извршити њихово периодично мерење и анализу. Непоштовање ограничења брзине је врло поуздан показатељ склоности ка саобраћајним незгодама. Наиме, возачи који возе пребрзо, праве и друге саобраћајне прекршаје, а сваки трећи возач који је кажњен због прекорачења брзине био је учесник саобраћајне незгоде.

Ставови испитаника према брзој вожњи, добијени на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 16.7 Брза вожња је ризична за мој живот и животе других;
- Питање 16.8* Морам да возим брзо, иначе имам утисак губитка времена;
- Питање 16.9 Вожња изнад ограничења брзине отежава одговарајуће реаговање у опасној ситуацији;
- Питање 16.10 Већина мојих познаника/пријатеља сматра да би требало поштовати ограничење брзине;
- Питање 16.11 Ограничења брзине су обично постављена на прихватљив ниво и
- Питање 16.12 Повећањем брзине за 10 km/h имате већи ризик да учествујете у саобраћајној незгоди.

Једно питање је обрнуто кодирано и има ознаку „*“.

Када се спомену системи заштите у возилима, прво се, оправдано, мисли на употребу сигурносних појасева. Научно је потврђено смањење последица саобраћајних незгода када су возач и путници у возилу везани сигурносним појасевима. Употреба сигурносног појаса смањује тешке последице и смртно страдање као последице саобраћајних незгода за око 50%.

Мере усмерене ка повећању употребе сигурносних појасева дају и економски позитивније резултате у анализи уложеног и трошкова (користи), у односу на друге мере, као што су принуда у вези са брзом вожњом и вожњом под утицајем алкохола.

Ставови испитаника према употреби система заштите у возилима, добијени су на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 16.13* Није потребно користити сигурносни појас на задњем седишту аутомобила;
- Питање 16.14 Увек тражим од мојих путника да користе сигурносни појас;
- Питање 16.15* Упутства за коришћење дечијих седишта су нејасна;
- Питање 16.16 Опасно је ако деца која путују с Вама не користе дечије седиште или сигурносни појас и
- Питање 16.17* За кратка путовања није потребно користити дечија седишта.

Три питања су обрнуто кодирана и имају ознаку „*“.

Савремени захтеви који су постали потреба данашњег човека, условили су и коришћење електронских уређаја у возилу, које се из године у годину повећава, а истовремено, уз велику забринутост истраживача и одговорних за безбедност саобраћаја. Обзиром да ови уређаји постају потреба савременог човека, управљачи система безбедности саобраћаја траже могућности њиховог коришћења тако да не ограничавају задатке које возач може и мора безбедно да обави. Комуникација коришћењем мобилног телефона је једно од понашања које је у значајној вези са ризиком настанка саобраћајних незгода, а посебно куцање текстуалних порука слаби возачеву процену, способност да доноси одлуке и способност да управља безбедно. Ометање возача је веома чест разлог саобраћајних незгода. Шансе да ометан возач учествује у саобраћајној незгоди су око 9 пута веће, него да се то догоди возачу који није ометан. Под ометањем возача подразумева се и вожња возача када је поспан или уморан.

Ставови испитаника према дистракцијама у току вожње и вожњи у уморном стању, добијени су на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 16.18 Моја пажња у саобраћају се смањује приликом коришћења мобилног телефона;
- Питање 16.19 Моја пажња у саобраћају се смањује приликом коришћења *hands-free* уређаја за мобилни телефон током вожње;
- Питање 16.20* Скоро сви возачи аутомобила повремено користе мобилни телефон током вожње;
- Питање 16.21 Људи који користе мобилни телефон током вожње имају већи ризик да учествују у саобраћајној незгоди;
- Питање 16.22 Када се осећам поспано не требам возити аутомобил;
- Питање 16.23* Чак и ако ми се приспава док возим аутомобил, наставићу да возим и
- Питање 16.24 Ако се осећам поспано док возим, повећава се ризик од незгоде.

Два питања су обрнуто кодирана и имају ознаку „*“.

Укупно за област ставова према безбедности саобраћаја 6 питања (од 24) су са ознаком „*“, тј. обрнуто су кодирана. Одговори на питања из области ставова према безбедности саобраћаја, који су се могли изабрати током оба истраживања (и 2017. и 2022/2023. године), били су: 1-не слажем се, 2-донекле се не слажем, 3-ниједно, 4-донекле се слажем, 5-слажем се.

8.1.2. **Ставови који се односе на личну прихватљивост**

У оквиру ESRA пројекта, спроведеног 2017. године, предвиђено је 14 питања која се односе на личну прихватљивост у погледу понашања других возача у саобраћају. Ова питања су систематизована у четири тематске целине:

- лична прихватљивост у погледу брзе вожње (четири варијабле),
- лична прихватљивост у погледу ометања пажње током вожње (четири варијабле),
- лична прихватљивост у погледу вожње под утицајем (три варијабле) и
- лична прихватљивост у погледу употребе заштитних система у возилима (три варијабле).

Испитивана је лична прихватљивост у погледу брзе вожње. Ставови о личној прихватљивости учесника у саобраћају у погледу брзе вожње сагледани су на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 11.1 возач вози 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту;
- Питање 11.2 возач вози 20 km/h преко ограничења брзине у стамбеној улици;
- Питање 11.3 возач вози 20 km/h преко ограничења брзине у урбаним срединама и
- Питање 11.4 возач вози 20 km/h преко ограничења брзине у зони школе

Испитаници су давали одговоре на питања која се односе на ометање пажње током вожње. Ставови о личној прихватљивости учесника у саобраћају у погледу ометања пажње сагледани су на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 11.5 возач користи мобилни телефон током вожње;
- Питање 11.6 возач куца текстуалне поруке или проверава *e-mail* пошту током вожње;
- Питање 11.7 возач проверава или ажурира друштвене мреже (нпр: фејсбук, твитер итд.) током вожње и
- Питање 11.8 возач вози када је толико поспан да има проблема са одржавањем отворених очију.

Испитаници су изражавали личну прихватљивост у погледу вожње под утицајем од стране других возача. Ставови о личној прихватљивости учесника у саобраћају у погледу вожње под утицајем сагледани су на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 11.10 возач вози и када мисли да је превише попио алкохола;
- Питање 11.11 возач вози један сат након употребе дрога и
- Питање 11.12 возач вози након употребе и дрога и алкохола заједно.

Испитаници су давали одговоре у погледу личне прихватљивости према употреби заштитних система у возилима. Ставови о личној прихватљивости учесника у саобраћају у погледу употребе заштитних система у возилима сагледани су на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 11.16 возач превози путнике који не користе сигурносни појас на задњем седишту аутомобила;
- Питање 11.17 возач не користи сигурносни појас и
- Питање 11.18 возач превози дете у аутомобилу без коришћења дечијег седишта.

8.1.3. **Перцепција ризика у саобраћају**

Објективна мера ризика у саобраћају су саобраћајне незгоде и њихове последице. Таква мера, у последњих 20 година, све више уступа предност субјективном ризику, тј. мери колико се учесници у саобраћају лично осећају безбедно или небезбедно на територији својих општина или градова. Иако је веза између објективног и субјективног ризика безбедности саобраћаја веома често у малој корелацији, сама свест о постојању ризика и фактора који доприносе ризику настанка саобраћајних незгода је предуслов за ефикасну промену ризичних понашања у саобраћају. У оквиру ESRA пројекта, испитује се перцепција ризика у погледу коришћења појединих начина путовања. Одговори су кодирани на десетостепеној скали, при чему мање вредности одражавају нижи ниво безбедности (1-веома небезбедно), а веће вредности већи ниво безбедности (10-веома безбедно) коришћења одређеног начина путовања.

Начини путовања дефинисани су кроз 12 питања, а обухватају: пешачење, управљање бициклом, мопедом, мотоциклом, возилом на хибридни или електрични погон, путничким аутомобилом, мини комбијем, теретним возилом или учешће у својству путника у аутомобилу, у јавном превозу или неким другим начином путовања. Анализа одговора спровођена је генерисањем јединствене оцене перцепције нивоа безбедности коришћења одређених начина путовања.

8.1.4. **Однос према кажњавању**

Однос према кажњавању, сагледан је у оквиру целине о саобраћајној принуди. Принуда је заједно са инжењерским мерама и едукацијом препозната као један од главних елемената унапређења безбедности саобраћаја.

У оквиру ESRA упитника, перцепција саобраћајне принуде дата је кроз два питања, од којих се једно односи на перцепцију вероватноће контроле од стране полиције у погледу чињења следећих понашања:

- вожње под утицајем алкохола,
- вожње под утицајем дрога,
- употребе сигурносног појаса,
- поштовања ограничења брзине и
- коришћења заштитне кациге од стране мотоциклиста.

Друго питање на које одговори илуструју перцепцију саобраћајне принуде је однос према кажњавању у погледу:

- брзе вожње,
- вожње под утицајем алкохола,
- вожње под утицајем дрога,
- употребе сигурносног појаса,
- употребе мобилног телефона током вожње и
- коришћења заштитне кациге од стране мотоциклиста.

Питања у погледу саобраћајне принуде кодирана су користећи петостепену Ликертову скалу, где мање вредности означавају мању вероватноћу контроле од стране полиције (1-веома мало), а веће вредности означавају већу вероватноћу контроле (5-веома много). За свих шест питања сумарно је формирана средња оцене.

У погледу односа према кажњавању, одговори су кодирани користећи бинарни тип варијабле, где вредност „да“ означава да су казне за одређено понашање сувише велике, а одговор „не“ обрнуто. Поред тога, испитаницима је остављена могућност да не дају одговор на ово питање уколико немају довољно јасно мишљење у овом погледу. Обзиром да је варијабла бинарна, уместо просечног скора у анализи је коришћена пропорција одговора „да“ на понуђено питање, односно проценат испитаника који се слажу да су казне за дата понашања велике.

8.1.5. **Однос према другим учесницима у саобраћају**

Однос према другим категоријама учесника сагледан је на основу ставова према: употреби заштитне каците за мотоциклисте и личне прихватљивости у погледу понашања мотоциклиста и пешака.

Питање које се односи на став према употреби заштитне каците за мотоциклисте кодирано је коришћењем петостепене Ликертове скале, где неповољни ставови имају ниже вредности на скали, а повољни ставови веће вредности на скали. Лична прихватљивост је такође кодирана коришћењем петостепене Ликертове скале, при чему ниже вредности означавају мању прихватљивост, а веће вредности већу прихватљивост одређених ризичних понашања мотоциклиста и пешака.

Ставови према употреби заштитне каците за мотоциклисте сагледани су на основу одговора на следеће питање - варијаблу истраживања спроведеног 2017. године, а које је укључено и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 16.25* Ако возим пажљиво заштитна кацига није неопходна.

Лична прихватљивост према понашању мотоциклиста, сагледана је на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 11б.1. мотоциклиста не користи заштитну кацигу и
- Питање 11б.2. мотоциклиста вози пребрзо у урбаним срединама.

Лична прихватљивост према понашању пешака сагледана је на основу одговора на следећа питања - варијабле истраживања спроведеног 2017. године, а која су укључена и у истраживање 2022/2023. године:

- Питање 11в.1. пешак прелази коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено;
- Питање 11в.2. пешак користи мобилни телефон за време преласка коловоза;
- Питање 11в.3. пешак слуша музику путем слушалица за време преласка коловоза и
- Питање 11в.4. пешак прелази коловоз за време црвеног пешачког сигнала.

Једно питање, од укупно 7, из области односа према другим учесницима у саобраћају, обрнуто је кодирано и има ознаку „*“.

Одговори на питање у вези става који се могао изабрати током истраживања 2017. и 2022/2023. године били су: 1-не слажем се, 2-донекле се не слажем, 3-ниједно, 4-донекле се слажем, 5-слажем се. Могући одговори на питања у погледу личне прихватљивости били су: 1-неприхватљиво, 2-делимично неприхватљиво, 3-ниједно, 4-делимично прихватљиво, 5-прихватљиво.

Средње оцене кодираних (декодираних) варијабли за свих 5 области и 49 варијабли безбедности саобраћаја, ради поређења стања дате су у Табели 8.1.1, и то за оба истраживања (2017. и 2022/2023. године) спроведена на територији Републике Србије и ПУ Београд, односно града Београда.

Табела 8.1.1. Средње оцене варијабли за истраживања 2017. и 2022/2023. године

Области	Варијабле	Средња оцена за истраживање 2017. године у Републици Србији	Средња оцена за истраживање 2017. године у ПУ Београд	Средња оцена за истраживање 2022/2023. године у граду Београду
Ставова према безбедности саобраћаја	Вожња под утицајем	4,519	4,571	4,439
	Брза вожња	4,022	3,966	4.141
	Заштитни системи	3,892	4,023	4.050
	Ометана вожња	3,908	3,920	3,960
Лично прихватљиво за понашање других возача	Вожња под утицајем	1,058	1,033	1,099
	Брза вожња	1,754	1,793	1,616
	Заштитни системи	1,751	1,700	1,535
	Ометана вожња	1,200	1,142	1,290
Перцепција ризика	Перцепција ризика	6,010	6,142	6,183
Однос према кажњавању	Принуда	2,679	2,576	3,020
	Брза вожња (%)	19,339	18,000	16,646
	Алкохол (%)	7,988	5,556	12,947
	Дроге (%)	4,544	3,111	10,727
	Сигурносни појас (%)	27,639	22,222	21,455
	Мобилни телефон (%)	14,409	11,333	15,290
	Заштитна кацига (%)	11,147	8,667	12,577
Однос према другим учесницима	Заштитна кацига-ставови	4,446	4,606	4,518
	Понашање мотоциклиста-лично прихватљиво	1,283	1,238	1,258
	Понашање пешака-лично прихватљиво	1,648	1,631	1,494

Легенда:

	Средња оцена за истраживање 2022/2023. године у граду Београду значајно је већа у односу на средњу оцену за истраживање 2017. године у граду Београду
	Средња оцена за истраживање 2022/2023. године у граду Београду незнатно је већа односу на средњу оцену за истраживање 2017. године у граду Београду
	Средња оцена за истраживање 2022/2023. године у граду Београду незнатно је нижа у односу на средњу оцену за истраживање 2017. године у граду Београду
	Средња оцена за истраживање 2017. године у граду Београду незнатно је нижа у односу на средњу оцену за истраживање 2017. године у Републици Србији

Из Табеле 8.1.1. може се уочити да је у истраживању ставова учесника у саобраћају, спроведеном 2017. године, уочен нижи ниво позитивности става према појединим питањима - варијаблама за 7 питања, од укупно 19 питања (обележено жутом бојом у табели).

За осталих 12 питања – варијабли испитаници у граду Београду и на територији читаве Републике Србије имали су приближно исте средње вредности оцене ставова, односно није уочена значајна разлика средњих вредности ставова на основу одговора на та питања.

Од 19 варијабли које су упоређене за оба истраживања ставова учесника у саобраћају у граду Београду (2017. и 2022/2023. године) за 10 варијабли, уочено је благо унапређење исказаних ставова испитаника у истраживању 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године (означено зеленом бојом у табели).

За пет варијабли уочено је благо смањење позитивности става у истраживању 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године (означено наранџастом бојом у табели).

За четири варијабле, које представљају повећање процента одговора да су казне строге за одређене области, што аутоматски означава и став испитаника да прекршаји из тих области немају тако велику релативну тежину и значај за безбедност саобраћаја, уочено је значајно повећање у истраживању 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године (означено црвеном бојом у табели).

Од стране испитаника исказано је у већем проценту да су казне строге, у истраживању из 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године, за области:

- коришћења дроге од стране учесника у саобраћају, са разликом учешћа од 7,616%;
- коришћења алкохола од стране учесника у саобраћају, са разликом учешћа од 7,391%;
- коришћења мобилних телефона током вожње од стране учесника у саобраћају, са разликом учешћа од 3,957% и
- коришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста, са разликом учешћа од 3,910%.

8.2. **ПОРЕЂЕЊЕ РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА ПРЕМА ESRA МЕТОДОЛОГИЈИ У БЕОГРАДУ 2022/2023. ГОДИНЕ И У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И ДРЖАВАМА ЕВРОПЕ 2018/2019. ГОДИНЕ**

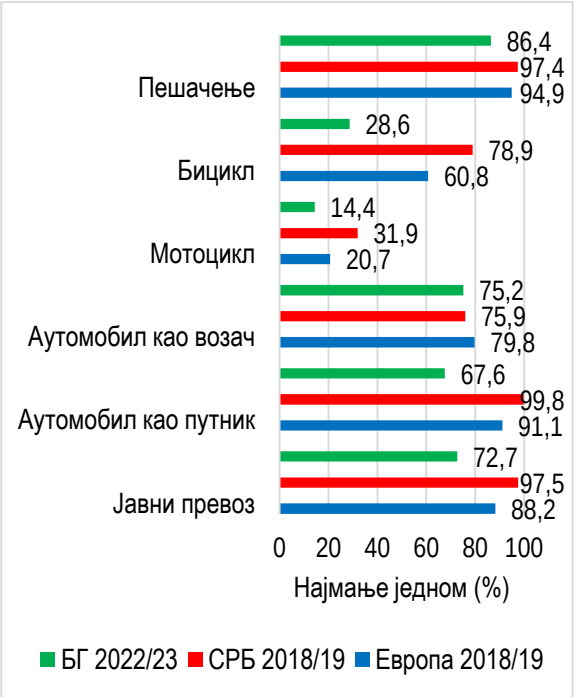
Други приступ поређењу резултата истраживања ставова према ESRA методологији у Београду 2022/2023. године и одређењу места и нивоа ставова учесника у саобраћају у граду Београду је у односу на претходно ESRA истраживање које је спроведено у Републици Србији 2018. године а резултати су објављени 2019. године на сајту ESRA (https://www.esranet.eu/en/publications/#europe) и осталим државама Европе које су биле обухваћене истим истраживањем из 2018/2019. године. За оба истраживања (и 2018/2019. и 2022/2023. године) коришћени су упитници према ESRA методологији, али присутно је ограничење у нивоу публикованих података на сајту ESRA за сваку од држава, укључујући и за Републику Србију – „*Serbia ESRA2 Country Fact Sheet*“. Информативни лист који садржи кључне резултате другог издања ESRA истраживања, које је спроведено истовремено у 32 земље 2018. године и у 16 земаља између 2019. и 2020. године. Ова интернет панел анкета укупно је прикупила податке од више од 45.000 учесника у саобраћају, од којих 1.041 у Републици Србији. Преглед иницијативе и резултата истраживања доступни су на интернет адреси ESRA (www.esranet.eu).

Поређење доступних података, за државе Европе и Републику Србију, резултата истраживања ставова учесника у саобраћају према ESRA методологији 2018/2019. године, дато је табеларно у прилогу 4. У свакој од табела прилога 4, поред података за 24 државе из Европе, посебно су истакнуте и средња вредност варијабли за Европу, и за истраживање спроведено у граду Београду 2022/2023. године. Области за које су доступни подаци на Информативном листу о резултатима ESRA истраживања у Републици Србији 2018/2019. године (19) и у резултатима истраживања ставова учесника у саобраћају у граду Београду 2022/2023. године су:

- Учесталост коришћеног начина путовања (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци) – најмање једном;
- Перцепција ризика према начину путовања;
- Самопријављено понашање – алкохол, психоактивне супстанце и психоактивни лекови;
- Самопријављено понашање – ометана вожња и умор;
- Самопријављено понашање – брза вожња;
- Самопријављено понашање – заштитни системи;
- Самопријављено понашање – понашања мотоциклиста;
- Самопријављено понашање – понашања бициклиста;
- Самопријављено понашање – понашања пешака;
- Мишљење о личној прихватљивости за вожњу под утицајем;
- Мишљење о прихватљивости других људи за вожњу под утицајем;
- Мишљење о личној прихватљивости за ометану вожњу;
- Мишљење о прихватљивости других људи за ометану вожњу;
- Мишљење о личној прихватљивости за заштитне системе;
- Мишљење о прихватљивости других људи за заштитне системе;
- Мишљење о личној прихватљивости за брзу вожњу;
- Саобраћајна принуда;
- Учешће у саобраћајним незгодама у протеклих 12 месеци и
- Број контрола возача аутомобила од стране полиције за вожњу под дејством алкохола и психоактивних супстанци.

Одговори учесника у саобраћају на питање о коришћењу различитих начина путовања (Графикон 8.2.1), односно колико су користили одређено превозно средство или пешачили у протеклих 12 месеци указују да се значајно мањи број испитаника изјаснио у истраживању у граду Београду 2022/2023. године да је пешачио и возио бицикл, у односу на испитанике из Републике Србије и држава Европе из истраживања 2018. године. Обзиром да ова два начина превоза представљају окосницу савремене стратегије урбане мобилности, очигледно је да испитаници из Београда немају навику да се користе тим видом кретања. Такође је веома важно уочити да се у граду Београду значајно мање користи модалитет превоза као путник у путничком аутомобилу и као путник у јавном превозу, него што је то исказано у истраживању 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији.

Перцепција ризика према начину путовања (Графикон 8.2.2) где су оцене перцепције ризика испитаника наведене на 11-остепененој скали од 1-највећи ризик, 10-најмањи ризик и 0-нисам користио, указују да за све начине путовања перцепција ризика у саобраћају је већа у Београду 2022/2023. године, него што је то исказано у истраживању 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији. Такође се са наведеног графикона може уочити да испитаници сматрају у све три категорије одговора (Београд, 2022/2023, Београд 2018, и Европа 2018/2019) да је највећи ризик присутан за мотоциклисте.



Графикон 8.2.1. Учесталост коришћеног начина путовања (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци) – најмање једном



Графикон 8.2.2. Перцепција ризика према начину путовања

Самопријављено понашање је у истраживању ставова учесника у саобраћају пријављивано, према методологији ESRA, за протеклих 30 дана, а у истраживању ставова у граду Београду (као и у Студији из 2017. године) испитаници су питани за период од 12 месеци. Обзиром да се упоређују проценти одговора, резултати су упоредиви.

Испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године пријавили су да су више процентуално учествовали у саобраћају након конзумирања алкохола (23,1%), него што је то

исказано у истраживању 2018/2019. године у државама Европе (20,3%) и у Републици Србији (19,4%) (Графикон 8.2.3). Значајно најмањи проценат испитаника у сва три истраживања која се пореде изјаснио се да су управљали аутомобилом под дејством психоактивних супстанци, а такође и у том сегменту највећи је проценат испитаника који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године (5,6%), у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе (5%) и у Републици Србији (3,8%).

Одговори о самопријављеном понашању испитаника о ометаној вожњи из три истраживања која се пореде (Графикон 8.2.4), указује да се значајно највише испитаника у истраживању у граду Београду у истраживању 2022/2023. године изјаснило да су управљали уморни или поспани (чак 61%), што је 3-4 пута више, него што су се изјаснили испитаници у истраживањима 2018/2019. године у државама Европе (19,7%) и у Републици Србији (13,9%).

Можда је разлог овако великог процента одговора испитаника да су испитаници управљали уморни или поспани у „строжој“ формулацији питања које је било у ESRA упитнику за истраживање 2018/2019. године („Возио сам када ми се толико спавало да сам имао потешкоће да држим очи отворене“) у односу на формулацију из упитника истраживања ставова 2022/2023. године у граду Београду („Били превише уморни за вожњу“). Забрињавајуће је да је за сваку од тврдњи из области ометане вожње, која је упоређена, уочен највећи проценат испитаника који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године, у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији.



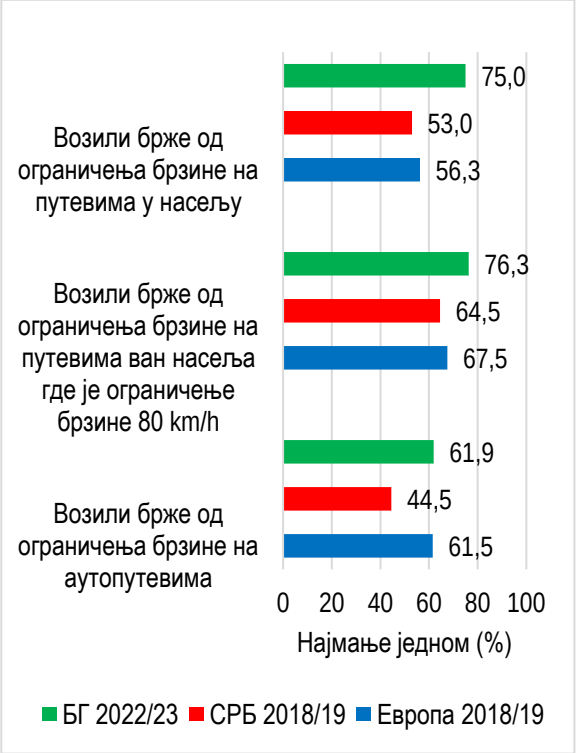
Графикон 8.2.3. Самопријављено понашање – Алкохол, психоактивне супстанце и психоактивни лекови



Графикон 8.2.4. Самопријављено понашање – Ометана вожња и умор

Самопријављено понашање испитаника учесника у истраживању према ESRA методологији у вези брзе вожње (Графикон 8.2.5) такође указује да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године у највећем проценту изјаснили за свако питање које је поређено, у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији.

Самопријављено понашање испитаника учесника у истраживању према ESRA методологији у вези заштитних система (Графикон 8.2.6) указује да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године у највећем проценту изјаснили за три под четири питања које је поређено, у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији. Једино питање за које су се испитаници изјаснили у најмањем проценту (12,4%), у односу на испитанике из истраживања из 2018/2019. године у државама Европе (17,3%) и Републици Србији (31,3%), је за питање „Нисам користио сигурносни појас као возач".



Графикон 8.2.5. Самопријављено понашање – Брза вожња



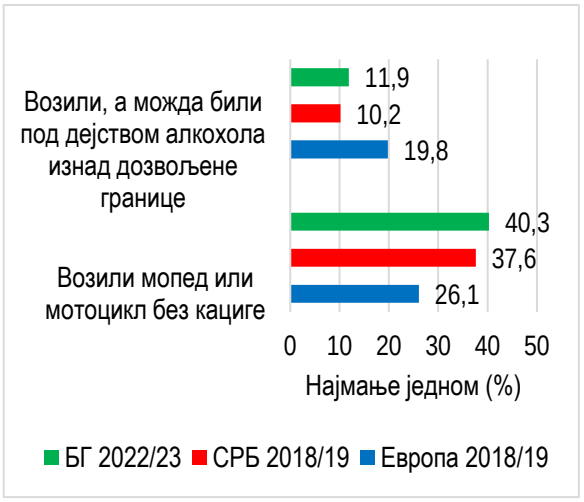
Графикон 8.2.6. Самопријављено понашање – Заштитни системи

Код самопријављеног понашања мотоциклиста, самопријављено понашање о вожњи под дејством алкохола је за истраживање ESRA 2018/2019. године у Републици Србији (10,2%), а затим и у Београду 2022/2023. године (11,9%), значајно мање него самопријављено понашање у државама Европе у истраживању 2018/2019. године (за период од 30 дана) (19,8%).

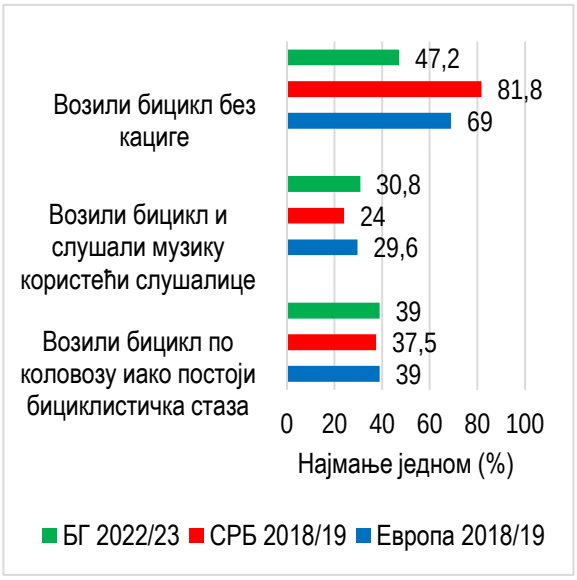
За разлику од наведеног самопријављеног понашања, вожња без кациге од стране мотоциклиста (за период од 12 месеци) је са највећим процентом одговора у истраживању у граду Београду 202/2023. године (40,3%) (Графикон 8.2.7).

Резултати самопријављеног понашања бициклиста у граду Београду у истраживању 2022/2023. године указују да се у граду Београду најмање вози бицикл са кацигом на глави (47,2%), у односу на истраживања 2018/2019. године у Републици Србији (81,8%) и државама Европе (26,1%), а да су остали резултати у погледу понашања бициклиста врло слични са средњим оценама понашања бициклиста у државама Европе у истраживању 2018/2019. године (Графикон 8.2.8).

Могуће образложење за релативно високу средњу оцену коришћења кацига за бициклисте је у значајној заступљености испитаника возача из доставних служби, који обавезно носе бициклистичку кацигу.



Графикон 8.2.7. Самопријављено понашање – Понашања мотоциклиста



Графикон 8.2.8. Самопријављено понашање – Понашања бициклиста

Резултати самопријављеног понашања пешака (Графикон 8.2.9), у истраживању ставова у граду Београду током 2022/2023. године указују на велику сличност са резултатима истраживања у државама Европе током 2018/2019. године, с тим да је највећи проценат пешака пријавио прелазак коловоза када је црвено светло за пешаке у истраживању за град Београд 2022/2023. године (55,9%), у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе (51,5%) и у Републици Србији (52,1%).



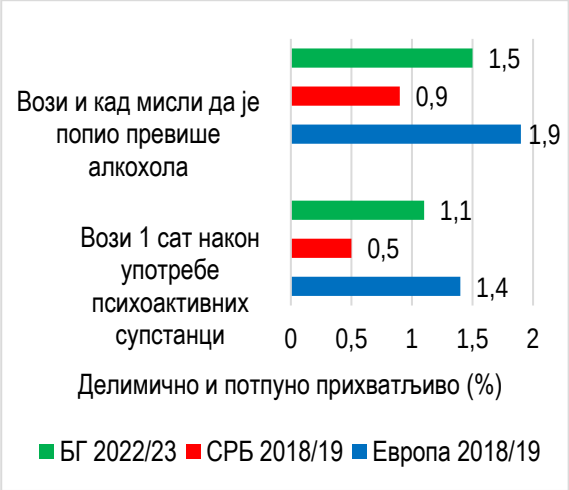
Графикон 8.2.9. Самопријављено понашање – Понашања пешака

Одговори учесника у истраживању према ESRA методологији у вези личних ставова за вожњу под утицајем (Графикон 8.2.10) указују да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили са мањим процентом одговора прихватања за лично прихватање за вожњу и када мисле да су попили више алкохола граничне вредности (1,5%), у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе (1,9%), и више у односу на истраживање исте године у Републици Србији (0,9%).

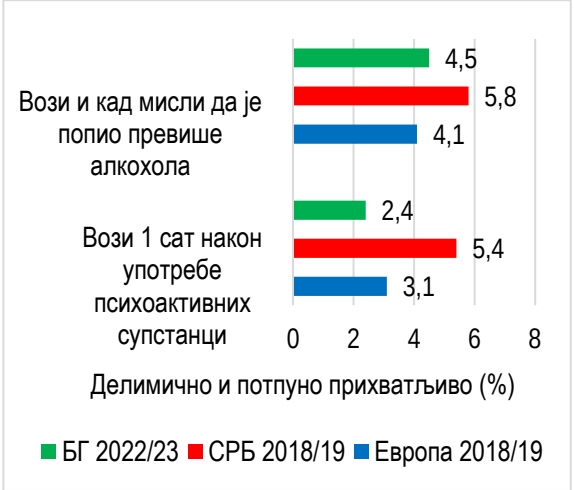
Истовремено, испитаници који су учествовали у истраживању ставова у граду Београду 2022/2023. године исказали су у мањем проценту одговора прихватања став о личном прихватању у вези вожње један сат након употребе психоактивних супстанци (1,1%), у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе (1,4%), али у већем проценту у односу на истраживање исте године и у Републици Србији (0,5%).

Одговори учесника у истраживању 2022/2023. године у граду Београду у вези мишљења других људи о прихватљивости вожње када је возач попио превише алкохола су са већим процентом одговора прихватања (4,5%) у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе (4,1%), али је тај проценат мањи од процента одговора испитаника у истраживању исте године у Републици Србији (5,8%) (Графикон 8.2.11).

Одговори испитаника за мишљење других људи у вези прихватања вожње након коришћења психоактивних супстанци су такође са најмањим процентом одговора прихватања у истраживању спроведеном у граду Београду 2022/2023. године (2,4%), у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе (3,1%), и значајно мањим процентом у односу на истраживање исте године спроведено у Републици Србији (5,4%) (Графикон 8.2.11).



Графикон 8.2.10. Мишљење о личној прихватљивости за вожњу под утицајем

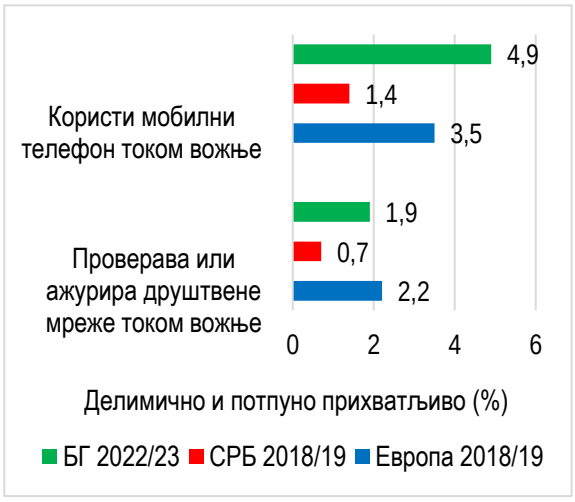


Графикон 8.2.11. Мишљење о прихватљивости других људи за вожњу под утицајем

Одговори учесника у истраживању према ESRA методологији у вези личних ставова за ометану вожњу (Графикон 8.2.12) указују да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили са највећим процентом одговора прихватања да возе и користе мобилни телефон (4,9%), у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе (1,9%) и значајно више него у истраживању исте године у Републици Србији (1,4%).

Истовремено, испитаници који су учествовали у истраживању ставова у граду Београду 2022/2023. године изјаснили су се са мањим процентом одговора прихватања за понашање у вези провере или ажурирања друштвених мрежа (1,9%), у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе (2,2%), али значајно више у односу на истраживање исте године и у Републици Србији (0,7%).

Одговори учесника у истраживању 2022/2023. године у граду Београду у вези мишљења других људи о прихватљивости ометане вожње (Графикон 8.2.13) су са већим процентом одговора прихватања (11,5%), у односу на оцену добијену приликом истраживања 2018/2019. године у државама Европе (8,2%), али је тај проценат прихватања мањи од процента прихватања за одговоре испитаника у истраживању исте године у Републици Србији (14,9%).



Графикон 8.2.12. Мишљење о личној прихватљивости за ометану вожњу

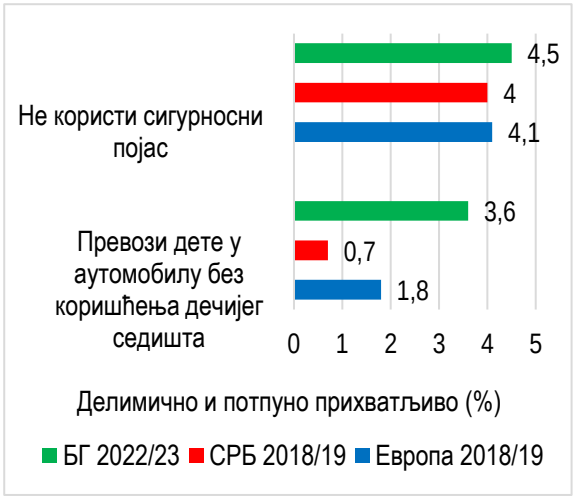


Графикон 8.2.13. Мишљење о прихватљивости других људи за ометану вожњу

Одговори учесника у истраживању према ESRA методологији у вези личних ставова за коришћење заштитних система (Графикон 8.2.14) указују да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили са највећим процентом одговора прихватања за оба ризична понашања: да возе а да не користе сигурносни појас (4,5%), у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе (4,1%) и Републици Србији (4%) и значајно већим процентом прихватања да превозе децу без коришћења дечијег седишта (3,6%), у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе (1,8%) и Републици Србији (0,7%).

Одговори учесника у истраживању 2022/2023. године у граду Београду у вези мишљења других људи о прихватљивости некоришћења сигурносних појасева (Графикон 8.2.15) су исказаним вишим процентом прихватања (9,6%), у односу на проценат прихватања добијен приликом истраживања 2018/2019. године у државама Европе (7,7%), али је тај проценат прихватања мањи од процента прихватања за одговоре испитаника у истраживању исте године у Републици Србији (11,2%).

Одговори учесника у истраживању 2022/2023. године у граду Београду у вези мишљења других људи о прихватљивости да превозе децу без коришћења дечијих седишта (Графикон 8.2.15) исказани су највишим процентом прихватања (7%), у односу на проценте прихватања добијене приликом истраживања 2018/2019. године у државама Европе (4,3%), и у истраживању исте године у Републици Србији (6,6%).

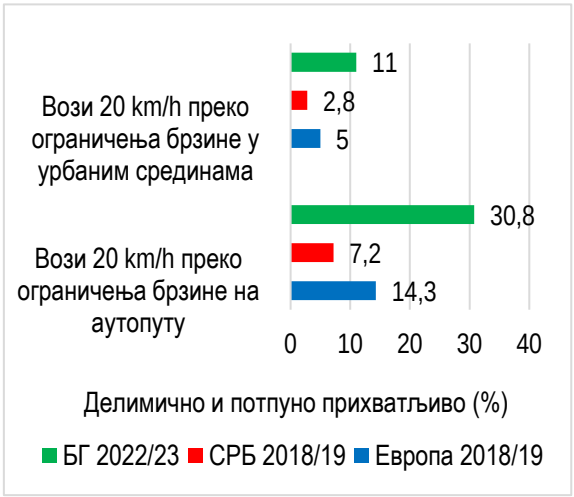


Графикон 8.2.14. Мишљење о личној прихватљивости за заштитне системе



Графикон 8.2.15. Мишљење о прихватљивости других људи за заштитне системе

Одговори учесника у истраживању према ESRA методологији у вези личних ставова о брзој вожњи (Графикон 8.2.16), које је било могуће поредити само за два лична става, указују да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили са значајно највећим процентом одговора прихватања за оба ризична понашања: да возе преко 20 km/h преко ограничења брзине у урбаним срединама (11%) и 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту (30,8%), у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе (5% за брзу вожњу у урбаним срединама и 14,3% на аутопут), као и у односу на истраживање спроведено 2018/2019. године у Републици Србији (2,8% за вожњу у урбаној средини и 7,2% на аутопуту).



Графикон 8.2.16. Мишљење о личној прихватљивости за брзу вожњу

Одговори учесника у истраживању према ESRA методологији у вези саобраћајне принуде (Графикон 8.2.17) указују да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили са највећим процентом одговора о вероватноћи контроле у саобраћају за сва четири ризична понашања:

– За вожњу под дејством алкохола (26,6%), у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе (22,6%);

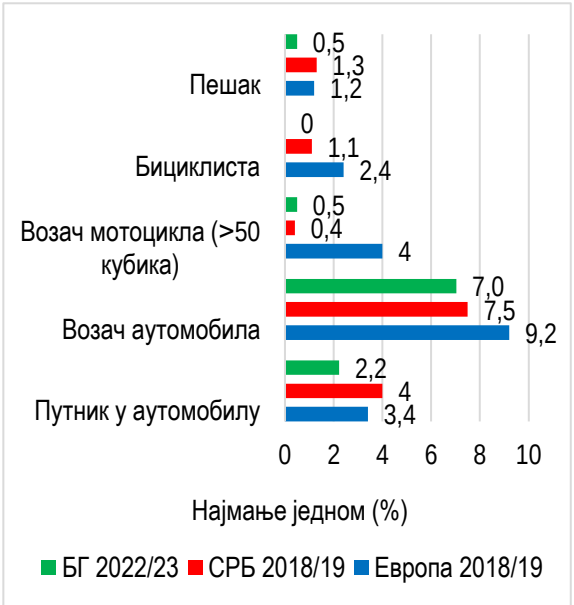
- За вожњу под дејством психоактивних супстанци (13,8%), у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе (14,4%);
- За поштовање ограничења брзине (52,3%), у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе (37,4%) и
- За коришћење сигурносног појаса (49%), у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе (26,5%).

Истовремено, приликом истраживања ставова у Републици Србији 2018/2019. године, испитаници су се изјаснили са већим процентом вероватноће контроле за сва четири ризична понашања, него испитаници у истраживању у граду Београду 2022/2023. године Графикон 8.2.17.

Одговори учесника у истраживању према ESRA методологији у вези учешћа у саобраћајним незгодама у протеклих 12 месеци (Графикон 8.2.17) указују да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили са мањим процентом пријављених одговора о учешћу у саобраћајним незгодама за свих пет категорија за које су исказани подаци, у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе, и са мањим процентом пријављених одговора у истраживању 2018/2019. године у републици Србији. Испитаници у истраживању 2018/2019. године у државама Европе исказали су највећи проценат одговора учешћа у саобраћајним незгодама као возачи аутомобила (9,2%), док су испитаници у граду Београду у истраживању 2022/2023. године исказали у одговорима учешће од 7% у саобраћајним незгодама са путничким аутомобилима.



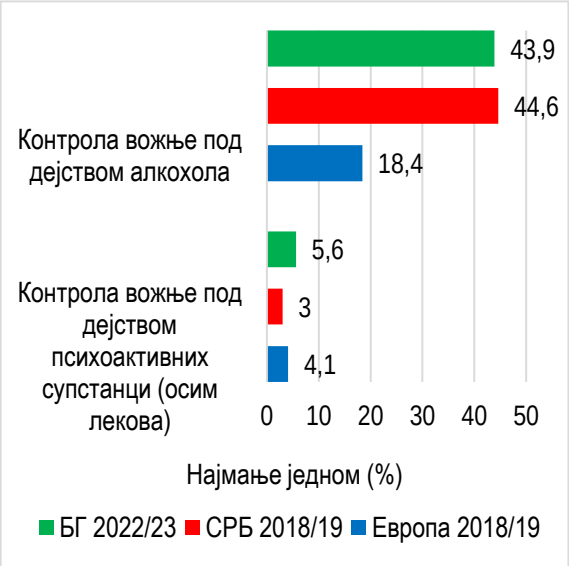
Графикон 8.2.17. Саобраћајна принуда



Графикон 8.2.18. Учешће у саобраћајним незгодама у протеклих 12 месеци

Одговори учесника у истраживању према ESRA методологији у вези броја контрола возача аутомобила од стране полиције за вожњу под дејством алкохола и психоактивних супстанци (Графикон 8.2.19) указују да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили у значајно већем проценту (43,9%) да су контролисани најмање једном од стране саобраћајне полиције за вожњу под дејством алкохола, у односу на возаче обухваћене истраживањем 2018/2019. године у државама Европе (18,4%), али незнатно мање у односу на возаче обухваћене у истраживању 2018/2019. године у Републици Србији (44,6%).

Такође су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили у већем проценту (5,6%) да су контролисани најмање једном од стране саобраћајне полиције за вожњу под дејством психоактивних супстанци, у односу на возаче обухваћене истраживањем 2018/2019. године у државама Европе (4,1%), и значајно више у односу на возаче обухваћене у истраживању 2018/2019. године у Републици Србији (3%).



Графикон 8.2.19. Број контрола возача аутомобила од стране полиције за вожњу под дејством алкохола и психоактивних супстанци

9. ПРЕДЛОГ СЕТА АКТИВНОСТИ УСМЕРЕНИХ НА ПРОМЕНУ СТАВОВА ИСПИТАНИХ ГРУПА У ЦИЉУ УНАПРЕЂЕЊА СТАВОВА И ПОНАШАЊА КАКО БИ СЕ УНАПРЕДИЛА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

Представљени резултати спроведеног истраживања који се односе на ставове категорије учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају на подручју града Београда дају могућност предлагања мера и сета активности усмерених на промену ставова испитаних група у циљу унапређења ставова и понашања како би се унапредила безбедност саобраћаја. Анализа одговора испитаника даје јасно дефинисане ставове три основне категорије учесника у саобраћају које су обухваћене истраживањем ставова учесника у саобраћају у граду Београду 2022/2023. године (возача путничких аутомобила, возача мотоцикала и немоторизованих учесника), а релативни односи нивоа позитивности/негативности ставова усмеравају предлоге мера и сета активности ка оној категорији учесника чији се ставови значајно разликују, у негативном смислу, у односу на друге две категорије учесника у саобраћају.

Генерално, предлог мера за унапређење ставова и понашања учесника у саобраћају у циљу унапређења безбедности саобраћаја подразумева предлог сета активности усмерених на промену ставова испитаних група који се значајно разликују од очекиваних или жељених резултата.

Предлог сета активности усмерених на промену ставова испитаних група у циљу унапређења њихових ставова и понашања, како би се унапредила безбедност саобраћаја, може се реализовати кроз:

- адекватно информисање јавности о темама из области безбедности саобраћаја,
- унапређење нивоа знања учесника у саобраћају,
- спровођење циљаних кампања у безбедности саобраћаја,
- унапређење процеса контроле учесника у саобраћају и
- санкционисање непрописног понашања учесника у саобраћају.

Адекватно информисање јавности о темама из области безбедности у саобраћају, посебно о теми која се односи на безбедно учешће у саобраћају и предочавање последица небезбедног понашања, од великог значаја је за све категорије учесника у саобраћају, а посебно за оне категорије немоторизованих учесника у саобраћају које немају прописану и обавезну обуку и едукацију за учешће у саобраћају (пешаци, бициклисти, возачи тротинета и сл.). У Закону о безбедности у саобраћају на путевима предвиђена је улога средстава јавног информисања, тј. да врше информисање грађана у погледу безбедног учествовања у саобраћају, као и да обавештавају о последицама небезбедног понашања у саобраћају. Ова законска одредба може се, и мора, више користити и као могућа континуирана мера за постизање унапређења ставова и понашања учесника у саобраћају са аспекта безбедности саобраћаја. Надлежни субјекти града Београда би требали да сачине годишњи План за информисање јавности о темама из области безбедности у саобраћају, посебно о теми која се односи на безбедно учешће у саобраћају и предочавање последица небезбедног понашања. У плану би требало да приоритетне теме буду у складу са резултатима овог и других истраживања.

Унапређење нивоа знања учесника у саобраћају подразумева мере које се односе на све или поједине категорије учесника у саобраћају. Унапређење безбедног понашања у саобраћају односи се такође на све учеснике, односно на све старосне категорије учесника, који самостално учествују у саобраћају, почев од стеченог знања током школовања, знања стеченог кроз високошколско образовање, обуке и знање из ауто школа, па све до знања које се стиче индивидуалним учењем и едукацијом из публикованих и објављених садржаја.

Надлежни секретаријати за саобраћај и образовање имају могућности да кроз заједничке програме дефинишу потребне садржаје из области безбедног понашања различитих учесника у саобраћају, у складу са резултатима ове Студије, исте публикују кроз различите форме приручника, и дистрибуирају до циљних група (преко школа, различитих удружења, сајтова и портала).

Спровођење циљаних кампања у безбедности саобраћаја представља важну меру за унапређење безбедности саобраћаја. Кампање представљају најбољи маркетиншки производ примењен у безбедности саобраћаја, који је препознат у већини земаља. На ефектима кампања темеље се почетни кораци промена свести и ставова учесника у саобраћају. Могућности примене кампања у безбедности саобраћаја су значајне. Кампање укључују сет системских активности од планирања, примене и контроле програма који се спроводи у циљу прихватања прописаног и пожељног понашања третиране циљне групе која представља одређене категорије учесника у саобраћају, па до праћења резултата и обавезне евалуације реализованих мера.

Да би се резултати примене кампање максимизирали, неопходно је стриктно поштовање правила неопходних за успех кампање, као што су: јасно дефинисан циљ кампање са мерљивим индикаторима за остварење циља, циљне групе, тачно дефинисан почетак реализовања, дужина трајања кампање, време емитовања порука, активности током кампање, праћење резултата и евалуација. Евалуација представља периодично оцењивање ефикасности, ефективности, утицаја, одрживости и важности пројекта кампање у контексту постављених циљева. Евалуација се обично спроводи као независно истраживање циљева и резултата претходно спроведених мера и активности, да би се вредновао успех спроведене кампање.

Кампање безбедности саобраћаја постале су важан алат у превенцији саобраћајних незгода и њихових последица. Обзиром да су кампање системске активности, њихов завршетак се подразумева тек након мерења и вредновања резултата спроведене кампање у погледу постизања дефинисаних циљева. Поред општег циља кампање да се промовише безбедно понашање у саобраћају, конкретни циљеви кампање треба да се односе на унапређење знања, промену ставова, вештина и понашања учесника у саобраћају са јасно мерљивим индикаторима.

Унапређење процеса контроле учесника у саобраћају има важну улогу у промени ставова циљних група учесника у саобраћају. За унапређење контроле учесника у саобраћају надлежни су државни субјекти који врше контроле у складу са прописима. Резултати истраживања, укључујући и предметну Студију, дају могућности за унапређење процеса контроле учесника у саобраћају. Наиме, досадашњи висок ниво сарадње градске Управе са Управом саобраћајне полиције даје могућности за планске и координисане активности везане за унапређење процеса контроле учесника у саобраћају у складу са резултатима предметне Студије и препознатим ставовима који генеришу небезбедно понашање појединих категорија учесника у саобраћају. Обзиром да представници Управе саобраћајне полиције за град Београд имају своје представнике у Савету за безбедност саобраћаја, могуће је у оквиру Програма рада савета дефинисати и ове активности везане за процес контроле које су такође усмерене на промену ставова и понашања учесника у саобраћају.

Санкционисање непрописног понашања учесника у саобраћају је активност која по природи ствари долази на крају процеса, али њен превентивни значај је недовољно промовисан и коришћен. Наиме, успостављањем, бржег и ефикаснијег система санкционисања небезбедног понашања појединих учесника у саобраћају, са надлежним судовима, као што је успостављен систем на примеру проблема паркирања, могу се очекивати знатно бољи резултати у погледу промене ставова и понашања, не само учесника у саобраћају који су предмет санкционисања, већ и код осталих учесника.

Посебно, уколико је могуће, позитивни ефекти овако успостављеног система могу се постићи ако се објављују статистички извештаји о санкционисању (врста непрописног понашања, број санкционисаних и врста санкције и сл.).

Кроз анализу података добијених након спроведеног анкетирања у предметном истраживању, у претходном поглављу, представљени су резултати истраживања ставова учесника у саобраћају са образложењима по свакој од тема истраживања ставова. У складу са тим резултатима извршено је сагледавање могућности примене одређених мера (које се односе на информисање, ниво знања, кампање, процес контроле и спровођење ефикасног санкционисања) и давање предлога сета активности усмерених на промену ставова испитаних група у циљу унапређења ставова и понашања како би се унапредила безбедност саобраћаја.

Став испитаних категорија учесника у саобраћају представља спремност на понашање и реаговање на прописане норме у ситуацијама у којима се налази приликом учешћа у саобраћају. Обзиром да је став учесника у саобраћају као појединца тенденција да се позитивно или негативно понаша или реагује на неку прописану норму или ситуацију у области безбедности саобраћаја, важно је препознати узроке и изворе ставова како би се одређеним мерама и активностима утицало на промену истих у жељеном правцу и позитивном понашању у саобраћају.

Имајући такође у виду основне премисе са аспекта безбедности саобраћаја, значајни извори ставова су:

- социјалне и групне норме које појединац прихвата у друштву у којем живи;
- лично искуство и знање и
- мотив и карактеристике личности.

Посебно је значајно искуство и знање које појединац има о безбедности саобраћаја и на основу чега и гради свој став, да се може утицати одређеним мерама и сетовима активности на промену става, унапређењем знања у области безбедности саобраћаја. Углавном је случај да мали и недовољан број података генерализује ставове појединаца, и врло често на основу ауторитета из појединих области, ти ставови се обликују. Такође се врло јаки ставови формирају на основу личног или туђег трауматичног искуства, који по правилу развијају јаку емоцију. Пример таквог утицаја на формирање ставова појединаца је у преносу таквих трауматичних искустава приликом слушања одређених или јавно познатих лица која су учествовала у саобраћајним незгодама са врло тешким последицама, са истицањем грешака у понашању или непоштовања норми које су довеле до настанка незгоде.

Веома важан подстицај за формирање ставова представља и пропаганда (кампање). Разлика између утицаја пропаганде и утицаја социјалних норми и искустава је у томе што се код вршења пропаганде код особа на које се врши пропаганда свесно утиче на мишљење и понашање тих особа, што није случај код утицаја социјалних норми и искустава, па је пропаганда свесно и планирано деловање са циљем да се оформе одређени ставови.

9.1. **ПРЕДЛОГ МЕРА НА ОСНОВУ ДОБИЈЕНИХ СТАВОВА ИСПИТАНИХ ГРУПА**

Према добијеним ставовима испитаних група, везано за прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају, издвојио се став да је најмање неприхватљиво као ризично понашање возача када вози 20 km/h преко ограничене брзине на аутопуту. Предлог активности које могу утицати на позитивну промену става је следећи: унапређење процеса контроле брзине на аутопутевима, спровођење ефикасног санкционисања прекршиоца ограничења брзине и спровођење кампања са темом ограничења брзине на аутопутевима.

Део активности се спроводи од стране других надлежних субјеката (ЈП „Путеви Србије“ у сарадњи са МУП-ом поставили камере за мерење брзине на државним путевима првог реда). Обзиром да значајне деонице аутопута пролазе преко територије града Београда и да се очекује изградња нових деоница које ће повезати градске целине са другим државним путевима првог реда у Републици Србији, предлог је да се реализује кампања на тему ограничења брзине на аутопутевима уз сарадњу са управљачем државних путева (ЈП „Путеви Србије“).

Истраживање ставова везани за коришћење мобилних телефона током вожње, показују да је најмања средња вредност процента одговора за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, као и да је неприхватљива тврдња о коришћењу мобилног телефона током вожње код близу половине возача. То значи да возачи став везан за коришћење мобилних телефона током вожње не региструју као висок ниво ризика за безбедност у саобраћају. Предлог активности које могу утицати на позитивну промену овог става је следећи: унапређење процеса контроле (посебно аутоматизације процеса контроле применом видео надзора), спровођење ефикасног санкционисања непрописног понашања и спровођење циљане кампање на тему коришћења мобилних телефона у току вожње и могуће последице по безбедно учешће у саобраћају.

Ставови све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, указују да је најмањи проценат одговора за неприхватање ризичних понашања возача путничких возила, у вези са коришћењем заштитних система, био за тврдњу о вожњи путника који не користе сигурносни појас на задњем седишту аутомобила. Наиме висок проценат учесника у истраживању исказао је став да не препознаје висок ниво ризика некоришћења сигурносних појасева од стране путника на задњем седишту. Предлог активности које могу утицати на позитивну промену овог става је следећи: унапређење процеса контроле, спровођење ефикасног санкционисања непрописног понашања и спровођење циљане кампање везане за коришћење сигурносних појасева на задњем седишту аутомобила. Предлог је да у кампањи учествују препознатљиве јавне личности чији ставови могу значајније утицати на промену ставова учесника у саобраћају по овој теми.

Став учесника истраживања за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат одговора за лично мишљење испитаника о ризичним понашањима мотоциклиста био је за неприхватање тврдње о некоришћењу видљиве и адекватне заштитне опреме.

Одређен проценат возача (28,4% возачи мотоцикала) имају став да не прихватају тврдњу о некоришћењу видљиве и адекватне заштитне опреме. Предлог активности које могу утицати на позитивну промену овог става је следећи: информисање, подизање нивоа знања и спровођење циљане кампање везане за коришћење видљиве и адекватне заштитне опреме за возаче мотоцикала.

Ставови за све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, најмањи проценат одговора неприхватања понашања пешака у саобраћају, према личном мишљењу испитаника, је за тврдњу о преласку коловоза ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено, и то од 53,7% (возачи мотоцикала), до 65,6% (возачи путничких аутомобила). Предлог активности које могу утицати на позитивну промену овог става је следећи: унапређење процеса и интензитета контроле, спровођење ефикасног санкционисања непрописног понашања и спровођење циљане кампање везане за прелазак коловоза ван пешачког прелаза на местима где то није дозвољено.

Анализом је уочено да највећи проценат испитаника не подржава заштитне мере које се односе на: нулту толеранцију за коришћење било ког начина телефонирања током вожње, нулту толеранцију за алкохол (нула промила) за све возаче, као и инсталирање система у возилима за мониторинг алкохолисаности, тзв. „алкоблокатора“. Предлог активности које могу утицати на позитивну промену овог става: адекватно информисање, додатна едукација и публиковање едукативних материјала.

Ставови испитаника везано за казне, показују да испитаници су генерално најчешће изнели став да казне нису сувише велике (средња вредност процента одговора по темама била је око 70%), док су значајно ређе исказали став да су казне сувише велике (средња вредност процента одговора по темама била је нижа износила је око 50% за: алкохол, брзу вожњу, мобилни телефон и коришћење психоактивних супстанци). Предлог активности које могу утицати на позитивну промену овог става: адекватно информисање везано за казнену политику, унапређење нивоа знања, јавни наступи представника надлежних институција везано за казнену политику по наведеним темама, унапређење знања и публиковањем едукативног материјала.

Возачи путничких аутомобила су једини учесници који су се изјаснили да се слажу, са вредношћу процента испод 50%, да се примена прописа не контролише довољно и то за три теме: коришћење сигурносних појасева, брзу вожњу и коришћење мобилног телефона. Резултати такође показују да су ставови испитаника да се не контролишу довољно (више од 70% испитаника): вожња под дејством психоактивних супстанци учесника у саобраћају, алкохола, као и преласци пешака преко коловоза на црвено светло. Предлог активности које могу утицати на позитивну промену овог става: унапређење процеса контроле, већи број спроведених контрола и спровођење ефикасног санкционисања непрописног понашања.

Возачи путничких аутомобила су се, у односу на возаче мотоцикала и немоторизоване учеснике у саобраћају, процентуално најмање изјаснили за све тврдње да прописи саобраћаја треба да буду строжи, изузев за тему у вези коришћења заштитних кацига, за коју се најмање процентуално изјаснило немоторизованих учесника у саобраћају. Такође је исказан став испитаника (више од 70%) да прописи треба да буду строжи везано за: психоактивне супстанце, прелазак пешака преко коловоза на црвено светло, коришћење мобилног телефона, коришћење заштитне кациге за возаче мотоцикла, за брзу вожњу и за алкохол. Предлог активности које могу утицати на позитивну промену: иницијативе надлежних субјеката за промену законских одредби у циљу пооштравања прописа и казнених одредби везано за наведене ставове.

Понашање других учесника у саобраћају сагледано је на основу одговора све три категорије испитаника на два питања из Упитника, прво питање колико се често, као корисници пута, сусрећу са сваким од понуђених 11 понашања и питање да ли мисле да се спровођење истих 11 наведених понашања, променило у последњих пет година.

Одговори на наведена питања за све три категорије учесника у саобраћају су углавном да се срећу са следећим ризичним понашањима других учесника у саобраћају: возачи који не држе безбедно одстојање од возила испред, возачи који врше опасна противправна понашања и пешаци који прелазе коловоз за време црвеног сигнала на семафору.

Понашања која су све три категорије испитаника (возачи путничких аутомобила и возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају) оценили просечном оценом преко 7, забрињавајуће често се срећу у саобраћају у граду Београду са следећим понашањем других учесника у саобраћају: непажљиви возачи који не дају „мигавац"; возачи који блокирају саобраћајну траку; агресивни возачи; возачи који су ометани коришћењем мобилног телефона или других уређаја; учесници у саобраћају који не поштују правила; возачи који возе пребрзо, тј. врше прекорачење ограничења брзине.

Код анализе перцепција промене понашања осталих учесника у саобраћају у последњих пет година према категорији учесника у саобраћају, уочено је следеће све три категорије учесника у саобраћају истакле су да се значајно повећало ометање пажње возача због коришћења мобилних телефона и других уређаја (од 55,6% за возаче путничких аутомобила, до 76,1% за возаче мотоцикала), затим прекорачење брзине (од 47% за возаче путничких аутомобила, до 67,2% за возаче мотоцикала) и присуство агресивних возача (од 47,7% за возаче мотоцикала, до 55,4% за немоторизоване учеснике у саобраћају). Предлог активности које могу утицати на позитивну промену: унапређење процеса контроле, већи број спроведених контрола и спровођење ефикасног санкционисања непрописног понашања и циљане кампање по свакој од наведених тема.

Субјективна процена вероватноће контроле од стране полиције на типичном путовању сагледана је на основу одговора возача путничких аутомобила и мотоцикала колико је вероватно да ће их као возаче контролисати полиција на уобичајеном путовању. Најмањи проценат испитаника возача мотоцикала и возача путничких аутомобила исказало је мишљење да ће их полиција контролисати за вожњу под дејством психоактивних супстанци (4,5% возача мотоцикала и 7,7% возача путничких аутомобила). Предлог активности које могу утицати на позитивну промену: унапређење процеса контроле, повећање броја контролисаних учесника у саобраћају и спровођење ефикасног санкционисања вожње под дејством психоактивних супстанци.

9.2. **ПРЕДЛОГ МЕРА НА ОСНОВУ УПОРЕДНЕ АНАЛИЗЕ РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ ЗА ГРАД БЕОГРАД 2017. И 2022/23. ГОДИНУ**

Поређењем резултата истраживања ставова у граду Београду са ставовима у Републици Србији 2017. године са резултатима ставова истраживања из 2022/2023. године, за пет варијабли уочено је благо смањење позитивности става у истраживању 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године (ставови према вожњи под утицајем психоактивних супстанци, брзој вожњи, употреби заштитних система, употреби заштитне кациге и понашања пешака), за четири варијабле, које представљају повећање процента одговора да су казне строге за одређене области, што аутоматски означава и став испитаника да прекршаји из тих области немају тако велику релативну тежину и значај за безбедност саобраћаја, уочено је значајно повећање у истраживању 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године (однос према кажњавању за: алкохол, дроге, мобилни телефон и заштитна кацига). Наиме од стране испитаника исказано је у већем проценту да су казне строге, у истраживању из 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године, за области: коришћења дроге од стране учесника у саобраћају; коришћења алкохола од стране учесника у саобраћају; коришћења мобилних телефона током вожње од стране учесника у саобраћају и коришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста.

Предлог активности које могу утицати на позитивну промену ставова учесника у саобраћају, према истраживању из 2022/2023. године је следећи:

- спровођење активности усмерених на адекватно информисање јавности о ризицима учешћа у саобраћају под дејством психоактивних супстанци и алкохола, ризицима коришћења мобилних телефона током вожње, као и ризицима који се односе на коришћење заштитних кацига од стране мотоциклиста;
- потреби унапређења процеса контроле везано за коришћења дроге од стране учесника у саобраћају; коришћења алкохола од стране учесника у саобраћају; коришћења мобилних телефона током вожње од стране учесника у саобраћају и коришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста;
- спровођење ефикасног санкционисања непрописног понашања учесника у саобраћају за које је контролом утврђено да су користили психоактивне супстанце, били под дејством алкохола као учесник у саобраћају, користили мобилни телефон током вожње и нису користили заштитну кацигу приликом вожње мотоцикла;
- спровођење циљаних кампања које се односе на тему: коришћења психоактивних супстанци учесника у саобраћају; коришћења алкохола од стране учесника у саобраћају; коришћења мобилних телефона током вожње од стране учесника у саобраћају и коришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста и
- унапређење нивоа знања које се односи на последице коришћења психоактивних супстанци учесника у саобраћају; последице коришћења алкохола од стране учесника у саобраћају; последице коришћења мобилних телефона током вожње од стране учесника у саобраћају и последице некоришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста.

Истраживањем су уочена два проблема која се односе на психоактивне супстанце и алкохол. Познат је утицај алкохола на понашање људи, односно на возачке способности, као и да се са порастом садржаја алкохола у организму возача експоненцијално повећава и ризик учешћа у саобраћајним незгодама. Такође, све више је у савременом свету присутан проблем вожње под утицајем психоактивних супстанци и лекова, који се до сада није на адекватан начин и довољно контролисао, нити је пажња јавности била довољно усмерена на овај проблем (кроз информисање, едукацију и већи ниво знања и кампање).

Истраживање је показало да се вожња брзинама преко ограничења брзине сматра најчешћим прекршајем у саобраћају, али да према ставовима испитаника брза вожња није перципирана као тежак прекршај од стране возача, односно возачи верују да нису изложени ризику када прекорачују брзину. Истраживања указују на јаку корелацију између ставова возача према брзој вожњи, понашања возача и броја саобраћајних незгода са погинулима и због тога је неопходно извршити њихово периодично мерење и анализу. Непоштовање ограничења брзине је врло поуздан показатељ склоности ка саобраћајним незгодама. Наиме, возачи који возе пребрзо, праве и друге саобраћајне прекршаје, а сваки трећи возач који је кажњен због прекорачења брзине био је учесник саобраћајне незгоде. То је разлог због чега треба посебну пажњу обратити на прекорачење ограничења брзине кретања учесника у саобраћају, како би овај најчешћи проблем, са највећим ризиком по безбедност у саобраћају имао свој приоритет у свим мерама које се спроводе у циљу веће безбедности у саобраћају (од информисања јавности, унапређење нивоа знања, спровођења циљаних кампања везаних за брзину, унапређење процеса контроле и спровођење ефикасног санкционисања прекорачења брзине).

Студија истраживања ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају је кључан корак у сагледавању ставова учесника у саобраћају и важан документ за спровођење мера и сета активности усмерених на промену ставова испитаних група у циљу унапређења ставова и понашања како би се унапредила безбедност саобраћаја. Ова студија је рађена након 5 година од претходне студије Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају у Србији, којом је обухваћено истраживање и за град Београд (Агенција за безбедност у саобраћају 2017. године).

Да би могле да се прате промене ставова и понашања учесника у саобраћају са аспекта безбедности саобраћаја и да се врше упоредне анализе у погледу резултата и одрживости истих, потребно би било да се наредна Студија ради такође након 5 година, тј. 2027. године.

10. **ЗАКЉУЧАК**

Испитивање ставова учесника у саобраћају данас је обавезни део методологије анализе нивоа безбедности саобраћаја за територију државе, града или локалне самоуправе. Република Србија узела је учешће у европским и глобалним пројектима истраживања ставова учесника у саобраћају у оквиру пројеката SARTRE4 и ESRA2, у оквиру којих су сагледавани ставови учесника у саобраћају на нивоу градова и општина, односно територије полицијских управа, укључујући и истраживање на територији града Београда.

Специфичности и интензитет услова и проблема одвијања саобраћаја у граду Београду, као и ниво посвећености за решавање тих проблема, су разлози да град Београд савременим приступом, који подразумева и сагледавање ставова и самопроцене понашања учесника у саобраћају, дефинише и циљеве за дугорочну промену ставова учесника у саобраћају. На основу дефинисаних циљева, а на основу истраживања ставова учесника у саобраћају по методологији која се примењује у Европској унији (ESRA), могуће је дефинисати и адекватан сет мера и активности које треба предузети у наредном периоду. На основу више истраживања, научно је доказано да се променом ставова учесника у саобраћају може утицати и на промену понашања учесника у саобраћају, односно да се могу унапредити ставови о ризицима којима су изложени учесници у саобраћају, тј. ставови о безбедности саобраћаја.

Давање приоритета изучавању понашања људи, тј. учесника у саобраћају је разлог што је у Европској унији покренут јединствени пројекат за испитивање ставова учесника у саобраћају (ESRA), који представља основу за истраживање које је спроведено за потребе предметне Студије. Анкетни упитник коришћен у истраживању за потребе предметне Студије је, са мањим одступањима, креиран према упитнику који се користи за ESRA истраживања.

Анализа стања безбедности саобраћаја на територији града Београда, након сагледавања демографских и саобраћајних обележја која су повезане са стањем безбедности саобраћаја у граду Београду, спроведена је у два корака: анализа стања безбедности саобраћаја на територији града Београда на основу показатеља безбедности саобраћаја, односно на основу саобраћајних незгода и њихових последица и анализа стања безбедности саобраћаја на територији града Београда на основу индикатора перформанси безбедности саобраћаја, односно на основу понашања учесника у саобраћају.

На територији града Београда, у последњих 10 година (2012-2021), уочен је опадајући тренд броја саобраћајних незгода које су као последицу имале погинула лица. Истовремено, у посматраном периоду, евидентиран је и тренд смањења броја погинулих лица, али нису евидентирани трендови смањења других последица саобраћајних незгода, односно броја теже и лакше повређених лица. Највише погинулих лица у саобраћајним незгодама у периоду од 2017. до 2021. године евидентирано је у општинама Чукарица (62) и Лазаревац (43).

На територији града Београда, за посматрани период од 2017. до 2021. године, највећа вредност јавног пондерисаног ризика евидентирана је на територији општине Савски Венац (1.735), док је најмања вредност јавног пондерисаног ризика евидентирана на територији општине Раковица (385). Највећа вредност саобраћајног пондерисаног ризика, за период од 2017. до 2021. године, евидентирана је на територији општине Барајево (3.332), а најмања вредност саобраћајног пондерисаног ризика евидентирана је на територији општине Нови Београд (905).

Поред стандардног начина анализе и вредновања нивоа безбедности саобраћаја на основу показатеља на основу саобраћајних незгода и њихових последица које су се догодиле у одређеном периоду, од 2013. године у Републици Србији се ниво безбедности саобраћаја цени и на основу индикатора перформанси безбедности саобраћаја, односно понашања учесника у саобраћају. За потребе анализе у предметној Студији сагледани су, за период 2017-2021. године, индикатори безбедности саобраћаја за град Београд, за које су дефинисани циљеви достизања у Стратегији безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину и индикатори у погледу понашања пешака.

На основу сагледавања индикатора безбедности саобраћаја за град Београд у десетогодишњем периоду (2013-2022) уочено је повећање употребе сигурносног појаса у путничким возилима, и то од стране возача за 14,7%, од стране сувозача за 16,5% и од стране путника на задњем седишту за 8,3%.

На основу сагледавања индикатора безбедности саобраћаја у граду Београду у десетогодишњем периоду (2013-2022) уочено је за возаче мотоцикала и мопеда повећање употребе заштитних кацига од стране возача мотоцикала за 4,5%, повећање употребе кацига од стране возача мопеда за 9,6%, повећање употребе кацига од стране путника мопеда за 31,4%, и смањење употребе заштитних кацига од стране путника на мотоциклима за 2,2%.

Понашање учесника у саобраћају са аспекта коришћења дечијих седишта приказано је, на територији ПУ Београд, за период од 2013. до 2022. године, средњом оценом вредности процента употребе дечијих заштитних система за децу старости од 0 до 3 године, која износи 63,8%, док средња вредност процента употребе дечијих заштитних система за децу старости од 4 до 12 година, у истом периоду, износи 39,1%. Уочава се да је и средња вредност ових индикатора и вредности индикатора у последњим годинама истраживања далеко нижа од циљне вредности дефинисане Стратегијом безбедности саобраћаја за град Београд за период од 2021. до 2025. године (96%).

На основу сагледавања индикатора безбедности саобраћаја у граду Београду у деветогодишњем периоду (2014-2022) уочен је тренд смањења процента прекорачења брзине путничких возила у насељу (за 35,2%), а истовремено присутан је тренд повећања процента прекорачења брзине путничких возила ван насеља (за 36,8%).

На основу сагледавања индикатора безбедности саобраћаја у граду Београду у вези понашања пешака и ометене пажње возача, за разлику од резултата истраживања за период од 2016. до 2021. године, у 2022. години евидентиран је изузетно велики проценат непрописних прелазака коловоза и пешачких прелаза од стране пешака, што указује на најаву изузетно великог проблема у безбедности пешака у граду Београду. Просечна вредност индикатора преласка пешака на семафоризованом пешачком прелазу на „црвено светло“ повећана је за више од 5 пута у 2022. години (84,3%) у односу на средњу вредност за период од 2016. до 2021. године (16%). Просечна вредност индикатора преласка пешака ван обележеног пешачког прелаза повећана је за више од три пута у 2022. години (77,4%), у односу на средњу вредност за период од 2016. до 2021. године (23,7%). Просечна вредност индикатора ометене пажње пешака употребом уређаја приликом преласка пешачког прелаза повећана је за више од 13 пута у 2022. години (91,4%) у односу на средњу вредност за период од 2016. до 2021. године (6,9%).

У истраживању ставова учесника у саобраћају на територији града Београда сагледани су одговори добијени анкетирањем 811 испитаника (446 за интернет анкету, 365 за теренска истраживања). Од 811 испитаника, 549 били су возачи путничких аутомобила, 67 возачи мотоцикала и 195 немоторизовани учесници у саобраћају.

Од укупног броја испитаника, највећи број испитаника поседовао је возачку дозволу за управљање путничким аутомобилима (83,7%), док се 68,8% испитаника изјаснило да је у последњих 12 месеци управљало путничким возилом. Од укупног броја испитаника 18% испитаника изјаснило се да поседује возачку дозволу за мотоцикле, док се 11% испитаника изјаснило да је у последњих 12 месеци управљало мотоциклом. Укупно 14,2% испитаника није имало возачку дозволу ни за једну категорију возила.

Највећи проценат испитаника припадао је старосној групи од 35 до 44 године (25,3%), а најмањи број старосној групи преко 65 година (1,7%).

На питање које се односи на учесталост коришћења појединог начина путовања у протеклих 12 месеци, као најчешћи начини путовања испитаника евидентирани су: пешачење (86,4%), коришћење аутомобила као возач (75,2%) и коришћење јавног превоза (72,7%).

Од укупног броја испитаника, најчешће су путовали путничким аутомобилима у својству возача (71,3%), а 69,7% испитаника се изјаснило да је пешачило, док је 54% испитаника изабрало коришћење јавног превоза.

Велику забринутост испитаника за саобраћајне незгоде исказало је 46,2% испитаника, што је одмах након забринутости за загађење животне средине (57,6%) и за саобраћајне гужве (54,5%).

Резултати истраживања показују да су најприхватљивија ризична понашања возача из угла посматрања других људи: вожња 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту (16,9%), затим, вожња путника који не користе појас на задњем седишту аутомобила (13,3%), паркирање аутомобила на местима где је то забрањено (5,4%) и вожња 20 km/h преко ограничења у урбаним срединама (5,3%).

Генерално, у вези ризичног понашања возача, највише означена као неприхватљива за друге људе је група понашања о вожњи под утицајем (средња вредност 88%) и ометаној вожњи коришћењем мобилног телефона или вожња када је возач уморан и поспан (средња вредност 70,8%), а најприхватљивија је група ризичних понашања о брзој вожњи, тј. вожњи брзином преко 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту, у урбаним срединама, стамбеним улицама и зони школе (средња вредност 6,8%).

Највише означена као неприхватљива ризична понашања у саобраћају за друге људе су када мотоциклисти куцају поруке на мобилном телефону током вожње (88,2%) и када возе пребрзо у урбаним срединама (80,0%). Највише означена као неприхватљива ризична понашања пешака у саобраћају су она када прелазе коловоз за време црвеног пешачког сигнала (72,3%) и када учествују у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци (69,3%).

Генерално, у вези ризичног понашања возача, најприхватљивија лично за испитанике су понашања у вези брзе вожње (средња вредност 5,3%), најприхватљивија ризична понашање за мотоциклисте су када мотоциклисти не користе видљиву и адекватну заштитну опрему – одећа, обућа и штитници (2,0%) и када не користе заштитну хомологовану кацигу (1,7%). Најприхватљивија ризична понашања пешака су када прелазе коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено (2,8%), а затим када за време преласка коловоза слушају музику преко слушалица и када учествују у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци (по 2,5%).

Мишљење о прихватању ризичних понашања од стране других људи код свих манифестација понашања има већу вредност од личног прихватања ризичних понашања.

Највећи проценат испитаника подржава мере које се односе на: обавезу мотоциклиста да носе заштитне кациге (91,9%), обавезу бициклиста да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале (90,4%), као и обавезно коришћење зимских пнеуматика за путничке аутомобиле (88,7%). Истовремено, највећи проценат испитаника не подржава заштитне мере које се односе на: нулту толеранцију за коришћење било ког начина телефонирања током вожње (16,9%), нулту толеранцију за алкохол (нула промила алкохола у крви) за све возаче (15,3%), као и инсталирање система у возилима за мониторинг алкохолисаности, тзв. „алкоблокаторима“ (11,6%).

Највећи проценат евидентираних одговора испитаника односи се на то да треба да буду строже казне: за употребу дрога и психоактивних супстанци (83,6%), за употребу алкохола (82%), за некоришћење заштитних кацига за мотоциклисте (73,6%), као и за прелазак пешака преко коловоза на „црвено светло“ (68,3%). Такође је највећи проценат одговора испитаника евидентиран и за групу тема да се примена прописа саобраћаја не контролише довољно за: употребу дрога и психоактивних супстанци (70,5%), употребу алкохола (63,6%), а затим испитаници сматрају и да се не контролише довољно и прелазак пешака преко коловоза на „црвено светло“ (62,3%).

Брза вожња је најчешће пријављено небезбедно понашање од стране испитаника возача и то: вожња брже од ограничења брзине на путевима ван насеља где је ограничење брзине 80 km/h (76,3%) и вожња брже од ограничења брзине на путевима у насељу (75%). Изузетно велики проценат одговора самопријављеног понашања мотоциклиста указује да су возили мопед или мотоцикл без заштитне кациге (40,3%) и да су током вожње мопеда или мотоцикла закопчавали заштитну кацигу (58,2%).

Најчешћи одговори самопријављеног понашања испитаника који су се декларисали као немоторизовани учесници – бициклисти, за последњих 12 месеци, указују да су то: вожња без кациге (47,2%) и вожња по коловозу, иако постоји бициклистичка стаза (39%). Са друге стране, најмање пријављена небезбедна понашања од стране бициклиста, иако је и та вредност релативно врло висока, је прелазак коловоза од стране бициклиста када је црвено светло за бициклисте (28,7%), а затим вожња бицикла и слушање музике уз коришћење слушалица (30,8%).

Најчешћи одговори самопријављеног понашања пешака указују да су пешаци дали изузетно велики број одговора за самопријављено понашање преласка коловоза ван пешачког прелаза на местима где то није дозвољено (76,4%) и преласка коловоза када је црвено светло за пешаке (55,9%). Већина испитаника возача (90,2%) и мотоциклиста (88,1%) управљала је аутомобилом или мотоциклом у последњих 30 дана, а да пре тога нису конзумирали алкохол, али 4,2% возача путничких аутомобила и 4,5% мотоциклиста, ипак су конзумирали алкохол два и више пута пре вожње у последњих 30 дана.

Испитаници су у оквиру истраживања давали одговоре о слагању са укупно 26 изјава, а тематске области које су питањем обухваћене биле су: алкохол, психоактивне супстанце и психоактивни лекови, брзина, сигурносни појас и дечија седишта, мобилни телефон и други уређаји и мотоциклисти и бициклисти. Између 90 и 95% испитаника слаже се са изјавама да: вожња под дејством психоактивних супстанци озбиљно повећава ризик од незгоде (94,8%), вожња под дејством алкохола озбиљно повећава ризик од незгоде (94%), ако се вози под утицајем алкохола тешко је да се реагује одговарајуће у опасној ситуацији (93,6%), људи који користе мобилни телефон имају већи ризик да доживе саобраћајну незгоду (91,5%), поспаност током вожње повећава ризик од догађања саобраћајне незгоде (91,1%) и брза вожња ризична је за живот испитаника и животе других (90,8%).

На основу одговора испитаника, учесници у саобраћају се у граду Београду осећају најмање безбедно управљајући бициклима, мопедима и мотоциклима (средње оцене од 4,5 до 5,3), а најбезбедније се осећају као возачи аутомобила (средња оцена 6,9) и као пешаци и путници у јавном превозу (са истом средњом оценом од 6,7).

Испитаници сматрају да је доминантних 5 фактора за настајање саобраћајних незгода на територији града Београда: превише брза вожња (55%), вожња под утицајем алкохола (54,7%), непажња и агресиван стил вожње (по 48,7%) и вожња под утицајем психоактивних супстанци (45,7%).

Сва понашања која су испитаници оценили просечном оценом преко 7 (на скали од 1 до 10), веома често срећу у саобраћају у граду Београду, а то су: непажљиви возачи који не дају „мигавац“ (средња оцена 7,1), агресивни возачи (средња оцена 7,3), возачи који блокирају саобраћајну траку (средња оцена 7,3), возачи који су ометани коришћењем мобилног телефона или других уређаја (средња оцена 7,5), учесници у саобраћају који не поштују правила (средња оцена 7,5) и возачи који не поштују ограничење брзине (7,7).

Испитаници су истакли да се у последњих пет година највише повећало, и то за 57%, понашање возача које омета њихову пажњу (коришћење мобилних телефона и других уређаја, подешавање радија током вожње и сл.), док је највеће смањење (што представља негативну промену) уочено у погледу коришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста (за 31,4%).

Укупно у протеклих годину дана 87 испитаника учествовало је у 93 саобраћајне незгоде, што чини 10,7% свих испитаника, од чега је 83 испитаника (10,2%) учествовало у једној СН, два испитаника су учествовала у две СН (0,25%), док су два испитаника учествовала у три СН (0,25%). Највеће учешће у незгодама пријавили су возачи путничких возила (61,3%).

Највећи проценат испитаника исказао је мишљење да ће на типичном путовању у граду Београду полиција највероватније контролисати мотоциклисте за коришћење заштитне кациге (40,3%), а возаче путничких аутомобила за коришћење сигурносног појаса (32,1%).

Према одговорима испитаника, најмање вероватно је да ће их полиција контролисати за вожњу под дејством психоактивних супстанци, и за то се изјаснило 7,7% возача путничких аутомобила и 4,5% возача мотоцикала. Немоторизовани учесници у саобраћају најчешће нису контролисани у наведеном периоду (75,9%), а 42,4% возача путничких аутомобила контролисано је три и више пута, док је 28,4% возача мотоцикала контролисано три и више пута.

Плаћање три и више казни за прекршаје у саобраћају пријавило је 3% возача путничких аутомобила и 1,5% возача мотоцикала. Према изјашњавању испитаника, 1,1% возача путничких аутомобила су два и више пута прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа у протеклих 12 месеци, док је 3% возача мотоцикала пријавило је да је у истом периоду, прекршајно осуђено на суду због кршења саобраћајних прописа.

Најмање испитаника пријавило је да су им у протеклих 12 месеци изречене новчане казне (0,5% у односу на укупан број испитаника), и то за следеће саобраћајне прекршаје: вожња под дејством психоактивних супстанци (0%), коришћење мобилног телефона као пешак током преласка пешачког прелаза (0,2%), некоришћење заштитне кациге као мотоциклиста (0,2%), некоришћење дечијег седишта (0,4%) и прелазак коловоза као пешак док је црвено светло за пешаке (0,5%).

Најчешћи пријављени прекршаји о којима су испитаници хтели да се изјасне су: кршења ограничења брзине (44,6% новчаних казни и 42,4% прекршајних пресуда), некоришћење сигурносног појаса (16,5% новчаних казни и 6,8% прекршајних пресуда), коришћење мобилног телефона током вожње (11,2% новчаних казни и 8,5% прекршајних пресуда) и вожња под дејством алкохола (4,4% новчаних казни и 10,2% прекршајних пресуда).

Према резултатима истраживања, за вожњу под дејством алкохола полиција најчешће није ни контролисала возаче путничких аутомобила (56,1%) и возаче мотоцикала (61,2%), па је зато и очекивано да су њихове процене вероватноће контроле за то ризично понашање релативно мале: од стране возача путничких аутомобила (13,7%) и од стране возача мотоцикала (14,9%). Просечан број контрола за вожњу под дејством алкохола по возачу путничког аутомобила износи 1,17, а по возачу мотоцикла износи 0,99. Такође, полиција најчешће није контролисала возаче путничких аутомобила (94,4%) и мотоцикала (79,1%) и за вожњу под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова, па је зато, такође, и очекивано да су њихове процене вероватноће контроле за то ризично понашање релативно мале: 7,7% возача путничких аутомобила и 4,5% возача мотоцикала.

Одговори испитаника на сва питања посебно су анализирани са аспекта поједине категорије учесника у саобраћају: возача путничких возила, возача мотоцикала и немоторизованих учесника у саобраћају.

Немоторизовани учесници у саобраћају су се изјаснили у већем проценту за већину питања за неприхватање ризичних понашања у саобраћају од стране возача и путничких аутомобила и мотоцикала.

Проценти одговора сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем у вези прихватљивости од стране других људи за ризична понашања пешака у саобраћају, за сваку од 6 датих тврдњи, указују да су за возаче мотоцикала ризична понашања пешака најнеприхватљивија, а затим за возаче путничких аутомобила.

Највећи проценат одговора испитаника је за лично неприхватање тврдње о куцању текстуалних порука и провери *e-mail* поште током вожње, и то од 88,3% (возачи путничких аутомобила) до 92,5% (возачи мотоцикала).

Проценти одговора сваке од три категорије учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем у вези личне прихватљивости испитаника за ризична понашања пешака у саобраћају, за сваку од 6 понуђених тврдњи указују да су за возаче мотоцикала и путничких аутомобила ризична понашања пешака више неприхватљива, него за немоторизоване учеснике у саобраћају. За све три категорије испитаника учесника у саобраћају, које су обухваћене истраживањем, највећи проценат одговора неприхватања понашања пешака у саобраћају, према личном мишљењу испитаника, био је за тврдњу о преласку коловоза за време трајања пешачког црвеног сигнала, и то од 80,5% (немоторизовани учесници у саобраћају), до 85,1% (возачи мотоцикала).

Мишљење о прихватању ризичних понашања возача путничких аутомобила од стране других људи код свих манифестација понашања има већу вредност од личног прихватања ризичних понашања за сваку од наведених манифестација понашања. Мишљење о прихватању ризичних понашања возача мотоцикала од стране других људи код свих манифестација понашања има већу вредност од личног прихватања ризичних понашања за сваку од наведених манифестација понашања, сем за две манифестације понашања: за превожење детета у аутомобилу без дечијег седишта, где однос процента прихватања понашања од стране других људи, у односу на проценат личног прихватања, износи 3%/4,5% и за куцање поруке током вожње мотоцикла, где су обе вредности по 3%.

Мишљење о прихватању ризичних понашања немоторизованих учесника у саобраћају од стране других људи код свих манифестација понашања има већу вредност од личног прихватања ризичних понашања за сваку од наведених манифестација понашања, сем за две манифестације, где су те вредности једнаке (по 1,5%), и то за: куцање текстуалне поруке на мобилном телефону током вожње мотоцикла и за пребрзу вожњу у урбаним срединама.

Највеће разлике процента прихватања ризичних понашања од стране других људи од процента личног прихватања ризичних понашања код немоторизованих учесника у саобраћају евидентиране су за манифестацију два понашања од стране возача путничких возила и то за вожњу 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту (разлика 11,3%) и за превожење путника на задњем седишту који не користе сигурносне појасеве (разлика 8,2%). Разлике за остала ризична понашања између процента прихватања од стране других људи и личног прихватања генерално су најмање код мишљења немоторизованих учесника у саобраћају.

Највећу подршку заштитним мерама безбедности саобраћаја процентуално исказали су немоторизовани учесници у саобраћају за пет од 6 конкретних мера: нулта толеранција за коришћење било ког начина телефонирања током вожње за све возаче (68,2%), инсталирање система у возилима за мониторинг алкохолисаности, тзв. „алкоблокатора“ (71,8%), нулта толеранција за алкохол (0,0 ‰) за све возаче (76,9%), аутоматска камера за надзор проласка возила на црвено светло на семафору (79%) и систем казнених бодова који резултирају одузимањем возачке дозволе када се постигне одређени број бодова (86,2%).

Возачи мотоцикала исказали су највећу подршку за заштитну меру у виду обавезе пешака да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале (79,1%).

Испитаници су генерално најчешће изнели став да казне нису сувише велике (средња вредност процента одговора по темама 69,9%), док су значајно ређе исказали став да су казне сувише велике (средња вредност процента одговора по темама 16,9%). Возачи путничких аутомобила су једини учесници који су се изјаснили да се примена прописа не контролише довољно за: коришћење сигурносних појасева (36,6%), брзу вожњу (46,4%) и коришћење мобилног телефона (48,1%).

Сва понашања која су све три категорије испитаника (возачи путничких аутомобила и возачи мотоцикала и немоторизовани учесници у саобраћају) оценили просечном оценом преко 7 (на скали од 1 до 10), веома често се срећу у саобраћају у граду Београду, а то су: непажљиви возачи који не дају „мигавац“, возачи који блокирају саобраћајну траку, агресивни возачи, возачи који су ометани коришћењем мобилног телефона или других уређаја, учесници у саобраћају који не поштују правила и возачи који возе пребрзо, тј. врше прекорачење ограничене брзине.

Возачи мотоцикала истакли су да се у последњих пет година највише смањило коришћење заштитних кацига од стране мотоциклиста, и то за 49,3% и да се смањило присуство возача који возе сувише споро (34,3%). Све три категорије учесника у саобраћају истакле су да се значајно повећало ометање пажње возача због коришћења мобилних телефона и других уређаја (од 55,6% за возаче путничких аутомобила, до 76,1% за возаче мотоцикала), затим прекорачење брзине (од 47% за возаче путничких аутомобила, до 67,2% за возаче мотоцикала) и присуство агресивних возача (од 47,7% за возаче мотоцикала, до 55,4% за немоторизоване учеснике у саобраћају).

Возачи мотоцикала изјаснили су се да се не осећају безбедно, у односу на возаче путничких аутомобила и немоторизованих учесника у саобраћају, приликом коришћења следећих начина путовања: путовања мопедом као возач и мотоциклом као возач.

Возачи путничких аутомобила изјаснили су се да се не осећају најбезбедније, у односу на возаче мотоцикала и немоторизованих учесника у саобраћају, приликом коришћења следећих начина путовања: путовањем аутомобилом као путник, пешачењем, путовањем у јавном превозу као путник и путовањем аутомобилом као возач.

Највећи проценат испитаника возача мотоцикала исказао је мишљење да ће их на типичном путовању полиција највероватније контролисати за коришћење заштитне кациге (40,3%), а највећи проценат возача путничких аутомобила за коришћење сигурносног појаса (32,1%).

Генерално проценат исказаних ставова слагања све три групе учесника у саобраћају је преко 80% за све понуђене три изјаве у вези употребе алкохола, а возачи аутомобила и мотоцикала исказали су и преко 93% слагање за остале две изјаве („Вожња под утицајем алкохола озбиљно повећава ризик од незгоде“ и „Ако возите под утицајем алкохола, тешко је реаговати одговарајуће у опасној ситуацији“).

Генерално проценат исказаних ставова слагања све три групе учесника у саобраћају о брзој вожњи је нижи, него код изјаве у вези употребе алкохола.

У истраживању су упоређени резултати истраживања ставова за град Београд у два различита временска пресека, (2017. године, и након истека петогодишњег периода 2022/2023. године), а ти резултати су упоређени и са резултатима истраживања ставова за Републику Србију 2017. године и поређење резултата истраживања ставова према ESRA методологији у Београду 2022/2023. године и Републици Србији и државама Европе из 2018/2019. године.

У истраживању ставова учесника у саобраћају, спроведеном 2017. године, уочен је нижи ниво позитивности става за 7, од укупно 19 питања безбедности саобраћаја.

За осталих 12 питања испитаници у граду Београду и на територији читаве Републике Србије имали су приближно исте средње вредности оцене ставова, односно није уочена значајна разлика средњих вредности ставова на основу одговора на та питања. Од 19 варијабли које су упоређене за оба истраживања ставова учесника у саобраћају у граду Београду (2017. и 2022/2023. године) за 10 варијабли, уочено је благо унапређење исказаних ставова испитаника у истраживању 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године.

За пет варијабли уочено је благо смањење позитивности става у истраживању 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године. За четири варијабле, које представљају повећање процента одговора да су казне строге за одређене области, што аутоматски означава и став испитаника да прекршаји из тих области немају за испитанике тако велику релативну тежину и значај за безбедност саобраћаја, уочено је значајно повећање у истраживању 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године.

Од стране испитаника исказано је у већем проценту да су казне строге, у истраживању из 2022/2023. године, у односу на истраживање из 2017. године, за области: коришћење дрога од стране учесника у саобраћају, коришћење алкохола од стране учесника у саобраћају, коришћење мобилних телефона током вожње од стране учесника у саобраћају и коришћење заштитних кацига од стране мотоциклиста.

Карактеристично за поређење резултата истраживања ставова у Београду 2022/2023. године и истраживања у државама Европе и Републици Србији 2018/2019. године је:

- Значајно мањи број испитаника изјаснио се у истраживању у граду Београду 2022/2023. године да је пешачио и возио бицикл, у односу на испитанике из Републике Србије и држава Европе из истраживања 2018/2019. године;
- За све начине путовања перцепција ризика у саобраћају је већа у граду Београду 2022/2023. године, него што је то исказано у истраживању 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији;
- Испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године пријавили су да су процентуално више учествовали у саобраћају након конзумирања алкохола, него што је то исказано у истраживању 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији;
- Евидентиран је највећи проценат испитаника који су пријавили да су управљали аутомобилом под дејством психоактивних супстанци у истраживању у граду Београду 2022/2023. године, у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији;
- Значајно највише испитаника у истраживању у граду Београду у истраживању 2022/2023. године изјаснило се да су управљали уморни или поспани, што је 3-4 пута више, него што су се изјаснили испитаници у истраживања 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији;
- За самопријављено понашање испитаника учесника у истраживању према ESRA методологији у вези заштитних система, испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године у највећем проценту изјаснили су се за три од четири питања, у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији. Једино питање за које су се испитаници изјаснили у најмањем проценту, у односу на испитанике из истраживања из 2018/2019. године у државама Европе и Републици Србији, је за питање „Нисам користио сигурносни појас као возач“;
- Самопријављено понашање вожња без кациге од стране мотоциклиста је са највећим процентом одговора у истраживању у граду Београду 202/2023. године, у односу на испитанике из истраживања из 2018/2019. године у државама Европе и Републици Србији;
- Резултати самопријављеног понашања бициклиста у граду Београду у истраживању 2022/2023. године указују да се у граду Београду најмање вози бицикл са кацигом на глави, у односу на истраживања 2018/2019. године у Републици Србији и државама Европе;
- Највећи проценат пешака пријавио је прелазак коловоза када је црвено светло за пешаке у истраживању за град Београд 2022/2023. године, у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе и у Републици Србији;
- Испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили су се са највећим процентом одговора прихватања за лично прихватање за вожњу и када мисле да су попили више алкохола граничне вредности, у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе и значајно више у односу на истраживање исте године у Републици Србији;
- Одговори испитаника за мишљење других људи у вези прихватања вожње након коришћења психоактивних супстанци су такође са најмањим процентом одговора прихватања у истраживању спроведеном у граду Београду 2022/2023. године, у односу на истраживање

2018/2019. године у државама Европе, и значајно мањим процентом у односу на истраживање исте године спроведено у Републици Србији;

- Испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили су са највећим процентом одговора прихватања да возе и користе мобилни телефон, у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе и значајно више него у истраживању исте године у Републици Србији;
- Одговори испитаника за мишљење других људи у вези прихватања вожње након коришћења психоактивних супстанци су такође са најнижим процентом одговора прихватања у истраживању спроведеном у граду Београду 2022/2023. године, у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе, и значајно мањим процентом прихватања у односу на истраживање исте године спроведено у Републици Србији;
- Испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили су се са највећим процентом одговора прихватања за оба ризична понашања, у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе и Републици Србији: да возе, а да не користе сигурносни појас и значајно већим процентом прихватања да превозе децу без коришћења дечијег седишта;
- Одговори учесника у истраживању у вези личних ставова о брзој вожњи указују да су се испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили са значајно највећим процентом одговора прихватања за оба ризична понашања, у односу на истраживања 2018/2019. године у државама Европе и Републици Србији: да возе преко 20 km/h преко ограничења брзине у урбаним срединама и 20 km/h преко ограничења брзине на аутопуту;
- Испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили су се, у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе, са највећим процентом одговора о вероватноћи контроле у саобраћају за сва четири ризична понашања: за вожњу под дејством алкохола; за вожњу под дејством психоактивних супстанци, за поштовање ограничења брзине и за коришћење сигурносног појаса;
- Испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили су се са мањим процентом пријављених одговора о учешћу у саобраћајним незгодама за свих пет категорија за које су исказани подаци, у односу на истраживање 2018/2019. године у државама Европе;
- Испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили су се у значајно већем проценту да су контролисани најмање једном од стране саобраћајне полиције за вожњу под дејством алкохола, у односу на возаче обухваћене истраживањем 2018/2019. године у државама Европе и
- Испитаници који су учествовали у истраживању у граду Београду 2022/2023. године изјаснили су се у већем проценту да су контролисани најмање једном од стране саобраћајне полиције за вожњу под дејством психоактивних супстанци, у односу на возаче обухваћене истраживањем 2018/2019. године у државама Европе, и значајно више у односу на возаче обухваћене у истраживању 2018/2019. године у Републици Србији.

Генерално предлог мера за унапређење ставова и понашања учесника у саобраћају у циљу унапређења безбедности саобраћаја подразумева предлог сета активности усмерених на промену ставова испитаних група које се значајно разликује од очекиваних и жељених резултата.

Предлог сета активности може се реализовати кроз: адекватно информисање о безбедности саобраћаја, унапређење нивоа знања учесника у саобраћају, спровођење циљаних кампања у безбедности саобраћаја, унапређење процеса контроле небезбедних понашања учесника у саобраћају и спровођење ефикасног санкционисања непрописног понашања у саобраћају.

Адекватно информисање јавности о темама из области безбедности у саобраћају, посебно о теми која се односи на безбедно учешће у саобраћају и предочавање последица небезбедног понашања, од великог је значаја за све категорије учесника у саобраћају а посебно за оне категорије немоторизованих учесника у саобраћају које немају прописану и обавезну обуку и едукацију за учешће у саобраћају (пешаци, бициклисти и возачи тротинета и сл.).

Предлог мера у вези стицања и унапређења знања учесника у саобраћају у циљу безбедног понашања односи се такође на све учеснике и све старосне категорије учесника које самостално учествују у саобраћају, почев од стеченог знања током школовања, знања стеченог кроз високошколско образовање, обуке и знање из ауто школа, па све до знања које се стиче индивидуалним учењем и едукацијом из публикованих и објављених садржаја.

Кампање у безбедности саобраћаја представљају важну меру за унапређење безбедности саобраћаја. Кампање за промену ставова учесника у саобраћају морају бити пажљиво креиране од стране професионалних субјеката који знају како се може утицати на ставове људи и промену понашања учесника у саобраћају.

Важну улогу у промени ставова циљних група учесника у саобраћају имају надлежни државни субјекти који врше контроле учесника у саобраћају у складу са прописима. Једна од такође важних мера јесте спровођење ефикасног санкционисања непрописног понашања учесника у саобраћају. Успостављањем, бржег и ефикаснијег система санкционисања небезбедног понашања учесника у саобраћају, са надлежним судовима, могу се очекивати знатно бољи резултати у погледу промене ставова и понашања, не само учесника у саобраћају који су предмет санкционисања, већ и код осталих учесника. Посебно, уколико је могуће, позитивни ефекти овако успостављеног система могу се постићи ако се објављују статистички извештаји о санкционисању (врста непрописног понашања, број санкционисаних и врста санкције и сл.).

Према добијеним ставовима испитаних група везано за прихватљивост небезбедног понашања у саобраћају од стране све три категорије учесника у саобраћају, као и поредећи резултате истраживања у граду Београду 2022/2023. године са истраживањем 2017. године и са истраживањима спроведеним 2018/2019. године у државама Европе и Републици Србији, издвојили су се ставови испитаника који имају изузетно негативне вредности, на које је потребно да се утиче дугорочно у циљу промене понашања учесника у саобраћају и унапређења безбедности саобраћаја у граду Београду. Ти ставови за које је потребно пронаћи прави начин утицања за њихову измену су посебно у вези: односа према алкохолу и психоактивним супстанцама у саобраћају, коришћењу мобилних телефона током вожње и коришћењу заштитних кацига од стране возача мотоцикала и мопеда.

Мере које су посебно апострофиране као резултат истраживања су:

- Спровођење активности усмерених на адекватно информисање јавности о ризицима учешћа у саобраћају под дејством психоактивних супстанци и алкохола, ризицима коришћења мобилних телефона током вожње, као и ризицима који се односе на коришћење заштитних кацига од стране мотоциклиста;

- Потреби унапређења процеса контроле везано за коришћења дроге од стране учесника у саобраћају; коришћења алкохола од стране учесника у саобраћају; коришћења мобилних телефона током вожње од стране учесника у саобраћају и коришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста;
- Спровођење ефикасног санкционисања непрописног понашања учесника у саобраћају за које је контролом утврђено да су користили психоактивне супстанце, били под дејством алкохола као учесници у саобраћају, користили мобилни телефон током вожње и нису користили заштитну кацигу приликом вожње мотоцикла;
- Спровођење циљаних кампања које се односе на теме: коришћења психоактивних супстанци учесника у саобраћају; коришћења алкохола од стране учесника у саобраћају; коришћења мобилних телефона током вожње од стране учесника у саобраћају и коришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста и
- Унапређење нивоа знања које се односи на последице коришћења психоактивних супстанци учесника у саобраћају; последице коришћења алкохола од стране учесника у саобраћају; последице коришћења мобилних телефона током вожње од стране учесника у саобраћају и последице некоришћења заштитних кацига од стране мотоциклиста.

Студија истраживања ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у граду Београду је важна основа за сагледавање промене ставова учесника у саобраћају у одређеном временском периоду и важан документ за спровођење мера и сета активности усмерених ка промени ставова појединих категорија учесника у саобраћају у циљу унапређења ставова и понашања учесника у саобраћају.

Препоручује се да се након периода од пет година обавезно ради истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају и за град Београд (наредно истраживање 2027. године) да би могле да се прате промене ставова и понашања учесника у саобраћају са аспекта безбедности саобраћаја и да се врше упоредне анализе у погледу резултата и одрживости истих и креирања нових мера и активности за унапређење ставова и понашања учесника у саобраћају.

СПИСАК СЛИКА, ТАБЕЛА И ГРАФИКОНА

СПИСАК СЛИКА

Слика 2.5.1. Општине града Београда - 7 кластера 14
Слика 3.2.1. Модел личност–став–понашање тестиран на три узорка возача (млади, одрасли и старији) 19
Слика 4.1.1. Географска покривеност различитих ESRA истраживања (2015-2020.) 27
Слика 4.4.1. Географска покривеност различитих SARTRE истраживања (1991-2002) 39
Слика 4.4.2. Географска покривеност SARTRE 4 истраживања (2010) 39

СПИСАК ТАБЕЛА

Табела 2.5.1. Структура тема, броја питања и варијабли....9
Табела 2.5.2. Број становника у граду Београду по општинама 2022. године....10
Табела 2.5.3. Класе старости учесника у саобраћајним незгодама у граду Београду по општинама у периоду од 2017. до 2021. године 11
Табела 2.5.4. Минималан број испитаника по критеријуму класа старости учесника у саобраћајним незгодама у граду Београду по општинама 11
Табела 2.5.5. Минималан број испитаника по критеријуму категорија учесника у саобраћају у граду Београду по општинама 12
Табела 2.5.6. Подаци за кластеровање....13
Табела 2.5.7. Резултати кластеровања....14
Табела 4.3.1. ESRA 2 истраживање - учесници у саобраћају, области и теме о безбедности на путевима 37
Табела 5.1.1. Број становника у граду Београду по општинама....43
Табела 5.1.2. Број возила у граду Београду 2017. и 2021. године по општинама....44
Табела 5.2.1. Број настрадалих лица у СН и вредности ЈПР и СПР по општинама града Београда за период од 2017. до 2021. године 53
Табела 6.4.1. Средње оцене забринутости за поједина друштвена питања на скали од 1 до 5 85
Табела 6.4.2. Средње оцене забринутости за поједина друштвена питања на скали од 1 до 5 у зависности од типа анкетирања....85
Табела 6.11.1. Структура учешћа у саобраћајним незгодама према категорији учесника у саобраћају 107
Табела 6.11.2. Структура учешћа у саобраћајним незгодама према последицама....107
Табела 6.12.1. Структура прекршаја и прекршајних пресуда у последњих 12 месеци....114
Табела 8.1.1. Средње оцене варијабли за истраживања 2017. и 2022/2023. године 177

СПИСАК ГРАФИКОНА

Графикон 5.2.1. Број СН на територији града Београда за период од 2012. до 2021. године.....45
Графикон 5.2.2. Број настрадалих лица у СН на територији града Београда за период од 2012. до 2021. године 46
Графикон 5.2.3. Број саобраћајних незгода и њихових последица на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године 46
Графикон 5.2.4. Број погинулих и повређених лица на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године.....47
Графикон 5.2.5. Број погинулих и повређених лица на општинама града Београда за период од 2017. до 2021. године.....47
Графикон 5.2.6. Број настрадалих лица према својству учесника у саобраћају на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године 48
Графикон 5.2.7. Десет најчешћих типова саобраћајних незгода на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године (%) 49
Графикон 5.2.8. Број саобраћајних незгода према категорији возила на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године 50
Графикон 5.2.9. Број погинулих и повређених лица према старосној структури на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године 50
Графикон 5.2.10. Месечна расподела саобраћајних незгода на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године.....51
Графикон 5.2.11. Дневна расподела саобраћајних незгода на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године.....51
Графикон 5.2.12. Часовна расподела саобраћајних незгода на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године.....52
Графикон 5.2.13. Број саобраћајних незгода према последицама и месту настанка незгоде на територији града Београда за период од 2017. до 2021. године 52
Графикон 5.2.14. Јавни пондерисани ризик незгода свих општина Републике Србије за период од 2017. до 2021. године 54
Графикон 5.2.15. Саобраћајни пондерисани ризик незгода свих општина Републике Србије за период од 2017. до 2021. године.....55
Графикон 5.3.1. Проценат употребе сигурносних појаса од стране возача, сувозача и путника на задњем седишту у путничким возилима на територији ПУ Београд у периоду 2013-2022. године 57
Графикон 5.3.2. Проценат употребе сигурносног појаса од стране возача у путничким возилима на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године.....58
Графикон 5.3.3. Проценат употребе сигурносног појаса од стране сувозача у путничким возилима на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године.....59
Графикон 5.3.4. Проценат употребе сигурносног појаса од стране путника на задњем седишту у путничким возилима на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године.....61
Графикон 5.3.5. Проценат употребе заштитне кациге од стране возача и путника мотоцикла на територији ПУ Београд у периоду 2013-2022. године 62

Графикон 5.3.6. Проценат употребе заштитне кациге од стране возача и путника мопеда на територији ПУ Београд у периоду 2013-2022. године 62
Графикон 5.3.7. Проценат употребе заштитне кациге од стране возача мотоцикала на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године....64
Графикон 5.3.8. Проценат употребе заштитне кациге од стране возача мопеда на територији општина града Београда у периоду 2019-2022. године....65
Графикон 5.3.9. Проценат употребе дечијих заштитних система на територији ПУ Београд у периоду 2013-2022. године....67
Графикон 5.3.10. Проценат прекорачења брзине путничких возила за најмање 10 km/h на територији ПУ Београд у истраживањима у периоду 2014-2022. године....68
Графикон 5.3.11. Проценат непрописног преласка коловоза и пешачког прелаза од стране пешака на територији ПУ Београд у истраживањима у периоду 2016-2022. године 70
Графикон 5.3.12. Средња вредност процента непрописног преласка коловоза ван пешачког прелаза од стране деце-пешака у зони школа на територији ПУ Београд у истраживањима у периоду 2016. до 2022. године....70
Графикон 5.3.1. Број испитаника према општини пребивалишта....71
Графикон 6.2.1. Структура испитаника према полу....72
Графикон 6.2.2. Структура испитаника према типу анкетирања 72
Графикон 6.2.3. Број испитаника према типу анкетирања и општини пребивалишта 73
Графикон 6.2.4. Број испитаника чији су одговори искључени из даље анализе према типу анкетирања....73
Графикон 6.2.5. Поседовање возачке дозволе за путнички аутомобил....75
Графикон 6.2.6. Управљање путничким аутомобилом у последњих дванаест месеци....75
Графикон 6.2.7. Поседовање возачке дозволе за мотоцикл 75
Графикон 6.2.8. Управљање мотоциклом у последњих дванаест месеци 75
Графикон 6.2.9. Поседовање возачке дозволе по категоријама возила (%) 76
Графикон 6.2.10. Структура испитаника према старости (%) 76
Графикон 6.2.11. Структура испитаника према нивоу образовања (%)....76
Графикон 6.2.12. Структура испитаника према категорији учешћа у саобраћају (%) 77
Графикон 6.2.13. Структура испитаника према перцепцији животног окружења (%)....77
Графикон 6.3.1. Учесталост управљања путничким аутомобилом (% испитаника према томе колико често су управљали путничким аутомобилом у протеклих 12 месеци) 77
Графикон 6.3.2. Број пређених km путничким аутомобилом у протеклих 12 месеци (%) 78
Графикон 6.3.3. Учесталост управљања мотоциклом (% испитаника према томе колико често су управљали мотоциклом у протеклих 12 месеци)....78
Графикон 6.3.4. Број пређених km мотоциклом у протеклих 12 месеци (%) 79
Графикон 6.3.5. Учесталост коришћеног начина путовања (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци)....79
Графикон 6.3.6. Учесталост најчешће коришћеног начина путовања (% испитаника који су највише (прва три избора) користили овај начин путовања у протеклих 12 месеци) 80
Графикон 6.3.7. Број пређених km пешачењем од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)....80
Графикон 6.3.8. Број пређених km бициклом од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)....81

Графикон 6.3.9. Број пређених km бициклом на електрични погон од стране испитаника у протеклих 30 дана (%) 81
Графикон 6.3.10. Број пређених km мопедом од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)....81
Графикон 6.3.11. Број пређених km мотоциклом од стране испитаника у протеклих 30 дана (%)....81
Графикон 6.3.12. Број пређених km путничким аутомобилом као возач од стране испитаника у протеклих 30 дана (%) 82
Графикон 6.3.13. Број пређених km путничким аутомобилом на хибридни или електрични погон као возач од стране испитаника у протеклих 30 дана (%) 82
Графикон 6.3.14. Број пређених km путничким аутомобилом као путник од стране испитаника у протеклих 30 дана (%) 83
Графикон 6.3.15. Број пређених km комби возилом као возач од стране испитаника у протеклих 30 дана (%) 83
Графикон 6.3.16. Број пређених km теретним возилом као возач од стране испитаника у протеклих 30 дана (%) 84
Графикон 6.3.17. Број пређених km возилима јавног превоза као путник од стране испитаника у протеклих 30 дана (%) 84
Графикон 6.4.1. Забринутост за поједина друштвена питања....86
Графикон 6.5.1. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (%)....87
Графикон 6.5.2. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања мотоциклиста (%)....88
Графикон 6.5.3. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања пешака (%)....89
Графикон 6.5.4. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (%) 90
Графикон 6.5.5. Мишљење о личној прихватљивости за понашања мотоциклиста (%) 91
Графикон 6.5.6. Мишљење о личној прихватљивости за понашања пешака (%) 91
Графикон 6.5.7. а) прихватљивост других и б) лична прихватљивост по питању небезбедног понашања (прихватљиво + делимично прихватљиво) (%) 93
Графикон 6.6.1. Подршка за мере безбедности саобраћаја....94
Графикон 6.6.2. Мишљење о тренутним саобраћајним казнама и прописима....95
Графикон 6.7.1. Самопријављено понашање возача у протеклих 12 месеци....97
Графикон 6.7.2. Самопријављено понашање мотоциклиста у протеклих 12 месеци 98
Графикон 6.7.3. Самопријављено понашање бициклиста у протеклих 12 месеци 98
Графикон 6.7.4. Самопријављено понашање пешака у протеклих 12 месеци....99
Графикон 6.7.5. Самопријављено понашање возача путничких аутомобила и мотоцикла, а да су можда били под дејством алкохола изнад дозвољене границе у протеклих 30 дана....99
Графикон 6.8.1. Ставови према безбедности саобраћаја....101
Графикон 6.9.1. Перцепција ризика према начину путовања 102
Графикон 6.9.2. Мишљење испитаника о факторима настанка саобраћајних незгода 103
Графикон 6.10.1. Опсервација понашања осталих учесника у саобраћају....104
Графикон 6.10.2. Перцепција промене понашања осталих учесника у саобраћају у последњих пет година....105
Графикон 6.11.1. Учешће испитаника у саобраћајним незгодама у протеклих годину дана....106
Графикон 6.12.1. Вероватноћа контроле од стране полиције на типичном путовању возача путничког аутомобила и мотоциклисте (% веома много) 108
Графикон 6.12.2. Број контрола од стране полиције у протеклих 12 месеци 109

Графикон 6.12.3. Број плаћања новчаних казни за прекршај у саобраћају (осим казне за паркирање) у протеклих 12 месеци 110
Графикон 6.12.4. Број прекршајно осуђених на суду због кршења саобраћајних прописа у протеклих 12 месеци 111
Графикон 6.12.5. Структура прекршаја за које су изречене новчане казне у односу на укупан број испитаника у протеклих 12 месеци 112
Графикон 6.12.6. Структура прекршаја за које су изречене новчане казне у односу на укупан број прекршаја у протеклих 12 месеци 113
Графикон 6.12.7. Структура прекршајних пресуда због кршења саобраћајних прописа у односу на укупан број прекршаја у протеклих 12 месеци 113
Графикон 6.12.8. Број контрола испитаника од стране полиције за вожњу под дејством алкохола у протеклих 12 месеци 115
Графикон 6.12.9. Број контрола испитаника од стране полиције за вожњу под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова у протеклих 12 месеци 116
Графикон 7.1.1. Структура категорија учесника у саобраћају према полу (%) 117
Графикон 7.1.2. Структура категорија учесника у саобраћају према полу 118
Графикон 7.1.3. Структура категорија учесника у саобраћају према типу анкетирања (%) 118
Графикон 7.1.4. Структура категорија учесника у саобраћају према типу анкетирања 118
Графикон 7.1.5. Поседовање возачке дозволе за путнички аутомобил према категорији учесника у саобраћају (%) 119
Графикон 7.1.6. Управљање путничким аутомобилом у последњих дванаест месеци према категорији учесника у саобраћају (%) 119
Графикон 7.1.7. Поседовање возачке дозволе за мотоцикл према категорији учесника у саобраћају (%) 120
Графикон 7.1.8. Управљање мотоциклом у последњих дванаест месеци према категорији учесника у саобраћају (%) 120
Графикон 7.1.9. Број учесника у саобраћају према категорији учесника и општини пребивалишта 120
Графикон 7.1.10. Број учесника у саобраћају према категорији учесника и општини пребивалишта (%) 121
Графикон 7.1.11. Структура учесника у саобраћају према старости у 6 класа и категорији (%) 121
Графикон 7.1.12. Структура учесника у саобраћају према старости у 3 класе и категорији (%) 122
Графикон 7.1.13. Структура учесника у саобраћају према нивоу образовања и категорији (%) 122
Графикон 7.1.14. Структура учесника у саобраћају према перцепцији животног окружења и категорији (%) 123
Графикон 7.2.1. Учесталост коришћеног начина путовања немоторизованих учесника у саобраћају (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци) 123
Графикон 7.2.2. Учесталост коришћеног начина путовања возача путничких аутомобила (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци) 124
Графикон 7.2.3. Учесталост коришћеног начина путовања мотоциклиста (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци) 124
Графикон 7.3.1. Забринутост за поједина друштвена питања према категорији учесника у саобраћају 125

Графикон 7.4.1. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (брза вожња) према категоријама учесника у саобраћају (%) 127
Графикон 7.4.2. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (ометана вожња) према категоријама учесника у саобраћају (%) 128
Графикон 7.4.3. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (вожња под утицајем) према категоријама учесника у саобраћају (%) 129
Графикон 7.4.4. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (заштитни системи) према категоријама учесника у саобраћају (%) 130
Графикон 7.4.5. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања возача (остала понашања возача) према категоријама учесника у саобраћају (%) 131
Графикон 7.4.6. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања мотоциклиста према категоријама учесника у саобраћају (%) 132
Графикон 7.4.7. Мишљење о прихватљивости других људи за понашања пешака према категоријама учесника у саобраћају (%) 134
Графикон 7.4.8. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (брза вожња) према категоријама учесника у саобраћају (%) 135
Графикон 7.4.9. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (ометана вожња) према категоријама учесника у саобраћају (%) 136
Графикон 7.4.10. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (вожња под утицајем) према категоријама учесника у саобраћају (%) 137
Графикон 7.4.11. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (заштитни системи) према категоријама учесника у саобраћају (%) 139
Графикон 7.4.12. Мишљење о личној прихватљивости за понашања возача (остала понашања возача) према категоријама учесника у саобраћају (%) 140
Графикон 7.4.13. Мишљење о личној прихватљивости за понашања мотоциклиста према категоријама учесника у саобраћају (%) 141
Графикон 7.4.14. Мишљење о личној прихватљивости за понашања пешака према категоријама учесника у саобраћају (%) 143
Графикон 7.4.15. а) прихватљивост других и б) лична прихватљивост по питању небезбедног понашања мотоциклиста (прихватљиво + делимично прихватљиво) (%) 145
Графикон 7.4.16. а) прихватљивост других и б) лична прихватљивост по питању небезбедног понашања возача аутомобила (прихватљиво + делимично прихватљиво) (%) 147
Графикон 7.4.17. а) прихватљивост других и б) лична прихватљивост по питању небезбедног понашања немоторизованих учесника у саобраћају (прихватљиво + делимично прихватљиво) (%) 148
Графикон 7.5.1. Подршка за мере безбедности саобраћаја према категорији учесника у саобраћају – први део 150
Графикон 7.5.2. Подршка за мере безбедности саобраћаја према категорији учесника у саобраћају – други део 151
Графикон 7.5.3. Мишљење категорија учесника у саобраћају о тренутним саобраћајним казнама (казне су сувише велике) 152
Графикон 7.5.4. Мишљење категорија учесника у саобраћају о тренутној примени прописа саобраћаја (примена прописа саобраћаја се не контролише довољно) 153

Графикон 7.5.5. Мишљење категорија учесника у саобраћају о тренутним прописима саобраћаја (прописи саобраћаја требају да буду строжи) 154
Графикон 7.6.1. Опсервација понашања осталих учесника у саобраћају према категорији учесника у саобраћају (средња оцена 1-10) – први део 156
Графикон 7.6.2. Опсервација понашања осталих учесника у саобраћају према категорији учесника у саобраћају (средња оцена 1-10) – други део 157
Графикон 7.6.3. Перцепција промене понашања осталих учесника у саобраћају у последњих пет година према категорији учесника у саобраћају – први део 158
Графикон 7.6.4. Перцепција промене понашања осталих учесника у саобраћају у последњих пет година према категорији учесника у саобраћају – други део 159
Графикон 7.7.1. Перцепција ризика према начину путовања према категорији учесника у саобраћају – први део 161
Графикон 7.7.2. Перцепција ризика према начину путовања према категорији учесника у саобраћају – други део 162
Графикон 7.9.1. Ставови према алкохолу по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се) 164
Графикон 7.9.2. Ставови према брзој вожњи по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се) 165
Графикон 7.9.3. Ставови према заштитним системима по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се) 166
Графикон 7.9.4. Ставови према мобилним телефонима и другим уређајима по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се) 167
Графикон 7.9.5. Ставови према психоактивним супстанцама и психоактивним лековима по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се) 168
Графикон 7.9.6. Ставови према умору по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се) 168
Графикон 7.9.7. Ставови према ношењу заштитних кацига мотоциклиста и бициклиста по категоријама учесника у саобраћају у % (донекле се слажем + слажем се) 169
Графикон 8.2.1. Учесталост коришћеног начина путовања (% испитаника који су користили наведени начин путовања у протеклих 12 месеци) – најмање једном 180
Графикон 8.2.2. Перцепција ризика према начину путовања 180
Графикон 8.2.3. Самопријављено понашање – Алкохол, психоактивне супстанце и психоактивни лекови 181
Графикон 8.2.4. Самопријављено понашање – Ометана вожња и умор 181
Графикон 8.2.5. Самопријављено понашање – Брза вожња 182
Графикон 8.2.6. Самопријављено понашање – Заштитни системи 182
Графикон 8.2.7. Самопријављено понашање – Понашања мотоциклиста 183
Графикон 8.2.8. Самопријављено понашање – Понашања бициклиста 183
Графикон 8.2.9. Самопријављено понашање – Понашања пешака 183
Графикон 8.2.10. Мишљење о личној прихватљивости за вожњу под утицајем 184
Графикон 8.2.11. Мишљење о прихватљивости других људи за вожњу под утицајем 184
Графикон 8.2.12. Мишљење о личној прихватљивости за ометану вожњу 185
Графикон 8.2.13. Мишљење о прихватљивости других људи за ометану вожњу 185

Графикон 8.2.14. Мишљење о личној прихватљивости за заштитне системе 186
Графикон 8.2.15. Мишљење о прихватљивости других људи за заштитне системе 186
Графикон 8.2.16. Мишљење о личној прихватљивости за брзу вожњу 186
Графикон 8.2.17. Саобраћајна принуда.....187
Графикон 8.2.18. Учешће у саобраћајним незгодама у протеклих 12 месеци.....187
Графикон 8.2.19. Број контрола возача аутомобила од стране полиције за вожњу под дејством алкохола и психоактивних супстанци 188

ЛИТЕРАТУРА

[1] Агенција за безбедност саобраћаја. (2014). Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају у Србији, дефинисање методологије, кључних проблема и праваца деловања. Факултет техничких наука Универзитета у Новом Саду. Доступно на: https://www.abs.gov.rs/%D1%81%D1%80/analize-i-istrazivanja/realizovani-projekti/istrazivanje-stavova-ucesnika-u-saobracaju-o-rizicima-u-saobracaju-u-srbiji--definisanje-metodologije--kljucnih-problema-i-pravaca-delovanja--2014.-godina-, (06.01.2023.)

[2] Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије. Ставови учесника у саобраћају. Доступно на: https://www.abs.gov.rs/cp/analize-i-istrazivanja/statistika-lokalne-samouprave/stavovi-ucesnika-u-saobracaju (07.01.2023.)

[3] Ajzen I. (1991). The Theory of planed behavior. Organization behavior and Human Decision Processes. Volume 50. Issue 2. December 1991. Pages 179-211.

[4] Antov, D., Banet, A., Barbier, C., Bellet, T., Bimpeh, Y., Boulanger, A., Brandstätter, C., Britschgi, V., Brosnan, M., Buttler, I., Cestac, J., De Craen, S., Delhomme, P., Dogan, E., Drápela, E., Forward, S., Freeman, R., Furian, G., Gábor, M., Goldenbeld, C., Henriksson, P., Holte, H., Kraïem, S., Papadimitriou, E., Podlesek, A., Polič, M., Sánchez-Martín, F., Sardi, G.-M., Schmidt, E.-A., Silverans, P., Siska, T., Skládaná, P., Theofi latos, A., Von Below, A., Yannis, G., Zaidel, D., & Zavrides, N. (2012). European road users' risk perception and mobility: the SARTRE 4 survey. IFSTTAR.

[5] Belin, M. Å., Tillgren, P., & Vedung, E. (2012). Vision Zero–a road safety policy innovation. *International journal of injury control and safety promotion, 19*(2), 171-179.

[6] Cestac, J., & Delhomme, P. (2012). European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey. Доступно на: https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:674162/FULLTEXT02 (04.01.2023.)

[7] Choi, B. C., & Pak, A. W. (2005). Peer reviewed: a catalog of biases in questionnaires. *Preventing chronic disease, 2*(1), 1-13.

[8] De Leeuw, E. D., Hox, J., & Dillman, D. (2012). *International handbook of survey methodology*. Routledge.

[9] European Commission. (2019). *Commission Staff Working Document: EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards „Vision Zero."* (SWD(2019)283). European Commission.

[10] Forward, S. (2009). The theory of planned behaviour: The role of descriptive norms and past behaviour in the prediction of drivers' intentions to violate. *Transportation Research Part F: traffic psychology and behaviour*, *12*(3), 198-207.

[11] Goldenbeld, C., Torfs, K., Vlakveld, W., & Houwing, S. (2020). Impaired driving due to alcohol or drugs: International differences and determinants based on E-Survey of Road Users' Attitudes first-wave results in 32 countries. *IATSS research, 44*(3), 188-196.

[12] Hakkert, A. S., Gitelman, V., & Vis, M. A. (2007). Road Safety Performance Indicators: Theory. Deliverable D3.6 of the EU FP6 Project SafetyNet. *Report, Loughborough University, United Kingdom.*

[13] Јовановић Д., Катић, И., Бачкалић, С., Матовић, Б., Плаакић, М., Мостафа, Н., Мрђа, Ж., Унтербергер, П., & Јовановић, Б. (2017). Студија: Истраживање ставова учесника у саобраћају о опасностима и ризицима у саобраћају у Србији. МХМ Пројект, д.о.о и Факултет техничких наука Универзитета у Новом Саду. Агенција за безбедност саобраћаја. Доступно на: https://www.abs.gov.rs/%D1%81%D1%80/analize-i-istrazivanja/realizovani-projekti/istrazivanja-stavova-ucesnika-u-saobracaju-o-opasnositima-i-rizicima-u-saobracaju-u-srbiji (06.01.2023.)

[14] Kelley, K., Clark, B., Brown, V., & Sitzia, J. (2003). Good practice in the conduct and reporting of survey research. I*nternational Journal for Quality in health care, 15*(3), 261-266.

[15] Celvin, H. & Gardner, L. (1982). *Teorije ličnosti*, Nolit. Prevod. *Theories of Personality*. New York. 1978

[16] Kristianssen, A. C., Andersson, R., Belin, M. Å., & Nilsen, P. (2018). Swedish Vision Zero policies for safety–A comparative policy content analysis. *Safety science, 103*, 260-269.

[17] Krosnick, J. A. (2018). Questionnaire design. In *The Palgrave handbook of survey research* (pp. 439-455). Palgrave Macmillan, Cham.

[18] Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C., & Mallia, L. (2019). Personality traits and attitudes toward traffic safety predict risky behavior across young, adult, and older drivers. *Frontiers in psychology, 10*, 536.

[19] Lyon, C., Mayhew, D., Granie, M. A., Robertson, R., Vanlaar, W., Woods-Fry, H., Thevenet, C., Furian, G., & Soteropoulos, A. (2020). Age and road safety performance: Focusing on elderly and young drivers. *IATSS research, 44*(3), 212-219.

[20] Meesmann, U., Torfs, K., & Cools, M. (2020). Socio-cognitive factors in road safety monitoring–Cross-national comparison of driving under the influence of alcohol, drugs or medication. *IATSS research, 44*(3), 180-187.

[21] Meesmann, U., Wardenier, N., Torfs, K., Pires, C., Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2022). *A global look at road safety. Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries*. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussel, Belgium: Vias institute.

[22] Morimoto, A., Wang, A., & Kitano, N. (2022). A conceptual framework for road traffic safety considering differences in traffic culture through international comparison. *IATSS research, 46*(1), 3-13.

[23] Nikolaou, D., Ntontis, A., Michelaraki, E., Ziakopoulos, A., & Yannis, G. (2022). Pedestrian safety attitudes and self-declared behaviour in Greece. *IATSS Research*. https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2022.12.002

[24] O'Hern, S., & Stephens, A. N. (2022). Mobile phone use while driving in Finland. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 90, 220-228.

[25] Pires, C., Torfs, K., Areal, A., Goldenbeld, C., Vanlaar, W., Granié, M. A., Stürmer, Y. A., Usami, D. S., Kaiser, S., Jankowska-Karpa, D., Nikolaou, D., Holte, H., Kakinuma, T., Trigoso, J., Van den Berghe, W., & Meesmann, U. (2020). Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries. IATSS research, 44(3), 166-179.

[26] Рот Н. (2010). Психологија личности. Завод за уџбенике и наставна средства. Београд.

[27] Rybicka I., Tarkowski S., Stanojevic P., Arsic N., Stojanovic A., Jovanovic D., Matovic B., Backalic S., Boricic A., Bogicevic D., Miljus S., Stanic I., Simovic S., Damjanovic M., Gosmic N., Vujanic M., Vukovic M., Perovic M., Tesic M., Lindov O., & Avlijas G. (2019). *Improving the Traffic Safety in the Western Balkan Countries through Curriculum Innovation and Development of Undergraduate and Master Studies*. Lublin University of Technology.

[28] Саобраћајни факултет Универзитета у Београду. (2020). Стратегија безбедности саобраћаја за град Београд за 2021-2025. годину. Секретаријат за саобраћај града Београда.

[29] Саобраћајни факултет Универзитета у Београду. (2014). *Пројекат - Израда предлога стратегије безбедности саобраћаја и анализа стања безбедности саобраћаја на путевима и улицама града Краљева за период 2013. до 2020. године*. Град Краљево.

[30] Tingvall, C., Michael, J., Larsson, P., Lie, A., Segui-Gomez, M., Wong, S. V., Kobusingye, O., Krafft, M., Wegman, F., Peden, Hyder. A., Khayesi, M., Dumbaugh, E., Cockfield, S., & Furas, A. (2022). Saving Lives Beyond 2020: The Next Steps. In *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy* (pp. 1-52). Cham: Springer International Publishing.

[31] Usami, D. S., Persia, L., & Sgarra, V. (2020). Determinants of the use of safety restraint systems in Italy. *Transportation research procedia, 45*, 143-152.

[32] Yannis, G., Nikolaou, D., Laiou, A., Stürmer, Y. A., Buttler, I., & Jankowska-Karpa, D. (2020). Vulnerable road users: Cross-cultural perspectives on performance and attitudes. *IATSS research, 44*(3), 220-229.

[33] Van den Berghe, W., Schachner, M., Sgarra, V., & Christie, N. (2020). The association between national culture, road safety performance and support for policy measures. *IATSS research, 44*(3), 197-211.

[34] Van den Berghe, W. (2022). *What do people actually mean when they say that they support a policy measure in road safety*? Implementing evidence-based road safety measures - Removing barriers and enhancing public support FERSI Conference, 6 and 7 October 2022, The Hague, Netherlands.

[35] Van den Berghe, W., & Christie, N. (2022). International and intercultural differences in arguments used against road safety policy measures. *IATSS research, 46*(1), 46-62.

[36] Vis, M. A., & Van Gent, A. L. (2007). Road Safety Performance Indicators: Country Profiles. Deliverable D3. 7b of the EU FP6 project SafetyNet. *Report, Loughborough University, United Kingdom.*

[37] Vias institute (2021). Serbia – ESRA2 Country Fact Sheet. ESRA2 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, *Belgium: Vias institute.* Доступно на: https://www.esranet.eu/en/publications/#europe (04.01.2023)

[38] World Health Organization. (2018). Global Status Report on Road Safety 2018. Доступно на: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf (06.01.2023)

ПРИЛОЗИ

ПРИЛОГ 1 – ОПШТА ДОКУМЕНТАЦИЈА

Пројектни задатак 224

Извод о регистрацији привредног субјекта 227

Решење о стицању велике лиценце 230

Решење о одређивању руководиоца израде Студије 234

Лиценца одговорног пројектанта руководиоца израде Студије 235

Потврда о испуњености услова за одговорног пројектанта руководиоца израде Студије 236

Изјава руководиоца израде Студије и одговорног пројектанта 237

Стручни тим за реализацију уговора 238

ПРОЈЕКТНИ ЗАДАТАК

Услуга - Израда Студије: „Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају по методологији ЕУ(ESRA)"

Међу најзначајнијим међународним истраживањима ставова учесника у саобраћају, издваја се истраживање SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, http://www.attitudes-roadsafety.eu/). Истраживање се спроводи од 1991. године и током година је обухватало више различитих Европских држава. У последњем пројекту реализованом током 2010. године (21.280 испитаника у 19 држава) је учествовала и Република Србија. SARTRE упитник је дизајниран на начин да обухвати одређене проблеме безбедности саобраћаја: прекорачење брзине, коришћење система заштите учесника у саобраћају и вожњу при различитим специфичним психофизичким стањима возача (вожња под утицајем алкохола/дрога, вожња под утицајем умора и сл.).

Поред овог, најновије истраживање ставова о безбедности саобраћаја широких размера је истраживање ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes, http://www.esranet.eu/), које се реализује путем online упитника (тренутно преведен на 30 различитих језика). Прво ESRA истраживање је реализовано 2015. године у 25 држава (нису све државе са територије Европе), а наредно 2018. године. У основи ESRA истраживање је базирано на SARTRE 4 истраживању, али укључује и одређена питања из анкетног упитника организације AAAFTS (AAA Foundation for Traffic Safety, https://www.aaafoundation.org/current-projects) – пројекат под називом „Индекс културе безбедности саобраћаја" (Road Safety Culture Index).

ЗАДАТАК И ЦИЉ СТУДИЈЕ:

Овом Студијом је планирано истраживање ставова учесника о безбедности саобраћаја за 2022. годину за град Београд. Циљ Студије је да се добију подаци о ставовима учесника о безбедности саобраћаја. На основу добијених података ће се квалитетније усмеравати будуће превентивне активности ка различитим категоријама учесника у саобраћају. Такође, идеја је да се истраживањем испитају и одређени аспекти у систему безбедности саобраћаја, који су у међувремену постали значајни. Са циљем поређења резултата са резултатима на националном нивоу, у Републици Србији, и са резултатима широм Европске уније, истраживање ће бити базирано на ECPA (ESRA) упитнику.

Извршилац је у обавези да представи:

- појам и значај ставова учесника о ризицима у саобраћају, најзначајније основне претпоставке досадашњих истраживања ставова учесника у саобраћају,
- искуства, закључке и евентуалне недостатке спроведенихистраживања,
- специфичности истраживање ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes, http://www.esranet.eu/),
- очекиване излазне резултате истраживања

САДРЖАЈ СТУДИЈЕ

Општи захтеви:

- Потребно је извршити истраживање ставова учесника о безбедности саобраћаја на територији града Београда (анкетно истраживање) за 2022.годину,
- Истраживањем је неопходно равномерно (пропорционално броју становника) обухватити учеснике у саобраћају у свим општинама,
- Основа за истраживање ставова треба да буде истраживање ESRA, односно истраживањем ставова је неопходно обухватити следеће категорије учесника у

саобраћају: возаче путничких аутомобила, возаче мотоцикала и немоторизоване учеснике у саобраћају,

- Истраживањем ставова је неопходно обухватити следеће теме:
  - Проблем прекорачење брзине;
  - Вожњу под утицајем психоактивних супстанци (алкохол, дрога);
  - Дистракцију у току вожње (мобилни телефон, околина);
  - Употребу заштитних система у возилу;
  - Перцепцију ризика у саобраћају;
  - Однос ка осталим категоријама учесника у саобраћају;
  - Однос према кажњавању у саобраћају;

• Анкетно истраживање може бити реализовано путем online анкетних упитника и путем штампаних упитника (hard copy). Пре почетка попуњавања упитника испитаник треба да добије адекватно образложење сврхе анкетирања, као и инструкције за попуњавање упитника.

Узорак:

• извршилац је у обавези да у складу са обимом и величином простора на коме се врши истраживање утврди величину узорка (величина узорка град Београд износи најмање 450 исправно попуњених анкета),

• стратификацију узорка извршити на основу података о заступљености старосних популација у укупном броју саобраћајних незгода,

• након припреме стратификације узорка, а пре почетка прикупљања података, Наручилац даје сагласност на узорак

Анкетни упитник:

• Потребно је у упитнику детаљно означити питања која се обавезно морају попунити (односно она која се условно попуњавају). У случају да одређени упитник не садржи одговоре на сва обавезна питања, такав анкетни упитник се не може рачунати као валидан у укупном узорку,

• Анкетни упитник мора бити базиран на питањима из анкетног упитника из пројекта ESRA,

• Извршилац и Наручилац имају могућност да у анкетни упитник и касније анализу додају одређена питања која нису дефинисана у ESRA упитнику, односно избаце одређена питања, о чему се Извршилац и Наручилац договарају, а пре започетог истраживања. Практично, пре почетка вршења анкетног истраживања, неопходно је да Наручилац и Извршилац усагласе коначан садржај анкетног упитника. Сагласност на коначан предлог анкетног упитника даје Наручилац,

• Сви штампани попуњени анкетни упитници морају бити достављени Наручиоцу по завршетку пројекта,

• Упитник треба да садржи и податак о општини,

• За сваки анкетни упитник неопходно је да постоји податак о датуму и времену када је започето попуњавање анкетног упитника (или када је завршено),

• Једно лице може да попуни само један анкетни упитник у једној од дефинисаних категорија учесника у саобраћају којој припада. Ако испитаник задовољава услов за

сврставање у више дефинисаних истраживаних категорија, неопходно је да се определи само за једну категорију за коју ће давати одговоре

База података (Табела са подацима):

- Подаци из свих попуњених анкетних упитника морају бити унети у одговарајућу табелу (Excel) у форми коју припрема Извршилац. Сагласност на формат табеле за унос података даје Наручилац, а пре почетка уноса података,
- Сваки упитник мора имати одговарајући идентификациони број,
- У табели са подацима из анкетних упитника је неопходно да се налазе најмање следећи подаци:
  - Идентификациони број анкетног упитника,
  - Начин на који су прикупљени подаци (на пример, анкета попуњена кроз online упитник или путем штампаног упитника),
  - Општина на чијој територији је попуњен упитник (на чијој територији станује испитаник),
  - Категорија учесника (од 3 категорије учесника) којој припада испитаник,
  - Одговори на сва питања из анкетног упитника.

Обједињени извештај који мора садржати:

- Изглед коначне усвојене верзије анкетног упитника,
- Опис метода узорковања и методологије истраживања,
- Обраду резултата анкете за свако анализирано питање из анкетног упитника на нивоу града Београда,
- Резултате истраживања је неопходно упоредити са резултатима ESRA пројекта (оних одговора који су јасно доступни на званичним интернет презентацијама пројеката) за национални ниво и за одабране земље ЕУ, за које постоје подаци,
- Израчунате јединствене „оцене ставова",
- Систематизоване, таксативно наведене, најзначајније закључке добијене Пројектом (истраживањем ставова) за ниво града Београда

Извршилац је у обавези да представи резултате истраживања ставова, образложи излазне резултате по свакој од тема истраживања ставова и да предлог сета активности усмерених на промену ставова испитаних група у циљу унапређења ставова и понашања како би се унапредила безбедност саобраћаја.

ДОСТАВЉАЊЕ МАТЕРИЈАЛА

- Одштампан и укоричен Обједињени извештај са резултатима истраживања је неопходно одштампати у четири (4) примерка и доставити Наручиоцу,
- Обједињени извештај са резултатима истраживања, припремљени за штампу на А4 формату папира, у .docx и .pdf формату, се са свим пратећим изворним датотекама коришћеним у припреми (дијаграми, фотографије и др.), морају доставити на одговарајућем електронском медију (CD-у, DVD-у или USB меморији), у четири (4) примерка. На CD-у (или DVD-у) се мора налазити и база података са унетим вредностима из анкетних упитника.

Извод о регистрацији привредног субјекта

ИЗВОД О РЕГИСТРАЦИЈИ ПРИВРЕДНОГ СУБЈЕКТА

8000067773680

Република Србија
Агенција за привредне регистре

ОСНОВНИ ИДЕНТИФИКАЦИОНИ ПОДАТАК

Матични / Регистарски број	06977537

СТАТУС

Статус привредног субјекта	Активан

ПРАВНА ФОРМА

Правна форма	Друштво са ограниченом одговорношћу

ПОСЛОВНО ИМЕ

Пословно име	PREDUZEĆE ZA PROIZVODNJU PROMET I USLUGE MODEL 5 DOO BEOGRAD-VOŽDOVAC
Скраћено пословно име	MODEL 5 DOO BEOGRAD

ПОДАЦИ О АДРЕСАМА

Адреса седишта

Општина	ВОЖДОВАЦ
Место	Београд-Вождовац, ВОЖДОВАЦ
Улица	БАЧВАНСКА
Број и слово	21/9
Спрат, број стана и слово	/ /

Адреса за пријем електронске поште

Е- пошта	office@model5.rs

ПОСЛОВНИ ПОДАЦИ

Подаци оснивања

Датум оснивања	5. фебруар 1993

Време трајања

Време трајања привредног субјекта	Неограничено

Претежна делатност

Шифра делатности	4211
Назив делатности	Изградња путева и аутопутева

Остали идентификациони подаци

Дана 19.03.2021. године у 12:33:27 часова

Страна 1 од 3

Порески Идентификациони Број (ПИБ)	100295354
Подаци од значаја за правни промет	
Текући рачуни	170-0030021088001-37 220-0000000151063-87 285-2241209891560-71 265-1000000070047-12 170-0030021088010-10 170-0030021088000-40 160-0000000428786-35 220-0758100000180-78 160-0053600014540-32 330-0000004012323-44 285-2241000000028-40 220-0730200000330-10 160-0053600015423-02 160-0053600005460-15 200-2710110101003-85 160-0000000335323-94 220-0000000151064-84 265-1100310005011-51 190-0000000015760-43 325-9500600050492-88 190-0070100049226-29
Контакт подаци	
Телефон 1	011/2851572
Телефон 2	0646402408
Интернет адреса	www.model5.rs
Подаци о статуту / оснивачком акту	
Не постоји обавеза овере измена оснивачког акта	Датум важећег статута
	Датум важећег оснивачког акта

Законски (статутарни) заступници				
Физичка лица				
1.	Име	Звездан	Презиме	Пешовић
	ЈМБГ	0212970793426		
	Функција	Директор		
	Ограничење супотписом	не постоји ограничење супотписом		

Чланови / Сувласници
Подаци о члану

Дана 19.03.2021. године у 12:33:27 часова Страна 2 од 3

Име и презиме	Звездан Пешовић
ЈМБГ	0212970793426

Подаци о капиталу

Новчани

износ	датум
Уписан: 5.069,54 EUR, у противвредности од 174.263,88 RSD	
Уплаћен: 2.910,09 EUR, у противвредности од 34.149,91 RSD	25. септембар 2000
Уплаћен: 2.159,45 EUR, у противвредности од 140.113,97 RSD	24. јун 2003

Неновчани

вредност	датум	опис
Уписан: 0,02 EUR, у противвредности од 1,55 RSD		
Унет: 0,02 EUR, у противвредности од 1,55 RSD	30. новембар 2004	

	износ(%)
Удео	**100,000000000000**

Основни капитал друштва

Новчани

износ	датум
Уписан: 5.069,56 EUR, у противвредности од 392.113,74 RSD	
Уплаћен: 5.069,56 EUR, у противвредности од 392.113,74 RSD	30. новембар 2004

Радмила Миладин Маглов

Дана 19.03.2021. године у 12:33:27 часова

Страна 3 од 3

Решење о стицању велике лиценце

Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
Број: 351-02-00352/2012-04
Датум: 18.03.2021. године
Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре на основу члана 23. Закона о државној управи („Службени гласник РС", бр. 79/2005, 101/2007, 95/2010, 99/2014), члана 7. Закона о министарствима („Службени гласник РС", бр. 128/2020), члана 126. и члана 150. став 4. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/2019 - др. закон и 9/2020), члана 137. Закона о општем управном поступку („Службени гласник РС", бр. 18/2016 и 95/2018) и Правилника о начину, поступку и садржини података за утврђивање услова за издавање лиценце за израду техничке документације и лиценце за грађење објеката за које одобрење издаје министарство, односно аутономна покрајина, као и условима за одузимање тих лиценци („Службени гласник РС", број 24/15), а решавајући по захтеву привредног друштва **МОДЕЛ 5 ДОО БЕОГРАД**, ул. Бачванска бр.21/9, Вождовац, матични број 06977537, ПИБ 100295354, за издавање лиценце за израду техничке документације за које грађевинску дозволу издаје министарство надлежно за послове грађевинарства, а на основу овлашћења број: 119-01-47/2020-02 од 22.01.2021. године, доноси:

Р Е Ш Е Њ Е

1. Утврђује се да привредно друштво **МОДЕЛ 5 ДОО БЕОГРАД**, ул. Бачванска бр.21/9, Вождовац, матични број 06977537, ПИБ 100295354, **ИСПУЊАВА УСЛОВЕ** за добијање лиценце за израду техничке документације за које грађевинску дозволу издаје министарство надлежно за послове грађевинарства и то:

- пројекти саобраћаја и саобраћајне сигнализације за државне путеве првог и другог реда, путне објекте и саобраћајне прикључке на ове путеве и граничне прелазе (**ИП131С1**).

2. Ово Решење важи до 18.03.2023. године.

3. Овим Решењем престаје да важи Решење бр. 351-02-00352/2012-04 од 26.04.2018.године.

О б р а з л о ж е њ е

Чланом 23. став 2. Закона о државној управи прописано је да министар представља министарство, доноси прописе и решења у управним и другим појединачним стварима и одлучује о другим питањима из делокруга министарства.

Чланом 7. Закона о министарствима утврђена је надлежност Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Чланом 126. став 1. Закона о планирању и изградњи прописано је да техничку документацију за изградњу објеката може да израђује привредно друштво, односно друго правно лице, односно предузетник који су уписани у одговарајући регистар за израду техничке документације. Ставом 2. истог прописано је да техничку документацију за изградњу објеката за које грађевинску дозволу издаје Министарство, односно аутономна покрајина може да израђује привредно друштво, односно друго правно лице које је уписано у одговарајући регистар за израду техничке документације за ту врсту објеката и које има запослена лица са лиценцом за одговорног пројектанта која имају одговарајуће стручне резултате у изради техничке документације за ту врсту и намену објеката. Ставом 3. предметног члана прописано је да стручне резултате, у смислу става 2. овог члана, има лице које је израдило или учествовало у изради, односно у вршењу техничке контроле техничке документације по којој су изграђени објекти те врсте и намене, док је ставом 4. датог члана прописано да испуњеност услова из става 2. овог члана утврђује решењем министар надлежан за послове грађевинарства.

Чланом 126. став 5. Закона прописано је да је решење из става 4. овог члана је коначно даном достављања. Ставом 6. предметног члана прописано је да Решење из става 5. овог члана доноси се са роком важења две године.

Чланом 126а. став 1. Закона прописано је да је привредно друштво, односно друго правно лице или предузетник који испуњава услове из члана 126. став 2. и члана 150. став 2. Закона, обавезно је да у писаној форми без одлагања обавести министарство надлежно за послове грађевинарства о свакој промени услова утврђених решењем министра и у року од 30 дана поднесе захтев за доношење новог решења и достави доказе о испуњености услова за упис у одговарајући регистар за израду техничке документације за ту врсту објеката.

Чланом 137. Закона о општем управном поступку прописано је да колегијални орган доноси решење већином гласова укупног броја чланова, ако другачије није прописано и да код подељеног броја гласова, одлучује глас председавајућег колегијалног органа.

Чланом 7. предметног Правилника прописано је да у поступку утврђивања испуњености услова за издавање лиценце за израду техничке документације за објекте за које грађевинску дозволу издаје Министарство, односно аутономна покрајина, Комисија утврђује да ли запослена лица са лиценцом одговорног пројектанта имају одговарајуће референце за израду техничке документације за објекте одређене врсте и намене. Испуњење минималних захтева из става 1. овог члана значи: 1) да су најмање два запослена лица са одговарајућом лиценцом

2

израдила или учествовала у изради као одговорни пројектанти, односно извршили техничку контролу најмање по два главна пројекта или пројекта за грађевинску дозволу, пројекта за извођење или 2) да је једно запослено лице са одговарајућом лиценцом израдило или учествовало у изради као одговорни пројектант, односно извршило техничку контролу најмање три главна пројекта, пројекта за грађевинску дозволу или пројекта за извођење за одговарајућу фазу сваког типа објекта из члана 133. став 2. Закона за који се тражи лиценца, а друго запослено лице са одговарајућом лиценцом израдило или учествовало у изради као одговорни пројектант, односно извршило техничку контролу, најмање једног главног пројекта, пројекта за грађевинску дозволу или пројекта за извођење за одговарајућу фазу сваког типа објекта из члана 133. став 2. Закона за који се тражи лиценца.

Чланом 11. истог Правилника прописано је да лиценца се одузима када се накнадном провером утврди да је привредно друштво, односно друго правно лице, престало да испуњава најмање један од услова под којима је лиценца издата или када се накнадном провером утврди да је издата на основу неистинитих и нетачних података.

Дана 12.11.2020. године, захтевом број: 351-02-00352/2012-04 овом Министарству обратио се привредно друштво **МОДЕЛ 5 ДОО БЕОГРАД**, ул. Бачванска бр.21/9, Вождовац, матични број 06977537, ПИБ 100295354, са захтевом за издавање лиценце за израду техничке документације за које грађевинску дозволу издаје министарство надлежно за послове грађевинарства.

Уз захтев за издавање лиценце достављена је сва потребна документација прописана Чланом 126. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/2019 - др. закон и 9/2020) и чл. 4. и чл. 9. Правилника о начину, поступку и садржини података за утврђивање испуњености услова за издавање лиценце за израду техничке документације и лиценце за грађење објеката за које одобрење за изградњу издаје министарство, односно аутономна покрајина, као и о условима за одузимање тих лиценци („Службени гласник РС", бр. 24/15).

На седници стручне комисије образоване од стране министра, одржаној дана 18.03.2021. године утврђено је да подносилац захтева испуњава услове за добијање лиценце из става 1. у смислу одредби чл. 126. Закона о планирању и изградњи и чл. 7, чл. 9. и чл. 11. Правилника о начину, поступку и садржини података за утврђивање испуњености услова за издавање лиценце за израду техничке документације и лиценце за грађење објеката за које одобрење за изградњу издаје министарство, односно аутономна покрајина, као и о условима за одузимање тих лиценци.

Испуњени су услови за лиценцу: пројекти саобраћаја и саобраћајне сигнализације за државне путеве првог и другог реда, путне објекте и саобраћајне прикључке на ове путеве и граничне прелазе (**П131С1**) на основу пет референци Блажић Драгана 370 Е871 07 и једне референце Дејана Ивановића 370 О101 15.

3

На основу изнетог, на предлог стручне комисије и члана 137. Закона о општем управном поступку, одлучено је као у диспозитиву решења.

Такса за ово решење наплаћена је у износу од 24.810,00 (двадесетчетирихиљадеосамстодесет) динара.

Упутство о правном средству: Ово решење је коначно у управном поступку и против њега се не може изјавити жалба, али се може покренути управни спор тужбом код Управног суда Србије у року од 30 дана од дана достављања.

ДРЖАВНИ СЕКРЕТАР

Биљана Поповић

Доставити:
- подносиоцу захтева;
- надлежној инспекцији;
- архиви.

4

Решење о одређивању руководиоца израде Студије

Решење о одређивању руководиоца израде Студије

За руководиоца израде Студије и одговорног пројектанта техничке документације:

СТУДИЈА:

Истраживање ставова учесника у саобраћају и ризицима у саобраћају по методологији ЕУ (ESRA)

Одређује се:

Дејан Ивановић, дипл.инг.саоб.

Лиценца бр. 370 О101 15

Наведено лице поседује диплому одговарајуће струке, радило је на изради више студија из области безбедних школских путева и зона школа, пројеката и инвестиционо – техничке документације и испуњавају све услове за руководиоца израде Студије и одговорног пројектанта.

Одговорни руководилац израде Студије и пројектант је дужан да се у свему придржава важећих прописа и закона из ове области.

"МОДЕЛ 5" д.о.о.

Звездан Пешовић, директор

Лиценца одговорног пројектанта руководиоца израде Студије

ИНЖЕЊЕРСКА КОМОРА СРБИЈЕ

ЛИЦЕНЦА

ОДГОВОРНОГ ПРОЈЕКТАНТА

На основу Закона о планирању и изградњи и
Статута Инжењерске коморе Србије

УПРАВНИ ОДБОР ИНЖЕЊЕРСКЕ КОМОРЕ СРБИЈЕ
утврђује да је

Дејан Д. Ивановић

дипломирани инжењер саобраћаја
ЛИБ 08085077260

одговорни пројектант
саобраћаја и саобраћајне сигнализације

Број лиценце
370 0101 15

ПРЕДСЕДНИК КОМОРЕ

Проф. др Милисав Дамњановић
дипл. инж. арх.

У Београду,
4. јуна 2015. године

Потврда о испуњености услова за одговорног пројектанта руководиоца израде Студије

Потврда о испуњености услова за одговорног пројектанта

Број: 02-12/444870
Београд, 23.05.2022. године

На основу члана 14. Статута Инжењерске коморе Србије ("СГ РС", бр. 36/19), а на лични захтев члана Коморе, Инжењерска комора Србије издаје

ПОТВРДУ

Којом се потврђује да је Дејан Д. Ивановић, дипл. инж. саоб.
лиценца број
370 О101 15
Одговорни пројектант саобраћаја и саобраћајне сигнализације

на дан издавања ове потврде члан Инжењерске коморе Србије, да је измирио обавезу плаћања чланарине Комори за текућу годину, односно до 04.06.2023. године, као и да му није изречена мера пред Судом части Инжењерске коморе Србије

М.П.

Председница Инжењерске коморе Србије
Марица Мијајловић, дипл. инж. арх.

Изјава руководиоца израде Студије и одговорног пројектанта

Изјава руководиоца израде Студије и одговорног пројектанта

Изјављујем, да је техничка документација:

СТУДИЈА:

Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају по методологији ЕУ (ESRA)

урађена у свему према одредбама Закона, стандарда, норматива, квалитета и другим прописима за ову врсту документације.

Дејан Ивановић
дипл. инж. саобраћаја
лиценца бр. 370 О101 15



Saobraćaj Građevina Grafika
Traffic Construction Graphics

Stručni tim za realizaciju ugovora

Studija
„Istraživanje stavova učesnika u saobraćaju o rizicima u saobraćaju po metodologiji EU (ESRA)“

Stručni tim:

Zvezdan Pešović
menadžer projekta

Dejan Ivanović
diplomirani inženjer saobraćaja

Nataša Ostojić
diplomirani inženjer saobraćaja

Dragan Blažić
diplomirani inženjer saobraćaja

Eleonora Vlahović
diplomirani psiholog

Aleksandra Obradović
master inženjer saobraćaja

Nenad Zagrađanin
diplomirani inženjer saobraćaja

Marija Pešović
diplomirani inženjer organizacionih nauka

Stručni saradnici:

dr Željko Ranković
diplomirani inženjer saobraćaja

dr Nemanja Deretić
diplomirani inženjer saobraćaja

Model 5
generalni direktor
Zvezdan Pešović

Primio:
03.11.2022.

Beograd, 03.11.2022. godine

www.model5.rs

ПРИЛОГ 2 – ТЕРЕНСКА АНКЕТА

ИСТРАЖИВАЊЕ СТАВОВА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ О РИЗИЦИМА У САОБРАЋАЈУ ЗА ГРАД БЕОГРАД

Датум _____ Време _____ ИД _____ _____

1. Пол:	1. Мушки 2. Женски	**2. Колико имате година?**	
3. У којој општини живите?			

4а. Која сте категорија учесника у саобраћају? *Категорију опредељује анкетирано лице.*	1. Возач путничких аутомобила 2. Возач мотоцикла 3. Немоторизовани учесник у саобраћају
4б. Коју категорију возачке дозволе имате?	

5. Колико често, у просеку, управљате путничким аутомобилом/мотоциклом? *Заокружите један од понуђених бројева*	**ПА**	**Мотоцикл**
Најмање 4 дана у седмици	1	1
Од 1 до 3 дана у седмици	2	2
Неколико дана у месецу	3	3
Неколико дана у години	4	4
Никад	5	5

6. Који начин путовања сте највише користили током последњих 12 месеци? *Рангирајте од: 1-најчешће; … 12-најмање, а за опцију нисам користио оставите празно поље.*	
Пешачење	
Бицикл	
Бицикл на електрични погон	
Мопед као возач (≤50 кубика)	
Мотоцикл као возач (>50 кубика)	
Аутомобил као возач	
Хибридни или електрични аутомобил као возач	
Аутомобил као путник	
Комби као возач	
Теретно возило као возач	
Јавни превоз	
Остало	

7. Да ли сте возили путнички аутомобил/мотоцикл у протеклих 12 месеци?	ПА	1. Да	2. Не
Ако је одговор у оба случаја „Не" прећите на питање 9.	Мото	1. Да	2. Не
8. Колико km сте прешли путничким аутомобилом/мотоциклом у протеклих 6 месеци? _____*km* / _____*km*			

9. Размислите о свим путовањима које сте у последњих 30 дана предузели, па процените колико km сте путовали користећи сваки од наведених видова кретања?	
Пешачење	_____*km*
Вожња бицикла	_____*km*
Вожња бицикла на електрични погон	_____*km*
Вожња мопеда (≤50 кубика)	_____*km*
Вожња мотоцикла (>50 кубика)	_____*km*
Вожња аутомобила	_____*km*
Вожња аутомобила на хибридни или електрични погон	_____*km*
Као путник у аутомобилу	_____*km*
Као комби возач	_____*km*
Као возач теретног возила	_____*km*
Као корисник јавног превоза	_____*km*
Остало *(као неки други учесник у саобраћају)*	_____ _____*km*

10. Колико сте забринути за сваки од следећих проблема у граду Београду? *1 - веома забринут; 2 - забринут; 3 - немам став; 4 - не претерано забринут; 5 - нисам забринут.*					
Стопа криминала	1	2	3	4	5
Загађење животне средине	1	2	3	4	5
Саобраћајне незгоде	1	2	3	4	5
Стандард здравствене заштите	1	2	3	4	5
Саобраћајне гужве	1	2	3	4	5
Незапосленост	1	2	3	4	5

1

11. У средини где живите, колико би било прихватљиво за већину других људи да ...? *1-неприхватљиво; 2-делимично неприхватљиво; 3-ниједно; 4-делимично прихватљиво; 5-прихватљиво.*					
а) Возач:					
Вози 20 km преко ограничења брзине на аутопуту	1	2	3	4	5
Вози 20 km преко ограничења брзине у урбаним срединама	1	2	3	4	5
Вози 20 km преко ограничења брзине у стамбеној улици	1	2	3	4	5
Вози 20 km преко ограничења брзине у зони школе	1	2	3	4	5
Користи мобилни телефон током вожње	1	2	3	4	5
Куца текстуалне поруке или проверава *email* пошту током вожње	1	2	3	4	5
Проверава или ажурира друштвене мреже током вожње	1	2	3	4	5
Вози уморан или поспан	1	2	3	4	5
Пролази при промени жутог светла у црвено, иако би могао безбедно да се заустави	1	2	3	4	5
Вози и кад мисли да је попио превише алкохола	1	2	3	4	5
Вози 1 сат након употребе психоактивних супстанци	1	2	3	4	5
Вози након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно	1	2	3	4	5
Вози са неисправним притиском у гумама (пнеуматицима)	1	2	3	4	5
Вози без полисе осигурања	1	2	3	4	5
Паркира аутомобил на местима где је забрањено	1	2	3	4	5
Превози путнике који не користе појас на задњем седишту аутомобила	1	2	3	4	5
Не користи сигурносни појас	1	2	3	4	5
Превози дете у аутомобилу без коришћења дечијег седишта	1	2	3	4	5
б) Мотоциклиста					
Не користи заштитну кацигу *(хомологовану кацигу)*	1	2	3	4	5
Вози пребрзо у урбаним срединама	1	2	3	4	5
Не вози у складу са правилима и прописима	1	2	3	4	5
Не користи видљиву и адекватну заштитну опрему *(обућу, одећу, штитнике)*	1	2	3	4	5
Куца поруку на мобилном током вожње мотоцикла	1	2	3	4	5
в) Пешак					
Прелази коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено	1	2	3	4	5
Користи мобилни телефон за време преласка коловоза	1	2	3	4	5
Прелази коловоз са слушалицама на/у ушима	1	2	3	4	5
Прелази коловоз за време црвеног пешачког сигнала	1	2	3	4	5
Прелази коловоз испред или иза заустављеног возила	1	2	3	4	5
Учествује у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци	1	2	3	4	5

12. Колико је за Вас лично прихватљиво да ...? *1-неприхватљиво; 2-делимично неприхватљиво; 3-ниједно; 4-делимично прихватљиво; 5-прихватљиво.*					
а) Возач					
Вози 20 km преко ограничења брзине на аутопуту	1	2	3	4	5
Вози 20 km преко ограничења брзине у урбаним срединама	1	2	3	4	5
Вози 20 km преко ограничења брзине у стамбеној улици	1	2	3	4	5
Вози 20 km преко ограничења брзине у зони школе	1	2	3	4	5
Користи мобилни телефон током вожње	1	2	3	4	5
Куца или чита текстуалне поруке или проверава *email* пошту током вожње	1	2	3	4	5
Проверава или ажурира друштвене мреже током вожње	1	2	3	4	5
Вози уморан или поспан	1	2	3	4	5
Пролази при промени жутог светла у црвено, иако се могао безбедно зауставити	1	2	3	4	5
Вози и кад мисли да је попио превише алкохола	1	2	3	4	5
Вози након употребе психоактивних супстанци	1	2	3	4	5
Вози након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно	1	2	3	4	5
Вози са неисправним притиском у гумама (пнеуматицима)	1	2	3	4	5
Вози без полисе осигурања	1	2	3	4	5
Паркира аутомобил на местима где је забрањено	1	2	3	4	5
Превози путнике који не користе појас на задњем седишту аутомобила	1	2	3	4	5
Не користи сигурносни појас	1	2	3	4	5
Превози дете у аутомобилу без коришћења дечијег седишта	1	2	3	4	5

б) Мотоциклиста					
Не користи заштитну кацигу *(хомологовану кацигу)*	1	2	3	4	5
Вози пребрзо у урбаним срединама	1	2	3	4	5
Не вози у складу са правилима и прописима	1	2	3	4	5
Не користи видљиву и адекватну заштитну опрему *(обућу, одећу, штитнике)*	1	2	3	4	5
Куца поруку на мобилном током вожње мотоцикла	1	2	3	4	5
в) Пешак					
Прелази коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено	1	2	3	4	5
Користи мобилни телефон за време преласка коловоза	1	2	3	4	5
Слуша музику преко слушалица за време преласка коловоза	1	2	3	4	5
Прелази коловоз за време црвеног пешачког сигнала	1	2	3	4	5
Прелази коловоз испред или иза заустављеног возила	1	2	3	4	5
Учествује у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци	1	2	3	4	5

13. Да ли подржавате сваку од следећих мера? *1 - подржавам; 2 - немам мишљење; 3 - противим се.*			
Обавезне зимске гуме (пнеуматици) за аутомобил	1	2	3
Систем казнених бодова који резултирају одузимањем дозволе када се постигне одређен број казнених бодова	1	2	3
Примена алкобрава за возаче који су ухваћени у вожњи под дејством алкохола више пута	1	2	3
Нулта толеранција за алкохол (0,0 ‰) за нове возаче (дозвола добијена пре мање од 2 године)	1	2	3
Нулта толеранција за алкохол (0,0 ‰) за све возаче	1	2	3
Нулта толеранција за коришћење било ког начина телефонирања током вожње за све возаче	1	2	3
Инсталирање система у возилима, за мониторинг алкохолисаности – „алкоблокатор"	1	2	3
Аутоматска камера за надзор проласка возила на црвено светло на семафору	1	2	3
Обавезно коришћење заштитне кациге за мотоциклисте	1	2	3
Обавезно коришћење заштитне кациге за бициклисте млађе од 12 година	1	2	3
Обавеза пешака да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале	1	2	3
Обавеза бициклиста да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале	1	2	3
14. Шта мислите о тренутним саобраћајним прописима и казнама за сваку од следећих тема? *1 - Да; 2 - Не знам/немам одговор; 3 - Не.*			
а) за возаче			
Правила саобраћаја требају да буду строжа за брзу вожњу	1	2	3
Прекорачење брзине се не контролише довољно	1	2	3
Казне су сувише велике за брзу вожњу	1	2	3
Правила требају да буду строжа за вожњу под дејством алкохола	1	2	3
Вожња под утицајем алкохола се не контролише довољно	1	2	3
Казне су сувише велике за вожњу под утицајем алкохола	1	2	3
Правила требају да буду строжа за вожњу под утицајем психоактивних супстанци	1	2	3
Правила саобраћаја се не контролишу довољно у погледу вожње под утицајем психоактивних супстанци	1	2	3
Казне су сувише велике за вожњу под утицајем психоактивних супстанци	1	2	3
Правила требају да буду строжа за некоришћење сигурносног појаса за време вожње	1	2	3
Правила саобраћаја се не контролишу довољно у погледу некоришћења сигурносног појаса	1	2	3
Казне су сувише велике за некоришћење сигурносног појаса током вожње	1	2	3
Правила требају да буду строжа за коришћење мобилног телефона током вожње	1	2	3
Правила саобраћаја се не контролишу довољно у погледу коришћења мобилног телефона током вожње	1	2	3
Казне су сувише велике за коришћење мобилног телефона током вожње	1	2	3
б) за мотоциклисте			
Правила требају да буду строжа за некоришћење заштитне кациге за мотоциклисте	1	2	3
Правила саобраћаја се не контролишу довољно у погледу некоришћења заштитне кациге за мотоциклисте	1	2	3
Казне су сувише велике за некоришћење заштитне кациге за мотоциклисте	1	2	3
в) за пешаке			
Правила саобраћаја требају да буду строжа за прелажења коловоза на црвено светло	1	2	3
Прелажења коловоза на црвено светло се не контролишу довољно	1	2	3
Казне су сувише велике за прелажења коловоза на црвено светло	1	2	3

15. У последњих 12 месеци, колико често сте ... ? *1 - никада; 2 - ретко; 3 - понекад; 4 - често; 5 - увек.*					
а) за возаче					
Користили сигурносни појас као возач	1	2	3	4	5
Користили сигурносни појас као путник на предњем седишту аутомобила	1	2	3	4	5
Користили сигурносни појас као путник на задњем седишту аутомобила	1	2	3	4	5
Користили дечија седишта превозећи дете	1	2	3	4	5
Обезбедили да дете користи сигурносни појас док га возите	1	2	3	4	5
Возили брже од ограничења брзине на путевима у насељу	1	2	3	4	5
Возили брже од ограничења брзине на путевима ван насеља где је ограничење брзине 80 km/h	1	2	3	4	5
Возили брже од ограничења брзине на аутопутевима	1	2	3	4	5
Возили након конзумирања алкохола	1	2	3	4	5
Возили након употребе психоактивних супстанци	1	2	3	4	5
Користили мобилни телефон док возите	1	2	3	4	5
Користили *hands-free* уређај док причате мобилним телефоном и возите	1	2	3	4	5
Прочитали текстуалну поруку или *email* пошту док возите	1	2	3	4	5
Писали текстуалну поруку или *email* пошту док возите	1	2	3	4	5
Били превише уморни за вожњу	1	2	3	4	5
Зауставили се и направили паузу, јер сте били превише уморни да возите	1	2	3	4	5
Возили, а да сте пре тога користили лек који има упозорење да утиче на вожњу	1	2	3	4	5
Возили агресивно	1	2	3	4	5
Возили сувише споро	1	2	3	4	5
Возили без поштовања безбедног одстојања	1	2	3	4	5
Нисте давали показивач правца („мигавац“) када сте претицали или скретали	1	2	3	4	5
Возили опасно	1	2	3	4	5
б) за бициклисте					
Возили бицикл без кациге	1	2	3	4	5
Возили бицикл и слушали музику користећи слушалице	1	2	3	4	5
Возили бицикл по коловозу иако постоји бициклистичка стаза	1	2	3	4	5
Као бициклиста прешли коловоз када је црвено светло за бициклисте	1	2	3	4	5
в) за мотоциклисте					
Возили мопед или мотоцикл без кациге	1	2	3	4	5
Возили мопед или мотоцикл са скроз затвореном кацигом	1	2	3	4	5
Возили мопед или мотоцикл са полуотвореном кацигом	1	2	3	4	5
Везивали кациг у током вожње мопеда или мотоцикла	1	2	3	4	5
Као мотоциклиста носили специјалну јакну	1	2	3	4	5
Као мотоциклиста носили опрему за леђа	1	2	3	4	5
Као мотоциклиста носили специјалне чизме намењене за мотоциклисте	1	2	3	4	5
г) за пешаке					
Прелазили коловоз са слушалицама на/у ушима	1	2	3	4	5
Прелазили коловоз када је црвено светло за пешаке	1	2	3	4	5
Прелазили коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено	1	2	3	4	5
Као пешак користили мобилни телефон током прелажења коловоза	1	2	3	4	5

16. У протеклих 30 дана, колико пута сте возили путнички аутомобил/мотоцикл, а да сте можда били под дејством алкохола изнад дозвољене границе?	_____ *пута*

17. Колико се слажете са сваком од следећих изјава? *1 - не слажем се; 2 - донекле се не слажем; 3 - ниједно; 4 - донекле се слажем; 5 - слажем се.*					
Алкохол					
Вожња под утицајем алкохола озбиљно повећава ризик од незгоде	1	2	3	4	5
Већина мојих пријатеља сматра да је вожња под утицајем алкохола неприхватљива	1	2	3	4	5
Ако возите под утицајем алкохола, тешко је реаговати одговарајуће у опасној ситуацији	1	2	3	4	5
Психоактивне супстанце и психоактивни лекови					
Вожња под дејством психоактивних супстанци озбиљно повећава ризик од незгоде	1	2	3	4	5
Већина мојих пријатеља сматра да је вожња под утицајем психоактивних супстанци неприхватљива	1	2	3	4	5
Знам колико лекова могу да узимам, а да још увек могу бити безбедан за вожњу	1	2	3	4	5
Брзина					
Брза вожња је ризична за мој живот и живот других	1	2	3	4	5
Морам брзо да возим, иначе имам утисак губитка времена	1	2	3	4	5
Вожња изнад ограничења брзине отежава одговарајуће реаговање у опасној ситуацији	1	2	3	4	5
Већина мојих пријатеља сматра да би требало поштовати ограничење брзине	1	2	3	4	5
Ограничења брзине су обично постављена на прихватљив ниво	1	2	3	4	5
Повећањем брзине за 10 km/h имате већи ризик да учествујете у саобраћајној незгоди	1	2	3	4	5
Заштитни појас и дечија седишта					
Није потребно користити појас на задњем седишту аутомобила	1	2	3	4	5
Увек тражим од мојих путника да користе сигурносни појас	1	2	3	4	5
Упутства за коришћење дечијих седишта су нејасна	1	2	3	4	5
Опасно је ако деца која се возе са вама не користе појас или сигурносна седишта	1	2	3	4	5
За кратко путовање није потребно користити дечија седишта	1	2	3	4	5
Мобилни телефон и други уређаји					
Моја пажња у саобраћају се смањује приликом коришћења мобилних телефона	1	2	3	4	5
Моја пажња у саобраћају се смањује приликом коришћења *hands-free* уређаја	1	2	3	4	5
Скоро сви возачи аутомобила повремено користе мобилни телефон током вожње	1	2	3	4	5
Људи који користе мобилни телефон током вожње имају већи ризик за саобраћајну незгоду	1	2	3	4	5
Умор					
Када се осећам поспано не треба да возим аутомобил	1	2	3	4	5
Чак иако ми се приспава, наставићу да возим аутомобил	1	2	3	4	5
Ако се осећам поспано док возим, повећава се ризик од незгоде	1	2	3	4	5
Мотоциклиста, бициклиста					
Ако возим пажљиво мотоцикл онда заштитна кацига није неопходна	1	2	3	4	5
Ако возим пажљиво бицикл онда заштитна кацига није неопходна	1	2	3	4	5

18. Колико се осећате безбедно када користите следећи вид кретања?

1 - веома небезбедно; ... 10 - веома безбедно.

Уколико не користите одређени вид путовања, прескочите ред у коме се налази

Пешачење	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Бицикл	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Бицикл на електрични погон	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Мопед као возач (≤50 кубика)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Мотоцикл као возач (>50 кубика)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Аутомобил као возач	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Хибридни или електрични аутомобил као возач	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Аутомобил као путник	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Комби као возач	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Теретно возило као возач	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Јавни превоз	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Остало _____	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

19. По Вашем мишљењу, колико незгода на путевима у граду Београду изазива сваки од следећих фактора?

Наведите колико % незгода је узроковано следећим факторима.

Умор возача	_____%
Вожња под утицајем алкохола	_____%
Вожња превише близу возила испред	_____%
Превише брза вожња	_____%
Вожња под дејством психоактивних лекова	_____%
Вожња под дејством психоактивних супстанци	_____%
Лоше одржавани путеви	_____%
Лоше пројектовани путеви	_____%
Разговор мобилним телефоном током вожње	_____%
Застој/саобраћајна гужва	_____%
Лоше временске прилике	_____%
Технички недостаци на возилима	_____%
Агресиван стил вожње	_____%
Непажња	_____%
Недовољно познавање саобраћајних прописа	_____%
Писање текстуалних порука током вожње	_____%

20. Можете ли навести колико често се Ви, као корисник пута, сусрећете са сваким од следећих понашања?

1 - никад; ... 10 - веома често.

Агресивни возачи	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ометани возачи (који користе телефон, подешавају радио, једу или пију током вожње ...)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Учесници у саобраћају не поштују правила	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Прекорачење брзине/возачи возе пребрзо	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Возачи возе сувише споро	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Возачи не држе безбедно одстојање од возила испред	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Непажљиви возачи (нпр. не дају „мигавац“)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Пешаци прелазе коловоз за време црвеног сигнала на семафору	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Возачи не узимају у обзир потребе других корисника путева (блокирају саобраћајну траку)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Мотоциклисти не користе заштитну кацигу	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Возачи врше опасна противправна понашања	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

21. Да ли мислите да се спровођење следећих понашања променило у последњих 5 година? *1 - смањило се; 2 - без промена; 3 - повећало се.*			
Агресивни возачи	1	2	3
Ометани возачи (који користе телефон, подешавају радио током вожње ...)	1	2	3
Учесници у саобраћају не поштују правила	1	2	3
Прекорачење брзине/возачи возе пребрзо	1	2	3
Возачи возе сувише споро	1	2	3
Возачи не држе безбедно одстојање испред	1	2	3
Непажљиви возачи (нпр. не дају показивач правца приликом скретања)	1	2	3
Пешаци прелазе коловоз за време црвеног сигнала на семафору	1	2	3
Возачи не узимају у обзир потребе других корисника путева (блокирање саобраћајне траке)	1	2	3
Мотоциклисти не користе заштитну кацигу	1	2	3
Возачи врше опасна противправна понашања	1	2	3

22а. У протеклих годину дана да ли сте учествовали у саобраћајној незгоди? *Ако је одговор „Не" пређите на питање 23.*	1 - Да	2 - Не

22б. Наведите у ком својству сте учествовали у саобраћајној незгоди, као ...		
Пешак	1 - Да	2 - Не
Бициклиста	1 - Да	2 - Не
Возач бицикла на електрични погон	1 - Да	2 - Не
Возач мопеда (≤50 кубика)	1 - Да	2 - Не
Возач мотоцикла (>50 кубика)	1 - Да	2 - Не
Возач аутомобила	1 - Да	2 - Не
Возач возила на хибридни или електрични погон	1 - Да	2 - Не
Путник у аутомобилу	1 - Да	2 - Не
Возач комбија	1 - Да	2 - Не
Возач теретног возила	1 - Да	2 - Не
Корисник јавног превоза	1 - Да	2 - Не
Остало _____	1 - Да	2 - Не

22в. Наведите последице саобраћајних незгода у којима сте учествовали у зависности од категорије? *1 - материјална штета; 2 - лакше повреде; 3 - теже повреде; 4 - погинула лица* Попуните само за оне учеснике који су били у саобраћајној незгоди коју сте ви доживели.				
Пешак	1	2	3	4
Бициклиста	1	2	3	4
Возач бицикла на електрични погон	1	2	3	4
Као возач мопеда (≤50 кубика)	1	2	3	4
Као возач мотоцикла (>50 кубика)	1	2	3	4
Као возач аутомобила	1	2	3	4
Као возач возила на хибридни или електрични погон	1	2	3	4
Као путник у аутомобилу	1	2	3	4
Возач комбија	1	2	3	4
Возач теретног возила	1	2	3	4
Корисник јавног превоза	1	2	3	4
Остало _____	1	2	3	4

23. На уобичајеном путовању, колико је вероватно да ће Вас као возача контролисати полиција за ... ? *1 - веома мало; ... 5 - веома много. Ако нисте возач прескочите ово питање и пређите на следеће.*					
Вожњу под дејством алкохола	1	2	3	4	5
Вожњу под дејством психоактивних супстанци	1	2	3	4	5
Коришћење сигурносног појаса	1	2	3	4	5
Поштовање ограничења брзине	1	2	3	4	5
Коришћење заштитне кациге (*мотоциклиста*)	1	2	3	4	5

24а. У протеклих 12 месеци, колико сте пута ... ?	
Били контролисани од стране полиције	_____*пута*
Платили новчану казну за прекршај у саобраћају (осим казне за паркирање)	_____*пута*
Прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа	_____*пута*

24б. Ако сте платили новчану казну за прекршај у саобраћају, да ли је то било због ... ? *Уколико нисте платили новчану казну пређите на следеће питање.*		
Кршења ограничења брзине	1 - Да	2 - Не
Вожње под дејством алкохола	1 - Да	2 - Не
Вожње под дејством психоактивних супстанци	1 - Да	2 - Не
Некоришћења сигурносног појаса	1 - Да	2 - Не
Некоришћења дечијег седишта	1 - Да	2 - Не
Коришћења мобилног телефона током вожње	1 - Да	2 - Не
Некоришћења заштитне кациге као мотоциклиста	1 - Да	2 - Не
Прелажења коловоза, као пешак, док је црвено светло за пешаке	1 - Да	2 - Не
Прелажења коловоза, ван пешачког прелаза, где није дозвољено	1 - Да	2 - Не
Коришћења мобилног телефона, као пешак, током прелажења коловоза	1 - Да	2 - Не
Другог разлога (*наведите разлог*) _____	1 - Да	2 - Не
Без одговора (*не желим да одговорим*)	1 - Да	2 - Не

24в. Ако сте прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа, да ли је то било због ... ? *Уколико нисте били осуђени на суду пређите на следеће питање.*		
Кршења ограничења брзине	1 - Да	2 - Не
Вожње под дејством алкохола	1 - Да	2 - Не
Вожње под дејством психоактивних супстанци	1 - Да	2 - Не
Некоришћења сигурносног појаса	1 - Да	2 - Не
Некоришћења дечијег седишта	1 - Да	2 - Не
Коришћења мобилног телефона током вожње	1 - Да	2 - Не
Некоришћења заштитне кациге као мотоциклиста	1 - Да	2 - Не
Прелажења коловоза, као пешак, док је црвено светло за пешаке	1 - Да	2 - Не
Прелажења коловоза, ван пешачког прелаза, где није дозвољено	1 - Да	2 - Не
Коришћења мобилног телефона, као пешак, током прелажења коловоза	1 - Да	2 - Не
Другог разлога (наведите разлог) _____	1 - Да	2 - Не
Без одговора	1 - Да	2 - Не

25. У протеклих 12 месеци колико пута Вас је полиција контролисала за вожњу под дејством алкохола? *Питање се односи на возаче и мотоциклисте.*	_____ *пута*
26. У протеклих 12 месеци колико пута Вас је полиција контролисала за вожњу под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова? *Питање се односи на возаче и мотоциклисте.*	_____ *пута*

27. Који је Ваш највиши ниво образовања који сте стекли?	
Основна школа	1
Средња школа	2
Виша школа или факултет	3
Мастер или магистар	4
Докторат	5

28. Како би сте описали средину у којој живите?	1. Село 2. Приградско насеље 3. Шира градска зона 4. Централна зона града Београда

ПРИЛОГ 3 – ИНТЕРНЕТ АНКЕТА

Истраживање ставова учесника у саобраћају о ризицима у саобраћају за град Београд 2022.

Сврха овог упитника је прикупљање података о ставовима учесника о безбедности саобраћаја на територији града Београда у циљу квалитетнијег усмеравања будућих превентивних активности за унапређење безбедности у саобраћају различитих категорија учесника.

Упитник је анониман и подаци ће се искључиво користити у сврхе истраживања.

* Required

1. Пол: *

Mark only one oval.

- Мушки
- Женски

2. Колико имате година? *

3. У којој општини живите? *

Mark only one oval.

- Барајево
- Вождовац
- Врачар
- Гроцка
- Звездара
- Земун
- Лазаревац
- Младеновац
- Нови Београд
- Обреновац
- Палилула
- Раковица
- Савски венац
- Сопот
- Стари град
- Сурчин
- Чукарица

4. Како би сте описали средину у којој живите? *

Mark only one oval.

- Село
- Приградско насеље
- Шира градска зона
- Централна зона града Београда

5. Који је Ваш највиши ниво образовања који сте стекли? *

Mark only one oval.

- Основна школа
- Средња школа
- Виша школа или факултет
- Мастер или магистар
- Докторат

Возачка дозвола

6. Да ли имате возачку дозволу?

Mark only one oval.

- Да *Skip to question 7*
- Не *Skip to question 8*

Категорија возачке дозволе

7. За коју категорију возила поседујете возачку дозволу? (Могућ је вишеструки одговор) *

Check all that apply.

- Мотоцикл
- Путнички аутомобил
- Теретна возила
- Аутобус
- Теретно возило са приколицом или Тегљач са полуприколицом
- Other:

Категорија учесника у саобраћају

8. Које сте најчешће категорије учесника у саобраћају? *

Mark only one oval.

- Возач путничког аутомобила *Skip to question 9*
- Возач мотоцикла *Skip to question 11*
- Немоторизовани учесник у саобраћају (пешак) *Skip to question 58*

Учесталост коришћења путничког аутомобила

9. Колико често управљате путничким аутомобилом? *

Mark only one oval.

- Најмање 4 дана у седмици
- 1- 3 дана у седмици
- Неколико дана у месецу
- Неколико дана у години
- Никад

10. Да ли сте возили путнички аутомобил у протеклих 12 месеци? *

Mark only one oval.

- Да *Skip to question 13*
- Не *Skip to question 66*

Учесталост коришћења мотоцикла

11. Колико често управљате мотоциклом? *

Mark only one oval.

- Најмање 4 дана у седмици
- 1-3 дана у седмици
- Неколико дана у месецу
- Неколико дана у години
- Никад

12. Да ли сте возили мотоцикл у протеклих 12 месеци? *

Mark only one oval.

- Да *Skip to question 43*
- Не *Skip to question 66*

Пређени km путничким аутомобилом у претходних 12 месеци

13. Колико километара сте прешли аутомобилом у протеклих 12 месеци?

Понашања возача

У последњих 12 месеци, колико често сте ... ?
1 - никада
2 - ретко
3 - понекад
4 - често
5 - увек

14. Користили сигурносни појас као возач *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

15. Користили сигурносни појас као путник на предњем седишту аутомобила *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

16. Користили сигурносни појас као путник на задњем седишту аутомобила *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

17. Користили дечија седишта превозећи дете *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

18. Обезбедили да дете користи сигурносни појас док га возите *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

19. Возили брже од ограничења брзине на путевима у насељу *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

20. Возили брже од ограничење брзине на путевима ван насеља где је ограничење брзине 80 km/h *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

21. Возили брже од ограничење брзине на аутопутевима *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

22. Возили након конзумирања алкохола *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

23. Возили након употребе психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

25. Користили *hands-free* уређај док причате мобилним телефоном и возите *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

24. Користили мобилни телефон док возите *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

26. Прочитали текстуалну поруку или *email* пошту док возите *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

27. Писали текстуалну поруку или email пошту док возите *

Mark only one oval.

- никада
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- увек

28. Били превише уморни за вожњу *

Mark only one oval.

- никада
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- увек

29. Зауставили се и направили паузу, јер сте били превише уморни да возите *

Mark only one oval.

- никада
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- увек

30. Возили, а да сте пре тога користили лек који има упозорење да утиче на вожњу *

Mark only one oval.

- никада
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- увек

31. Возили агресивно *

Mark only one oval.

- никада
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- увек

32. Возили сувише споро *

Mark only one oval.

- никада
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- увек

33. Возили без поштовања безбедног одстојања *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

34. Нисте давали показивач правца („мигавац") када сте претицали или скретали *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

35. Возили опасно *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

Понашања возача путничког аутомобила, алкохол и психоактивне супстанце или психоактивни лекови

36. У протеклих 30 дана, колико пута сте возили путнички аутомобил, а да сте можда били под дејством алкохола изнад дозвољене границе? *

Mark only one oval.

- Ниједном
- Једном
- Два пута
- Три пута
- Четири пута
- Other: _____

37. У протеклих 12 месеци колико пута Вас је полиција контролисала за вожњу под дејством алкохола? *

Mark only one oval.

- Ниједном
- Једном
- Два пута
- Три пута
- Четири пута
- Other: _____

38. У протеклих 12 месеци колико пута Вас је полиција контролисала за вожњу под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова? *

Mark only one oval.

- Ниједном
- Једном
- Два пута
- Три пута
- Четири пута
- Other: _____

Контрола возача путничког аутомобила од стране полиције

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

1 - веома мало; ... 5 - веома много

39. Вожњу под дејством алкохола *

Mark only one oval.

Веома мало
1
2
3
4
5
Веома много

40. Вожњу под дејством психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

Веома мало
1
2
3
4
5
Веома много

41. Коришћење сигурносног појаса *

Mark only one oval.

Веома мало
1
2
3
4
5
Веома много

42. Поштовање ограничења брзине *

Mark only one oval.

Веома мало
1
2
3
4
5
Веома много

Skip to question 66

Пређени km мотоциклом у претходних 12 месеци

43. Колико километара сте прешли мотоциклом у протеклих 12 месеци?

Понашања мотоциклиста

У последњих 12 месеци, колико често сте ... ?
1 - никада
2 - ретко
3 - понекад
4 - често
5 - увек

44. Возили мопед или мотоцикл без кациге *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

45. Возили мопед или мотоцикл са скроз затвореном кацигом *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

46. Возили мопед или мотоцикл са полуотвореном кацигом *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

47. Везивали кацигу током вожње мопеда или мотоцикла *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

48. Као мотоциклиста носили специјалну јакну *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

49. Као мотоциклиста носили опрему за леђа *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

50. Као мотоциклиста носили специјалне чизме намењене за мотоциклисте *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

Понашања возача мотоцикла, алкохол и психоактивне супстанце или психоактивни лекови

51. У протеклих 30 дана, колико пута сте возили мотоцикл, а да сте можда били под дејством алкохола изнад дозвољене границе? *

Mark only one oval.

- Ниједном
- Једном
- Два пута
- Три пута
- Четири пута
- Other: _____

52. У протеклих 12 месеци колико пута Вас је полиција контролисала за вожњу под дејством алкохола? *

Mark only one oval.

- Ниједном
- Једном
- Два пута
- Три пута
- Четири пута
- Other: _____

53. У протеклих 12 месеци колико пута Вас је полиција контролисала за вожњу под дејством психоактивних супстанци или психоактивних лекова? *

Mark only one oval.

- Ниједном
- Једном
- Два пута
- Три пута
- Четири пута
- Other: _____

Контрола мотоциклисте од стране полиције

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

1 - веома мало; ... 5 - веома много.

54. Вожњу под дејством алкохола *

Mark only one oval.

Веома мало
1
2
3
4
5
Веома много

55. Вожњу под дејством психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

Веома мало
1
2
3
4
5
Веома много

56. Коришћење заштитне кациге *

Mark only one oval.

Веома мало
1
2
3
4
5
Веома много

57. Поштовање ограничења брзине *

Mark only one oval.

Веома мало
1
2
3
4
5
Веома много

Skip to question 66

Понашања пешака и бициклиста

У последњих 12 месеци, колико често сте ... ?
1 - никада
2 - ретко
3 - понекад
4 - често
5 - увек

58. *Бициклиста*: Возили бицикл без кациге *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

59. *Бициклиста*: Возили бицикл и слушали музику користећи слушалице *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

60. *Бициклиста*: Возили бицикл по коловозу иако постоји бициклистичка стаза *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

61. *Бициклиста*: Као бициклиста прешли коловоз када је црвено светло за бициклисте *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

62. *Пешак*: Прелазили коловоз са слушалицама на/у ушима *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

63. *Пешак*: Прелазили коловоз када је црвено светло за пешаке *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

64. *Пешак*: Прелазили коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

65. *Пешак*: Као пешак користили мобилни телефон током прелажења коловоза *

Mark only one oval.

никада
1
2
3
4
5
увек

Skip to question 66

Који начин путовања сте најамше користили током последњих 12 месеци?

Рангирајте почевши од 1 за најчешће и тако даље (2, 3, 4, ...) ка најређем начину путовања.

Начини путовања:
- Пешачење (ходање, трчање, скејтборд, ...)
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон или електрични тротинет
- Мопед као возач (≤ 50 кубика)
- Мотоцикл као возач (> 50 кубика)
- Путнички аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Путнички аутомобил као путник
- (Мини) комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Остало

Означити МИНИМУМ 3 најчешћа начина путовања.

66. Који начин путовања сте користили као 1. избор током последњих 12 месеци? *

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

67. Који начин путовања сте користили као 2. избор током последњих 12 месеци? *

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

68. Који начин путовања сте користили као 3. избор током последњих 12 месеци? *

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

69. Који начин путовања сте користили као 4. избор током последњих 12 месеци? (Није обавезан одговор)

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

70. Који начин путовања сте користили као 5. избор током последњих 12 месеци? (Није обавезан одговор)

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

71. Који начин путовања сте користили као 6. избор током последњих 12 месеци? (Није обавезан одговор)

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

72. Који начин путовања сте користили као 7. избор током последњих 12 месеци? (Није обавезан одговор)

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

73. Који начин путовања сте користили као 8. избор током последњих 12 месеци? (Није обавезан одговор)

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

74. Који начин путовања сте користили као 9. избор током последњих 12 месеци? (Није обавезан одговор)

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

75. Који начин путовања сте користили као 10. избор током последњих 12 месеци? (Није обавезан одговор)

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

76. Који начин путовања сте користили као 11. избор током последњих 12 месеци? (Није обавезан одговор)

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

77. Који начин путовања сте користили као 12. избор током последњих 12 месеци? (Није обавезан одговор)

Mark only one oval.

- Пешачење
- Бицикл
- Бицикл на електрични погон
- Мопед као возач (≤50 кубика)
- Мотоцикл као возач (>50 кубика)
- Аутомобил као возач
- Хибридни или електрични аутомобил као возач
- Аутомобил као путник
- Комби као возач
- Теретно возило као возач
- Јавни превоз
- Other: _____

Размислите о свим путовањима које сте у **ПОСЛЕДЊИХ 30 дана** предузели, па процените колико km сте путовали користећи сваки од наведених видова кретања?

Ако сте користили наведене видове кретања упишите пређени број километара, а у супротном штиклирајте 0 km.

78. Као пешак? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

79. Као возач бицикла? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

80. Као возач бицикла на електрични погон? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

81. Као возач мопеда (≤50 кубика)? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

82. Као возач мотоцикла (>50 кубика)? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

83. Као возач путничког аутомобила? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

84. Као возач хибридног или електричног аутомобила? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

85. Као путник у аутомобилу? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

86. Као возач комбија? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

87. Као возач теретног возила? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

88. Као путник у јавном превозу? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

89. Као неки други учесник у саобраћају (наведите у одговору који је остали вид кретања и колико километара сте прешли)? *

Mark only one oval.

- 0 km
- Other: _____

Колико сте забринути за сваки од следећих проблема у граду Београду?

Оцене:
1 - веома забринут
2 - забринут
3 - немам став
4 - не претерано забринут
5 - нисам забринут

90. Стопа криминала *

Mark only one oval.

	веома забринут				нисам забринут
	1	2	3	4	5

91. Загађење животне средине *

Mark only one oval.

веома забринут

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

нисам забринут

92. Саобраћајне незгоде *

Mark only one oval.

веома забринут

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

нисам забринут

93. Стандард здравствене заштите *

Mark only one oval.

веома забринут

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

нисам забринут

94. Саобраћајне гужве *

Mark only one oval.

веома забринут

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

нисам забринут

95. Незапосленост *

Mark only one oval.

веома забринут

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

нисам забринут

Прихватљива понашања **ВОЗАЧА** за **већину других људи**

У средини где живите, колико би било прихватљиво за већину других људи да ...?

1 - није прихватљиво
2 - делимично неприхватљиво
3 - ниједно
4 - делимично прихватљиво
5 - прихватљиво

96. Возач вози 20 km преко ограничења брзине на аутопуту *

Mark only one oval.

није прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

97. Возач вози 20 km преко ограничења брзине у урбаним срединама *

Mark only one oval.

није прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

98. Возач вози 20 km преко ограничења брзине у стамбеној улици *

Mark only one oval.

	ниje прихватљиво					прихватљиво
	1	2	3	4	5	

99. Возач вози 20 km преко ограничења брзине у зони школе *

Mark only one oval.

	ниje прихватљиво					прихватљиво
	1	2	3	4	5	

100. Возач користи мобилни телефон током вожње *

Mark only one oval.

	ниje прихватљиво					прихватљиво
	1	2	3	4	5	

101. Возач куца текстуалне поруке или проверава *email* пошту током вожње *

Mark only one oval.

	ниje прихватљиво					прихватљиво
	1	2	3	4	5	

102. Возач проверава или ажурира друштвене мреже током вожње *

Mark only one oval.

	ниje прихватљиво					прихватљиво
	1	2	3	4	5	

103. Возач вози уморан или поспан *

Mark only one oval.

	ниje прихватљиво					прихватљиво
	1	2	3	4	5	

104. Возач пролази при промени жутог светла у црвено, иако би могао безбедно да се заустави *

Mark only one oval.

	ниje прихватљиво					прихватљиво
	1	2	3	4	5	

105. Возач вози и кад мисли да је попио превише алкохола *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

106. Возач вози 1 сат након употребе психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

107. Возач вози након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

108. Возач вози са неисправним притиском у гумама (пнеуматицима) *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

109. Возач вози без полисе осигурања *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

110. Возач паркира аутомобил на местима где је забрањено *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

111. Возач превози путнике који не користе појас на задњем седишту аутомобила *

Mark only one oval.

није прихватљиво
1
2
3
4
5
прихватљиво

112. Возач не користи сигурносни појас *

Mark only one oval.

није прихватљиво
1
2
3
4
5
прихватљиво

113. Возач превози дете у аутомобилу без коришћења дечијег седишта *

Mark only one oval.

није прихватљиво
1
2
3
4
5
прихватљиво

Прихватљивост понашања **МОТОЦИКЛИСТА** за **већину других људи**

У средини где живите, колико би било прихватљиво за већину других људи да ...?

1 - није прихватљиво
2 - делимично неприхватљиво
3 - ниједно
4 - делимично прихватљиво
5 - прихватљиво

114. Мотоциклиста не користи заштитну кацигу *(хомологовану кацигу)* *

Mark only one oval.

није прихватљиво
1
2
3
4
5
прихватљиво

115. Мотоциклиста вози пребрзо у урбаним срединама *

Mark only one oval.

није прихватљиво
1
2
3
4
5
прихватљиво

116. Мотоциклиста не вози у складу са правилима и прописима *

Mark only one oval.

није прихватљиво
1
2
3
4
5
прихватљиво

117. Мотоциклиста не користи видљиву и адекватну заштитну опрему *(обућу, одећу, штитнике)* *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

118. Мотоциклиста куца поруку на мобилном током вожње мотоцикла *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

Прихватљива понашања **ПЕШАКА** за **већину других људи**

У средини где живите, колико би било прихватљиво за већину других људи да ...?

1 - није прихватљиво
2 - делимично неприхватљиво
3 - ниједно
4 - делимично прихватљиво
5 - прихватљиво

119. Пешак прелази коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

120. Пешак користи мобилни телефон за време преласка коловоза *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

121. Пешак прелази коловоз са слушалицама на/у ушима *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1 ◯
2 ◯
3 ◯
4 ◯
5 ◯

прихватљиво

122. Пешак прелази коловоз за време црвеног пешачког сигнала *

Mark only one oval.

- није прихватљиво
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- прихватљиво

123. Пешак прелази коловоз испред или иза заустављеног возила *

Mark only one oval.

- није прихватљиво
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- прихватљиво

124. Пешак учествује у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

- није прихватљиво
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- прихватљиво

Прихватљива понашања **ВОЗАЧА** за **Вас лично**

Колико је за **Вас лично** прихватљиво да ...?

1 - није прихватљиво
2 - делимично неприхватљиво
3 - ниједно
4 - делимично прихватљиво
5 - прихватљиво

125. Возач вози 20 km преко ограничења брзине на ауто путу *

Mark only one oval.

- није прихватљиво
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- прихватљиво

126. Возач вози 20 km преко ограничења брзине у урбаним срединама *

Mark only one oval.

- није прихватљиво
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- прихватљиво

127. Возач вози 20 km преко ограничења брзине у стамбеној улици *

Mark only one oval.

- није прихватљиво
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- прихватљиво

128. Возач вози 20 km преко ограничења брзине у зони школе *

Mark only one oval.

- није прихватљиво
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- прихватљиво

129. Возач користи мобилни телефон током вожње *

Mark only one oval.

	ни(е прихватљиво
1	◯
2	◯
3	◯
4	◯
5	◯
	прихватљиво

130. Возач куца текстуалне поруке или проверава еmail пошту током вожње *

Mark only one oval.

	ни(е прихватљиво
1	◯
2	◯
3	◯
4	◯
5	◯
	прихватљиво

131. Возач проверава или ажурира друштвене мреже током вожње *

Mark only one oval.

	ни(е прихватљиво
1	◯
2	◯
3	◯
4	◯
5	◯
	прихватљиво

132. Возач вози уморан или поспан *

Mark only one oval.

	ни(е прихватљиво
1	◯
2	◯
3	◯
4	◯
5	◯
	прихватљиво

133. Возач пролази при промени жутог светла у црвено, иако би могао безбедно да се заустави *

Mark only one oval.

	ни(е прихватљиво
1	◯
2	◯
3	◯
4	◯
5	◯
	прихватљиво

134. Возач вози и кад мисли да је попио превише алкохола *

Mark only one oval.

	ни(е прихватљиво
1	◯
2	◯
3	◯
4	◯
5	◯
	прихватљиво

135. Возач вози 1 сат након употребе психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

	ни(е прихватљиво
1	◯
2	◯
3	◯
4	◯
5	◯
	прихватљиво

136. Возач вози након употребе психоактивних супстанци и алкохола заједно *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1
2
3
4
5

прихватљиво

137. Возач вози са неисправним притиском у гумама (пнеуматицима) *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1
2
3
4
5

прихватљиво

138. Возач вози без полисе осигурења *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1
2
3
4
5

прихватљиво

139. Возач паркира аутомобил на местима где је забрањено *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1
2
3
4
5

прихватљиво

140. Возач превози путнике који не користе појас на задњем седишту аутомобила *

Mark only one oval.

ни(е прихватљиво

1
2
3
4
5

прихватљиво

141. Возач не користи сигурносни појас *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

142. Возач превози дете у аутомобилу без коришћења дечијег седишта *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

144. Мотоциклиста вози пребрзо у урбаним срединама *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

145. Мотоциклиста не вози у складу са правилима и прописима *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

Прихватљива понашања МОТОЦИКЛИСТА за Вас лично

Колико је за **Вас лично** прихватљиво да ...?

1 - није прихватљиво
2 - делимично неприхватљиво
3 - ниједно
4 - делимично прихватљиво
5 - прихватљиво

143. Мотоциклиста не користи заштитну кацигу *(хомологовану кацигу)* *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

146. Мотоциклиста не користи видљиву и адекватну заштитну опрему *(обућу, * *одећу, штитнике)*

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

147. Мотоциклиста куца поруку на мобилном током вожње мотоцикла *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

148. Пешак прелази коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

Прихватљивa понашања **ПЕШАКА** за **Вас лично**

Колико је за **Вас лично** прихватљиво да ...?

1 - није прихватљиво
2 - делимично неприхватљиво
3 - ниједно
4 - делимично прихватљиво
5 - прихватљиво

149. Пешак користи мобилни телефон за време преласка коловоза *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

151. Пешак прелази коловоз за време црвеног пешачког сигнала *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

150. Пешак прелази коловоз са слушалицама на/у ушима *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

152. Пешак прелази коловоз испред или иза заустављеног возила *

Mark only one oval.

	није прихватљиво
1	
2	
3	
4	
5	
	прихватљиво

153. Пешак учествује у саобраћају под дејством алкохола или психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

није прихватљиво

1
2
3
4
5

прихватљиво

Ставови о мерама за безбедност саобраћаја

Да ли подржавате следеће мере?

1 - подржавам
2 - немам мишљење
3 - противим се

154. Обавезне зимске гуме (пнеуматици) за аутомобил *

Mark only one oval.

подржавам

1
2
3

противим се

155. Систем казнених бодова који резултирају одузимањем дозволе када се постигне одређен број казнених бодова *

Mark only one oval.

подржавам

1
2
3

противим се

156. Примена алкобраве за возаче који су ухваћени у вожњи под дејством алкохола више пута *

Mark only one oval.

подржавам

1
2
3

противим се

157. Нулта толеранција за алкохол (0,0 ‰) за нове возаче (дозвола добијена пре мање од 2 године) *

Mark only one oval.

подржавам

1
2
3

противим се

158. Нулта толеранција за алкохол (0,0 ‰) за све возаче *

Mark only one oval.

подржавам

1
2
3

противим се

159. Нулта толеранција за коришћење било ког начина телефонирања током вожње за све возаче *

Mark only one oval.

подржавам

1
2
3

противим се

160. Инсталирање система у возилима, за мониторинг алкохолисаности – „алкоблокатор" *

Mark only one oval.

подржавам

1 ◯

2 ◯

3 ◯

противим се

161. Аутоматске камере за надзор проласка возила на црвено светло на семафору *

Mark only one oval.

подржавам

1 ◯

2 ◯

3 ◯

противим се

162. Обавезно коришћење заштитне кациге за мотоциклисте *

Mark only one oval.

подржавам

1 ◯

2 ◯

3 ◯

противим се

163. Обавезно коришћење заштитне кациге за бициклисте млађе од 12 година *

Mark only one oval.

подржавам

1 ◯

2 ◯

3 ◯

противим се

164. Обавеза пешака да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале *

Mark only one oval.

подржавам

1 ◯

2 ◯

3 ◯

противим се

165. Обавеза бициклиста да ноћу и у условима смањене видљивости носе рефлектујуће материјале *

Mark only one oval.

подржавам

1 ◯

2 ◯

3 ◯

противим се

Ваше мишљење о тренутним саобраћајним прописима и казнама за ВОЗАЧЕ

Шта мислите о тренутним саобраћајним прописима и казнама за Возаче?

1 - Да

2 - Не знам/немам одговор

3 - Не

166. Правила саобраћаја требају да буду строжа за брзу вожњу *

Mark only one oval.

Да

1 ◯

2 ◯

3 ◯

Не

167. Прекорачење брзине се не контролише довољно *

Mark only one oval.

Да

1 ◯

2 ◯

3 ◯

Не

168. Казне су сувише велике за брзу вожњу *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

169. Правила требају да буду строжа за вожњу под дејством алкохола *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

170. Вожња под утицајем алкохола се не контролише довољно *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

171. Казне су сувише велике за вожњу под утицајем алкохола *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

172. Правила требају да буду строжа за вожњу под утицајем психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

173. Правила саобраћаја се не контролишу довољно у погледу вожње под утицајем психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

174. Казне су сувише велике за вожњу под утицајем психоактивних супстанци *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

175. Правила требају да буду строжа за некоришћење сигурносног појаса за време вожње *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

176. Правила саобраћаја се не контролишу довољно у погледу некоришћења сигурносног појаса *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

177. Казне су сувише велике за некоришћење сигурносног појаса током вожње *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

178. Правила требају да буду строжа за коришћење мобилног телефона током вожње *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

179. Правила саобраћаја се не контролишу довољно у погледу коришћење мобилног телефона током вожње *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

180. Казне су сувише велике за коришћење мобилног телефона током вожње *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

Ваше мишљење о тренутним саобраћајним прописима и казнама за МОТОЦИКЛИСТЕ

Шта мислите о тренутним саобраћајним прописима и казнама за Мотоциклисте?

1 - Да
2 - Не знам/немам одговор
3 - Не

181. Правила требају да буду строжа за некоришћење заштитне каците за мотоциклисте *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

182. Правила саобраћаја се не контролишу довољно у погледу некоришћење заштитне каците за мотоциклисте *

Mark only one oval.

Да
1
2
3
Не

183. Казне су сувише велике за некоришћење заштитне каците за мотоциклисте *

Mark only one oval.

Да

1

2

3

Не

Ваше мишљење о тренутним саобраћајним прописима и казнама за ПЕШАКЕ

Шта мислите о тренутним саобраћајним прописима и казнама за Пешаке?

1 - Да
2 - Не знам/немам одговор
3 - Не

184. Правила саобраћаја требају да буду строжа за прелажења коловоза на црвено светло *

Mark only one oval.

Да

1

2

3

Не

185. Прелажења коловоза на црвено светло се не контролишу довољно *

Mark only one oval.

Да

1

2

3

Не

186. Казне су сувише велике за прелажења коловоза на црвено светло *

Mark only one oval.

Да

1

2

3

Не

Изјаве о безбедности саобраћаја

Колико се слажете са сваком од следећих изјава?

1 - не слажем се
2 - донекле се не слажем
3 - ниједно
4 - донекле се слажем
5 - слажем се

187. Возњa под утицајем алкохола озбиљно повећава ризик од незгоде *

Изјава о коришћењу алкохола

Mark only one oval.

не слажем се

1

2

3

4

5

слажем се

188. Већина мојих пријатеља сматра да је вожња под утицајем алкохола неприхватљива *

Изјава о коришћењу алкохола

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

189. Ако возите под утицајем алкохола, тешко је реаговати одговарајуће у опасној ситуацији *

Изјава о коришћењу алкохола

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

190. Вожња под дејством психоактивних супстанци озбиљно повећава ризик од незгоде *

Изјава о коришћењу психоактивних супстанци и психоактивних лекова

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

191. Већина мојих пријатеља сматра да је вожња под утицајем психоактивних супстанци неприхватљива *

Изјава о коришћењу психоактивних супстанци и психоактивних лекова

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

192. Знам колико лекове могу да узимам, а да још увек могу бити безбедан за вожњу *

Изјава о коришћењу психоактивних супстанци и психоактивних лекова

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

193. Брза вожња је ризична за мој живот и живот других *

Изјава о брзини кретања возила

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

194. Морам брзо да возим, иначе имам утисак губитка времена *

Изјава о брзини кретања возила

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

195. Вожња изнад ограничења брзине отежава одговарајуће реаговање у опасној ситуацији *

Изјава о брзини кретања возила

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

196. Већина мојих пријатеља сматра да би требало поштовати ограничење брзине *

Изјава о брзини кретања возила

Mark only one oval.

не слажем се
1
2
3
4
5
слажем се

197. Ограничење брзине су обично постављена на прихватљив ниво *

Изјава о брзини кретања возила

Mark only one oval.

не слажем се
1
2
3
4
5
слажем се

198. Повећањем брзине за 10 km/h имате већи ризик да учествујете у саобраћајној незгоди *

Изјава о брзини кретања возила

Mark only one oval.

не слажем се
1
2
3
4
5
слажем се

199. Није потребно користити појас на задњем седишту аутомобила *

Изјава о коришћењу заштитног појаса и дечијег седишта

Mark only one oval.

не слажем се
1
2
3
4
5
слажем се

200. Увек тражим од мојих путника да користе сигурносни појас *
Изјава о коришћењу заштитног појаса и дечијег седишта

Mark only one oval.

не слажем се
1
2
3
4
5
слажем се

201. Упутства за коришћење дечијих седишта су нејасна *
Изјава о коришћењу заштитног појаса и дечијег седишта

Mark only one oval.

не слажем се
1
2
3
4
5
слажем се

202. Опасно је ако деца која се возе са вама не користе појас или сигурносна седишта *
Изјава о коришћењу заштитног појаса и дечијег седишта

Mark only one oval.

не слажем се
1
2
3
4
5
слажем се

203. За кратко путовање није потребно користити дечија седишта *
Изјава о коришћењу заштитног појаса и дечијег седишта

Mark only one oval.

не слажем се
1
2
3
4
5
слажем се

204. Моја пажња у саобраћају се смањује приликом коришћења мобилних телефона *

Изјава о коришћењу мобилних телефона и других уређаја

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

205. Моја пажња у саобраћају се смањује приликом коришћења *hands-free* уређаја *

Изјава о коришћењу мобилних телефона и других уређаја

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

206. Скоро сви возачи аутомобила повремено користе мобилни телефон током вожње *

Изјава о коришћењу мобилних телефона и других уређаја

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

207. Људи који користе мобилни телефон током вожње имају већи ризик за саобраћајну незгоду *

Изјава о коришћењу мобилних телефона и других уређаја

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

208. Када се осећам поспано не треба да возим аутомобил *

Изјава о умору

Mark only one oval.

	не слажем се					слажем се
	1	2	3	4	5	

209. Чак иако ми се приспава, наставићу да возим аутомобил *

Изјава о умору

Mark only one oval.

	не слажем се					слажем се
	1	2	3	4	5	

210. Ако се осећам поспано док возим, повећава се ризик од незгоде *

Изјава о умору

Mark only one oval.

	не слажем се					слажем се
	1	2	3	4	5	

211. Ако возим пежљиво мотоцикл онда заштитна кацига није неопходна *

Изјава о мотоциклистима и бициклистима

Mark only one oval.

	не слажем се					слажем се
	1	2	3	4	5	

212. Ако возим пожељно бицикл онда заштитна кацига није неопходна *

Изјава о мотоциклистима и бициклистима

Mark only one oval.

не слажем се

1 ◯

2 ◯

3 ◯

4 ◯

5 ◯

слажем се

Безбедност у коришћењу видова кретања

Колико се осећате безбедно када користите следеће начине путовања у Вашој општини?

1 - веома небезбедно ... 10 - веома безбедно.

Уколико не користите одређени вид путовања, одговорите '**Не користим овај вид кретања**'.

213. Пешачење *

Mark only one oval.

- ◯ Не користим овај вид кретања
- ◯ 1-веома небезбедно
- ◯ 2
- ◯ 3
- ◯ 4
- ◯ 5
- ◯ 6
- ◯ 7
- ◯ 8
- ◯ 9
- ◯ 10-веома безбедно

214. Бицикл *

Mark only one oval.

- ◯ Не користим овај вид кретања
- ◯ 1-веома небезбедно
- ◯ 2
- ◯ 3
- ◯ 4
- ◯ 5
- ◯ 6
- ◯ 7
- ◯ 8
- ◯ 9
- ◯ 10-веома безбедно

215. Бицикл на електрични погон *

Mark only one oval.

- ◯ Не користим овај вид кретања
- ◯ 1-веома небезбедно
- ◯ 2
- ◯ 3
- ◯ 4
- ◯ 5
- ◯ 6
- ◯ 7
- ◯ 8
- ◯ 9
- ◯ 10-веома безбедно

216. Мопед као возач (≤50 кубика) *

Mark only one oval.

- ◯ Не користим овај вид кретања
- ◯ 1-веома небезбедно
- ◯ 2
- ◯ 3
- ◯ 4
- ◯ 5
- ◯ 6
- ◯ 7
- ◯ 8
- ◯ 9
- ◯ 10-веома безбедно

217. Мотоцикл као возач (>50 кубика) *

Mark only one oval.

- ◯ Не користим овај вид кретања
- ◯ 1-веома небезбедно
- ◯ 2
- ◯ 3
- ◯ 4
- ◯ 5
- ◯ 6
- ◯ 7
- ◯ 8
- ◯ 9
- ◯ 10-веома безбедно

218. Аутомобил као возач *

Mark only one oval.

- ◯ Не користим овај вид кретања
- ◯ 1-веома небезбедно
- ◯ 2
- ◯ 3
- ◯ 4
- ◯ 5
- ◯ 6
- ◯ 7
- ◯ 8
- ◯ 9
- ◯ 10-веома безбедно

219. Хибридни или електрични аутомобил као возач *

Mark only one oval.

- Не користим овај вид кретања
- 1-веома небезбедно
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома безбедно

220. Аутомобил као путник *

Mark only one oval.

- Не користим овај вид кретања
- 1-веома небезбедно
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома безбедно

221. Комби као возач *

Mark only one oval.

- Не користим овај вид кретања
- 1-веома небезбедно
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома безбедно

222. Теретно возило као возач *

Mark only one oval.

- Не користим овај вид кретања
- 1-веома небезбедно
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома безбедно

223. Јавни превоз *

Mark only one oval.

- Не користим овај вид кретања
- 1-веома небезбедно
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома безбедно

224. Остало

Mark only one oval.

- Не користим овај вид кретања
- 1-веома небезбедно
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома безбедно

225. Наведи остали вид кретања:

Фактори изазивања саобраћајних незгода у граду Београду

По Вашем мишљењу, колико незгода на пукевима у граду Београду изазива сваки од следећих фактора?

Наведите колико % незгода је узроковано следећим факторима

226. Умор возача (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

227. Вожња под утицајем алкохола (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

228. Вожња превише близу возила испред (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

229. Превише брза вожња (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

230. Вожња под дејством психоактивних лекова (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

231. Вожња под дејством психоактивних супстанци (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

232. Лоше одржавени путеви (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

233. Лоше пројектовани путеви (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

234. Разговор мобилним телефоном током вожње (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

235. Застој/саобраћајна гужва (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

236. Лоше временске прилике (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

237. Технички недостаци на возилима (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

236. Агресиван стил вожње (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

239. Непажња (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

240. Недовољно познавање саобраћајних прописа (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

241. Писање текстуалних порука током вожње (%)? *

Mark only one oval.

- 0%
- 1-5%
- 6-10%
- 11-15%
- 16-20%
- 21-25%
- 26-30%
- 31-35%
- 36-40%
- 41-45%
- 46-50%
- 51-55%
- 56-60%
- 61-65%
- 66-70%
- 71-75%
- Више од 75%

Понашања учесника у саобраћају

Можете ли навести колико често сте Ви, као корисник пута, сусрећете са наведеним понашањима?

1 - никада ... 10 - веома често

242. Агресивни возачи *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

243. Ометани возачи (који користе телефон, подешавају радио, једу или пију током вожње ...) *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

244. Учесници у саобраћају не поштују правила *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

245. Прекорачење брзине/возачи возе пребрзо *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

246. Возачи возе сувише споро *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

247. Возачи не држе безбедно одстојање од возила испред *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

248. Непажљиви возачи (нпр. не дају „мигавац") *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

249. Пешаци прелазе коловоз за време црвеног сигнала на семафору *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

250. Возачи не узимају у обзир потребе других корисника путева (блокирају * саобраћајну траку)

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

251. Мотоциклисти не користе заштитну кацигу *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

252. Возачи врше опасна противправне понашања *

Mark only one oval.

- 1-никада
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10-веома често

Промена понашања учесника у саобраћају у последњих 5 година

Да ли мислите да се спровођење следећих понашања променило у последњих 5 година?

1 - смањило се
2 - без промена
3 - повећало се

253. Агресивни возачи *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

254. Ометани возачи (који користе телефон, подешавају радио током вожње ...) *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

255. Учесници у саобраћају не поштују правила *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

256. Прекорачење брзине/возачи возе пребрзо *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

257. Возачи возе сувише споро *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

258. Возачи не држе безбедно одстојање испред *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

259. Непажљиви возачи (нпр. не дају показивач правца приликом скретања) *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

260. Пешаци прелазе коловоз за време црвеног сигнала на семафору *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

261. Возачи не узимају у обзир потребе других корисника путева (блокирање своебраћајне траке) *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

262. Мотоциклисти не користе заштитну кацигу *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

263. Возачи врше опасна противправне понашања *

Mark only one oval.

смањило се
1
2
3
повећало се

Учествовање у саобраћајној незгоди

264. У протеклих годину дана да ли сте учествовали у саобраћајној незгоди? *

Mark only one oval.

Да *Skip to question 265*
Не *Skip to question 279*

Својство учесника у саобраћајној незгоди

265. Наведите у ком својству сте учествовали у саобраћајној незгоди, као ... * (**штиклирајте категорију учесника у саобраћају**). *Могућ је вишеструки одговор.*

Check all that apply.

- [ ] Пешак
- [ ] Бициклиста
- [ ] Возач бицикла на електрични погон
- [ ] Возач мопеда (≤50 кубика)
- [ ] Возач мотоцикла (>50 кубика)
- [ ] Возач аутомобила
- [ ] Возач возила на хибридни или електрични погон
- [ ] Путник у аутомобилу
- [ ] Возач комбија
- [ ] Возач теретног возила
- [ ] Корисник јавног превоза
- [ ] Other: _____

Последице саобраћајне незгоде у којој сте учествовали

1 - материјална штета
2 - лакше повреде
3 - теже повреде
4 - погинула лица

Попуните **САМО** за оне учеснике у саобраћајној незгоди коју сте Ви доживели

266. Пешак

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

267. Бициклиста

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

268. Возач бицикла на електрични погон

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

269. Као возач мопеда (≤50 кубика)

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

270. Као возач мотоцикла (>50 кубика)

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

271. Као возач аутомобила

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

272. Као возач возила на хибридни или електрични погон

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

273. Као путник у аутомобилу

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

274. Возач комбија

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

275. Возач теретног возила

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

276. Корисник јавног превоза

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

277. Остало

Mark only one oval.

- ◯ материјална штета
- ◯ лакше повреде
- ◯ теже повреде
- ◯ погинула лица

278. Ако је Ваш одговор "Остало" напишите објашњење:

_____

Прекршаји у саобраћају

У протекле **12 месеци**, колико сте пута ... ?

279. Били контролисани од стране полиције *

Mark only one oval.

- Ниједном
- Једном
- Два пута
- Три пута
- Other: _____

280. Платили новчану казну за прекршај у саобраћају (осим казне за паркирање) *

Mark only one oval.

- Ниједном
- Једном
- Два пута
- Три пута
- Other: _____

281. Прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа *

Mark only one oval.

- Ниједном
- Једном
- Два пута
- Три пута
- Other: _____

Плаћање прекршајне казне

282. Да ли сте платили новчану казну за прекршај у саобраћају? *

Mark only one oval.

- Да *Skip to question 283*
- Не *Skip to question 284*

Прекршај у саобраћају: новчана казна

283. Ако сте платили новчану казну за прекршај у саобраћају, да ли је то било због ... ? (**штиклирајте категорију прекршаја**). *Могућ је вишеструки одговор.* *

Check all that apply.

- Кршења ограничења брзине
- Вожње под дејством алкохола
- Вожње под дејством психоактивних супстанци
- Некоришћења сигурносног појаса
- Некоришћења дечијег седишта
- Коришћења мобилног телефона током вожње
- Некоришћења заштитне кациге као мотоциклиста
- Прелажења коловоза, као пешак, док је црвено светло за пешаке
- Прелажења коловоза, ван пешачког прелаза, где није дозвољено
- Коришћења мобилног телефона, као пешак, током прелажења коловоза
- Без одговора (не желим да одговорим)
- Other: _____

Осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа

284. Да ли сте прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа? *

Mark only one oval.

- Да *Skip to question 285*
- Не

Осуда суда због кршења саобраћајних прописа

285. Ако сте прекршајно осуђени на суду због кршења саобраћајних прописа, да ли је то било због ... ? (**штиклирајте категорију прекршаја**). *Могућ је вишеструки одговор.* *

Check all that apply.

- Кршења ограничења брзине
- Вожње под дејством алкохола
- Вожње под дејством психоактивних супстанци
- Некоришћења сигурносног појаса
- Некоришћења дечијег седишта
- Коришћења мобилног телефона током вожње
- Некоришћења заштитне кациге као мотоциклиста
- Прелажења коловоза, као пешак, док је црвено светло за пешаке
- Прелажења коловоза, ван пешачког прелаза, где није дозвољено
- Коришћења мобилног телефона, као пешак, током прелажења коловоза
- Без одговора (не желим да одговорим)
- Other: _____

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

ПРИЛОГ 4 – ESRA2 **ТАБЕЛЕ**

Коришћење различитих начина путовања - неколико дана месечно

Табела 1. Коришћење различитих начина путовања, по државама и за регион Европе (% најмање неколико дана у месецу)

	Пешачење	Бициклиста	Мопед/ мотоцикл	Аутомобил као возач	Аутомобил као путник	Јавни превоз
Аустрија	97,6%	49,1%	12,2%	49,0%	37,1%	33,2%
Белгија	90,2%	40,3%	10,6%	77,2%	62,8%	42,2%
Бугарска	90,9%	41,4%	15,1%	68,3%	82,1%	67,0%
Чешка	92,8%	34,9%	10,7%	60,6%	66,0%	64,1%
Данска	94,6%	56,6%	8,3%	74,3%	78,8%	50,3%
Финска	95,6%	48,7%	7,4%	70,6%	70,8%	47,8%
Француска	89,5%	27,0%	9,0%	78,4%	67,9%	45,2%
Немачка	93,6%	50,1%	10,3%	75,7%	59,9%	48,9%
Грчка	94,1%	33,1%	22,1%	80,1%	82,5%	66,6%
Мађарска	97,3%	57,6%	15,8%	70,9%	78,9%	69,9%
Исланд	80,6%	42,4%	26,4%	80,6%	62,0%	37,3%
Ирска	89,9%	29,6%	9,2%	77,4%	77,4%	51,1%
Италија	93,0%	48,5%	22,9%	88,3%	68,6%	55,7%
Луксембург	98,0%	34,4%	8,3%	91,0%	70,6%	48,1%
Холандија	90,9%	73,6%	14,3%	72,2%	58,4%	39,6%
Норвешка	95,0%	43,8%	9,0%	78,0%	68,9%	57,8%
Пољска	92,7%	61,0%	11,7%	73,8%	72,4%	64,9%
Португал	90,4%	24,3%	13,3%	87,2%	70,6%	47,4%
Србија	95,7%	51,4%	13,6%	69,9%	89,5%	67,9%
Словенија	95,9%	54,6%	15,0%	82,6%	72,4%	34,0%
Шпанија	94,2%	37,7%	18,7%	80,0%	69,1%	66,5%
Шведска	94,8%	47,3%	12,3%	68,7%	74,0%	57,6%
Швајцарска	97,0%	40,9%	13,4%	77,1%	65,6%	65,5%
Велика Британија	88,5%	23,9%	7,5%	67,4%	73,0%	54,6%
Европа 24 државе	92,3%	42,3%	13,1%	75,9%	68,2%	54,4%

Референтна популација: Сви учесници у саобраћају.

Коришћење различитих начина путовања - неколико дана годишње

Табела 2. Коришћење различитих начина путовања, по државама, за регион Европе и за град Београд (% најмање неколико дана у години)

	Пешачење	Бициклиста	Мопед/ мотоцикл	Аутомобил као возач	Аутомобил као путник	Јавни превоз
Аустрија	99,3%	70,0%	21,2%	57,6%	61,4%	61,0%
Белгија	94,2%	57,5%	15,7%	80,1%	87,8%	80,9%
Бугарска	93,8%	64,3%	28,0%	74,4%	97,5%	96,3%
Чешка	97,5%	60,0%	24,5%	68,8%	96,7%	96,4%
Данска	96,6%	74,0%	17,0%	80,0%	97,0%	89,0%
Финска	98,4%	78,3%	20,3%	78,7%	97,6%	91,8%
Француска	92,6%	45,0%	13,0%	80,8%	89,5%	77,3%
Немачка	95,9%	67,5%	14,8%	78,8%	87,1%	84,4%
Грчка	96,3%	63,7%	35,3%	84,3%	99,0%	98,8%
Мађарска	98,7%	81,8%	33,0%	78,7%	98,0%	96,4%
Исланд	87,2%	56,4%	34,4%	85,2%	93,2%	86,2%
Ирска	93,3%	49,2%	17,2%	82,0%	96,8%	95,6%
Италија	95,4%	65,7%	30,2%	90,5%	88,9%	91,3%
Луксембург	99,6%	55,9%	13,2%	93,0%	95,7%	92,8%
Холандија	93,2%	84,4%	20,4%	75,3%	81,6%	75,0%
Норвешка	97,0%	66,9%	17,2%	83,8%	94,4%	92,9%
Пољска	96,1%	82,2%	29,9%	79,7%	96,4%	95,5%
Португал	94,9%	47,5%	20,9%	89,9%	95,6%	92,6%
Србија	97,4%	78,9%	31,9%	75,9%	99,8%	97,5%
Словенија	98,2%	81,4%	35,6%	85,9%	97,0%	89,5%
Шпанија	96,4%	56,7%	26,6%	84,2%	93,9%	95,3%
Шведска	97,3%	70,3%	21,1%	75,1%	96,6%	92,8%
Швајцарска	98,0%	62,3%	21,5%	83,6%	92,9%	95,0%
Велика Британија	90,9%	36,3%	10,1%	70,5%	92,9%	89,8%
Европа 24 државе	94,9%	60,8%	20,7%	79,8%	91,1%	88,2%
Београд 2022/23	86,4%	28,6%	14,4%	75,2%	67,6%	72,7%

Референтна популација: Сви учесници у саобраћају.

Самопријављено понашање возача аутомобила и путника у аутомобилу

Табела 3. Самопријављено понашање као возач/путник у аутомобилу, по државама, за регион Европе и за град Београд (% најмање једном у последњих 30 дана – резултати од 2 до 5 на скали од 5 тачака од 1 „никад“ до 5 „[скоро] увек“) .

	Вожња под утицајем			Брза вожња			Заштитни системи				Ометана вожња			Умор
	возили након конзумирања алкохола	возили након употребе психоактивних супстанци	возили, а да сте пре тога користили лек који има упозорење да утиче на вожњу	возили брже од ограничења брзине на путевима у насељу	возили брже од ограничења брзине на путевима ван насеља где је ограничење брзине 80 km/h	возили брже од ограничења брзине на аутопутевима	ниste користили сигурносни појас као возач	ниste користили дечија седишта превозећи дете	ниste обезбедили да дете користи сигурносни појас док га возите	ниste користили сигурносни појас као путник на задњем седишту аутомобила	користили мобилни телефон док возите	користили hands-free уређај док причате мобилним телефоном и возите	прочитали текстуалну поруку или email пошту док возите	били превише уморни за вожњу
Аустрија	30,5%	7,3%	22,0%	71,4%	82,5%	77,0%	19,9%	14,8%	9,8%	43,7%	36,5%	63,6%	34,2%	31,8%
Белгија	33,1%	7,1%	18,1%	61,7%	72,1%	68,3%	14,2%	14,4%	12,0%	30,1%	22,2%	45,5%	28,1%	24,4%
Бугарска	9,3%	3,5%	10,1%	49,1%	55,2%	44,0%	33,7%	19,0%	21,6%	58,0%	38,5%	52,2%	24,9%	19,3%
Чешка	7,2%	2,7%	11,5%	68,3%	78,3%	71,1%	27,7%	15,2%	11,7%	49,3%	33,7%	40,6%	26,8%	21,9%
Данска	26,7%	4,2%	12,2%	61,8%	81,8%	74,1%	12,9%	30,8%	9,0%	20,2%	24,4%	42,1%	29,0%	24,1%
Финска	9,3%	1,7%	13,2%	72,8%	78,9%	77,8%	20,2%	20,3%	7,5%	29,4%	49,5%	41,4%	35,9%	28,8%
Француска	28,9%	6,3%	23,2%	63,0%	74,6%	67,3%	12,3%	14,8%	7,7%	22,7%	25,8%	36,3%	28,1%	18,5%
Немачка	18,2%	3,7%	13,0%	66,6%	75,0%	64,8%	14,2%	12,1%	12,8%	22,3%	40,4%	42,5%	22,8%	23,5%
Грчка	27,7%	7,2%	8,4%	42,9%	60,6%	64,1%	31,0%	21,4%	21,6%	57,2%	45,3%	56,7%	31,9%	25,6%
Мађарска	5,4%	2,2%	10,3%	55,2%	66,8%	56,6%	27,5%	14,2%	14,7%	59,8%	29,1%	52,4%	17,1%	20,3%
Исланд	16,5%	10,5%	19,6%	73,5%	81,4%	(a)	15,4%	(a)	(a)	38,7%	59,3%	72,7%	53,3%	29,5%
Ирска	12,2%	6,9%	13,8%	45,1%	59,9%	60,5%	9,8%	13,7%	7,8%	23,9%	22,1%	48,0%	26,3%	23,9%
Италија	20,2%	4,3%	12,6%	40,5%	55,1%	49,1%	25,0%	18,2%	18,0%	61,9%	26,6%	58,8%	24,0%	14,2%
Луксембург	53,3%	4,2%	14,7%	66,3%	85,3%	84,2%	6,3%	9,7%	1,6%	21,4%	33,9%	75,8%	40,9%	24,5%
Холандија	21,1%	5,1%	14,8%	58,5%	69,2%	67,9%	12,3%	13,0%	9,9%	27,2%	11,6%	41,0%	18,0%	21,6%
Норвешка	5,9%	5,7%	11,5%	54,1%	78,4%	79,0%	12,9%	16,0%	11,4%	21,8%	32,9%	62,5%	36,1%	23,4%
Пољска	6,8%	2,9%	12,8%	64,8%	73,5%	55,7%	27,4%	18,4%	17,2%	50,7%	42,1%	59,6%	26,7%	19,6%
Португал	33,9%	4,4%	13,2%	66,8%	75,4%	70,6%	11,8%	14,1%	11,5%	55,5%	37,4%	65,7%	36,6%	20,2%
Србија	19,4%	3,8%	10,4%	53,0%	64,6%	44,5%	31,3%	24,1%	20,3%	74,9%	47,7%	54,9%	36,0%	13,9%
Словенија	27,4%	3,5%	6,8%	60,8%	79,7%	75,3%	15,8%	9,0%	6,8%	39,9%	44,5%	58,4%	30,4%	20,8%
Шпанија	24,7%	5,9%	19,6%	49,7%	58,8%	61,4%	12,1%	12,9%	13,6%	36,9%	21,7%	55,5%	22,8%	20,7%
Шведска	7,7%	4,7%	10,2%	53,8%	78,5%	80,5%	16,2%	14,6%	9,0%	27,7%	31,1%	53,8%	24,8%	24,3%
Швајцарска	33,6%	4,3%	16,2%	51,4%	75,1%	75,6%	20,6%	14,4%	8,1%	40,3%	24,7%	46,8%	24,8%	19,0%
Велика Британија	17,9%	7,4%	12,9%	50,1%	58,4%	56,1%	9,9%	9,1%	9,3%	20,9%	9,6%	33,4%	14,5%	15,3%
Европа 24 државе	20,3%	5,0%	14,9%	56,3%	67,5%	61,5%	17,3%	15,0%	13,1%	36,9%	28,9%	48,0%	24,4%	19,7%
Београд 2022/23 (*)	23,1%	5,6%	13,1%	75,0%	76,3%	61,9%	12,4%	32,2%	21,7%	71,0%	63,0%	57,4%	54,1%	61,0%

(a) У истраживању на Исланду нису прикупљани подаци.
(*) Београд 2022/23 – период истраживања је 12 месеци.

Самопријављено понашање возача мопеда + мотоцикала, бициклиста и пешака

Табела 4. Самопријављено понашање возача мопеда + мотоцикала, бициклиста и пешака, по државама, за регион Европе и за град Београд (% најмање једном у последњих 30 дана – резултати од 2 до 5 на скали од 5 тачака од 1 „никад“ до 5 „[скоро] увек“) .

	Возачи мопеда + мотоцикала		Бициклиста			Пешаци			
	возили, а можда били под дејством алкохола изнад дозвољене границе	возили мопед или мотоцикл без кациге	возили бицикл без кациге	возили бицикл и слушали музику користећи слушалице	возили бицикл по коловозу иако постоји бициклистичка стаза	прелазили коловоз са слушалицама на/у ушима	као пешак користили мобилни телефон током прелажења коловоза	прелазили коловоз када је црвено светло за пешаке	прелазили коловоз ван пешачког прелаза на местима где није дозвољено
Аустрија	21.8%	19.8%	69.1%	21.4%	35.9%	27.4%	60.7%	43.0%	71.8%
Белгија	21.3%	23.3%	82.8%	28.3%	37.2%	27.4%	55.5%	42.9%	71.5%
Бугарска	9.8%	30.3%	67.5%	30.3%	54.6%	31.7%	56.5%	24.8%	63.4%
Чешка	9.4%	21.7%	70.1%	23.5%	29.5%	28.8%	62.0%	37.7%	77.7%
Данска	28.0%	37.8%	72.0%	33.9%	30.5%	35.4%	58.4%	45.8%	69.8%
Финска	5.4%	21.6%	72.1%	35.1%	31.8%	38.9%	65.3%	56.3%	80.2%
Француска	33.7%	31.5%	74.3%	32.8%	44.8%	31.0%	61.1%	65.7%	72.8%
Немачка	18.1%	22.7%	72.9%	23.0%	41.3%	25.6%	49.7%	41.8%	67.1%
Грчка	16.4%	42.4%	53.1%	38.7%	66.2%	35.8%	62.9%	62.8%	80.6%
Мађарска	8.7%	30.6%	83.4%	21.7%	33.4%	31.8%	52.3%	36.0%	69.0%
Исланд	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	64.7%	72.5%	49.4%	73.9%
Ирска	22.1%	32.6%	50.8%	39.7%	43.0%	44.6%	66.1%	67.2%	80.3%
Италија	16.1%	17.0%	63.9%	30.5%	32.2%	32.2%	56.0%	37.7%	74.6%
Луксембург	12.8%	4.3%	59.2%	28.3%	51.8%	41.4%	71.9%	63.3%	76.5%
Холандија	18.4%	36.2%	87.0%	30.0%	26.3%	32.5%	52.4%	44.7%	66.8%
Норвешка	35.1%	40.4%	56.0%	44.2%	47.7%	52.5%	69.8%	59.2%	83.1%
Пољска	13.8%	33.6%	79.5%	33.0%	41.0%	36.7%	51.9%	35.5%	69.1%
Португал	10.4%	13.5%	45.7%	26.7%	28.0%	34.0%	69.0%	67.3%	79.8%
Србија	10.6%	37.3%	81.7%	24.1%	37.9%	28.6%	70.6%	52.0%	81.9%
Словенија	19.9%	25.8%	72.2%	14.9%	26.5%	20.8%	57.3%	30.1%	74.2%
Шпанија	20.2%	21.3%	53.7%	32.2%	38.8%	46.6%	73.7%	75.5%	84.5%
Шведска	18.2%	27.3%	70.7%	37.9%	54.0%	47.6%	61.4%	64.1%	79.9%
Швајцарска	15.2%	17.4%	55.0%	23.0%	39.1%	35.5%	60.4%	47.2%	73.8%
Велика Британија	38.9%	40.3%	49.4%	35.5%	43.5%	35.6%	60.6%	62.0%	77.8%
Европа 24 државе	19.8%	26.0%	69.0%	29.6%	39.0%	33.7%	58.9%	51.5%	74.1%
Београд 2022/23 (*)	11,9%	40,3%	47,2%	30,8%	39,0%	35,4%	54,9%	55,9%	76,4%

(a) У истраживању на Исланду нису прикупљани подаци.

(*) Београд 2022/23 – период истраживања је 12 месеци.

Прихватљивост других људи за небезбедно понашање у саобраћају

Табела 5. Прихватљивост других људи за небезбедно понашање у саобраћају, по државама, за регион Европе и за град Београд („у средини где живите, колико би било прихватљиво за већину других људи да возач аутомобила...“ - % прихватљивости - оцене 4 и 5 на скали од петостепеној скали од 1 „неприхватљиво“ до 5 „прихватљиво“).

	Вожња под утицајем		Заштитни системи		Ометана вожња	
	вози и кад мисли да је попио превише алкохола	вози 1 сат након употребе психоактивних супстанци	не користи сигурносни појас када вози	превози дете у аутомобилу без коришћења дечијег седишта	користи мобилни телефон током вожње	проверава или ажурира друштвене мреже током вожње
Аустрија	6,6%	3,8%	11,4%	4,9%	17,5%	9,3%
Белгија	4,6%	3,3%	6,1%	3,4%	6,0%	4,0%
Бугарска	5,4%	3,8%	15,5%	9,8%	20,5%	11,5%
Чешка	1,2%	0,9%	5,6%	1,8%	3,3%	1,9%
Данска	1,70%	1,90%	4,10%	1,40%	3,30%	3,00%
Финска	0,7%	0,7%	4,9%	2,2%	12,4%	5,3%
Француска	4,6%	3,1%	3,7%	2,2%	5,4%	5,1%
Немачка	4,6%	3,3%	8,0%	4,3%	10,0%	5,9%
Грчка	8,1%	6,1%	20,4%	10,2%	20,5%	16,8%
Мађарска	0,7%	1,0%	4,9%	2,6%	2,9%	1,9%
Исланд	7,7%	3,4%	11,9%	7,0%	8,0%	5,6%
Ирска	2,6%	2,5%	2,9%	1,8%	5,9%	3,9%
Италија	4,2%	2,4%	10,5%	4,2%	5,6%	4,7%
Луксембург	7,6%	4,0%	4,9%	4,0%	6,7%	7,0%
Холандија	1,3%	1,8%	3,8%	2,2%	2,3%	2,0%
Норвешка	3,0%	3,0%	3,1%	1,9%	8,2%	4,6%
Пољска	6,1%	3,5%	15,9%	7,7%	15,6%	8,9%
Португал	3,0%	2,3%	4,3%	2,6%	6,4%	4,9%
Србија	5,9%	5,4%	11,2%	6,6%	14,9%	10,0%
Словенија	3,1%	1,9%	5,2%	2,3%	4,9%	3,8%
Шпанија	4,3%	3,4%	5,2%	6,1%	9,5%	7,0%
Шведска	1,8%	2,0%	4,8%	1,4%	9,0%	4,5%
Швајцарска	3,2%	1,9%	7,1%	1,8%	6,3%	3,0%
Велика Британија	2,9%	3,9%	5,2%	4,0%	4,2%	4,4%
Европа 24 државе	4,1%	3,1%	7,7%	4,3%	8,2%	5,7%
Београд 2022/23	4,5%	2,4%	9,6%	7,0%	11,5%	5,9%

Лична прихватљивост за небезбедно понашање у саобраћају

Табела 6. Лична прихватљивост за небезбедно понашање у саобраћају, по државама, за регион Европе и за град Београд („у средини где живите, колико би било прихватљиво за већину других људи да возач аутомобила...“ - % прихватљивости - оцене 4 и 5 на скали од петостепеној скали од 1 „неприхватљиво“ до 5 „прихватљиво“).

	Вожња под утицајем		Брза вожња		Заштитни системи		Ометана вожња		Умор
	вози и кад мисли да је попио превише алкохола	вози 1 сат након употребе психоактивних супстанци	вози преко ограничења брзине у урбаним срединама	вози преко ограничења брзине на аутопуту	не користи сигурносни појас када вози	превози дете у аутомобилу без коришћења дечијег седишта	користи мобилни телефон током вожње	проверава или ажурира друштвене мреже током вожње	вози уморан или поспан
Аустрија	2,6%	2,1%	10,5%	29,0%	5,7%	2,6%	7,4%	3,1%	2,7%
Белгија	3,1%	1,8%	6,0%	18,0%	3,9%	1,6%	1,9%	1,7%	1,3%
Бугарска	2,0%	1,1%	3,3%	6,6%	6,0%	2,5%	5,4%	2,4%	1,8%
Чешка	1,1%	0,6%	3,1%	11,0%	5,2%	1,2%	3,6%	0,7%	1,0%
Данска	0,9%	1,0%	2,5%	15,7%	3,4%	1,1%	2,0%	1,2%	0,8%
Финска	0,2%	0,7%	7,4%	21,0%	4,1%	0,7%	7,2%	2,5%	1,0%
Француска	2,3%	1,2%	6,7%	17,3%	4,0%	0,9%	3,4%	1,5%	1,0%
Немачка	2,2%	1,9%	6,6%	18,0%	4,0%	1,8%	4,9%	2,3%	2,0%
Грчка	1,2%	1,3%	2,7%	8,6%	3,4%	1,2%	1,9%	4,8%	1,8%
Мађарска	0,5%	0,7%	2,4%	8,6%	2,4%	1,2%	0,6%	1,0%	0,4%
Исланд	3,4%	3,6%	7,3%	(a)	4,4%	3,6%	6,3%	6,1%	2,9%
Ирска	1,6%	1,5%	2,5%	8,9%	1,3%	1,1%	3,0%	1,1%	1,8%
Италија	1,4%	0,6%	2,6%	8,7%	4,0%	1,3%	1,4%	1,6%	0,9%
Луксембург	3,2%	1,3%	2,5%	20,9%	1,8%	0,7%	2,7%	1,6%	1,1%
Холандија	1,1%	1,3%	3,2%	14,3%	2,5%	1,3%	1,6%	1,3%	1,5%
Норвешка	1,6%	2,0%	3,3%	18,1%	1,9%	1,4%	4,2%	2,7%	1,4%
Пољска	2,1%	1,7%	8,2%	18,2%	8,4%	3,5%	5,6%	3,4%	2,3%
Португал	0,9%	1,1%	3,3%	15,7%	2,2%	0,8%	1,6%	1,1%	0,7%
Србија	1,0%	0,5%	2,9%	7,2%	3,9%	0,7%	1,4%	0,7%	0,3%
Словенија	0,6%	0,7%	1,6%	13,3%	2,0%	0,3%	1,3%	0,9%	0,2%
Шпанија	1,4%	1,0%	4,0%	10,2%	3,2%	2,8%	3,5%	3,9%	2,3%
Шведска	1,5%	0,9%	3,9%	23,9%	3,6%	0,5%	4,6%	1,6%	1,1%
Швајцарска	1,2%	1,4%	2,8%	21,9%	6,3%	0,7%	4,4%	1,3%	0,7%
Велика Британија	2,8%	2,6%	4,3%	10,3%	3,0%	2,7%	3,3%	2,2%	2,5%
Европа 24 државе	1,9%	1,5%	5,0%	14,3%	4,1%	1,8%	3,5%	2,2%	1,6%
Београд 2022/23	1,5%	1,1%	11,0%	30,8%	4,5%	3,6%	4,9%	1,9%	4,0%

Перцепција ризика

Табела 7. Перцепција ризика, по државама, за регион Европе и за град Београд (средња оцена на 11-степеној скали, где је 0 = веома несигурно и 10 = веома безбедно).

Држава/Град	Пешачење	Бициклиста	Мопед/ мотоцикл	Аутомобил као возач	Аутомобил као путник	Јавни превоз
Аустрија	8,3	7,2	6,2	8,0	7,2	8,2
Белгија	6,7	5,6	5,4	7,0	6,7	7,6
Бугарска	7,2	5,5	4,5	5,9	6,5	7,2
Чешка	7,3	6,1	5,5	6,8	6,9	7,8
Данска	8,4	7,3	6,4	8,2	7,7	8,1
Финска	8,2	7,2	6,4	7,9	7,6	8,2
Француска	7,6	5,9	5,5	7,2	6,7	7,7
Немачка	8,3	7,1	6,1	8,1	7,3	7,8
Грчка	7,1	4,5	4,6	6,5	6,7	7,9
Мађарска	7,3	6,1	5,2	6,8	7,2	7,9
Исланд	7,6	6,8	6,2	8,3	7,2	7,6
Ирска	7,4	5,5	5,4	7,4	7,3	8,0
Италија	7,5	6,1	5,5	7,1	6,4	7,1
Луксембург	8,2	6,2	5,8	7,9	6,9	8,0
Холандија	7,3	6,9	6,4	7,3	7,2	7,8
Норвешка	8,5	7,3	6,4	8,2	7,4	8,1
Пољска	7,0	6,4	6,1	6,7	6,7	7,2
Португал	7,5	6,2	5,7	7,6	7,3	8,1
Србија	6,7	5,7	5,1	7,0	7,2	7,6
Словенија	7,4	6,0	5,7	7,3	7,1	8,1
Шпанија	7,7	5,9	5,2	7,4	6,9	7,7
Шведска	8,3	7,1	5,8	7,6	7,3	7,7
Швајцарска	8,8	7,3	6,5	8,0	7,4	8,6
Велика Британија	7,8	6,1	5,3	7,6	7,4	7,7
Европа 24 државе	7,7	6,4	5,6	7,4	7,0	7,6
Београд 2022/23	6,7	5,3	5,1	6,9	6,5	6,7

Саобраћајна принуда – вероватноћа контроле

Табела 8. Саобраћајна принуда – вероватноћа контроле, по државама, за регион Европе и за град Београд („На уобичајеном путовању, колико је вероватно да ће Вас као ВОЗАЧА АУТОМОБИЛА контролисати полиција за ...“ – проценат вероватноће – резултати од 5 до 7 на седмостепеној скали од 1 „веома мало вероватно“ до 7 „веома вероватно“).

	Вожња под дејством алкохола	Вожња под дејством психоактивних супстанци	Поштовање ограничења брзине	Коришћење сигурносног појаса
Аустрија	23,5%	10,5%	43,1%	25,0%
Белгија	21,8%	14,3%	38,5%	19,6%
Бугарска	35,8%	26,5%	53,2%	50,1%
Чешка	38,5%	19,1%	46,2%	35,7%
Данска	10,9%	8,0%	26,0%	15,5%
Финска	15,6%	7,3%	48,7%	10,4%
Француска	15,1%	9,5%	32,9%	17,2%
Немачка	14,0%	10,1%	32,4%	19,8%
Грчка	20,8%	11,2%	38,5%	32,8%
Мађарска	32,0%	16,2%	47,4%	34,1%
Исланд	34,8%	27,8%	57,7%	47,7%
Ирска	19,5%	11,3%	36,5%	23,1%
Италија	20,5%	16,5%	37,3%	28,8%
Луксембург	14,7%	6,0%	32,9%	16,6%
Холандија	16,0%	13,0%	40,3%	21,7%
Норвешка	15,3%	13,1%	30,4%	24,2%
Пољска	53,1%	22,6%	56,1%	53,7%
Португал	26,5%	13,9%	40,7%	30,0%
Србија	44,5%	16,1%	57,1%	55,1%
Словенија	32,0%	11,0%	44,1%	36,5%
Шпанија	35,0%	26,1%	42,3%	35,8%
Шведска	15,9%	10,8%	29,8%	13,1%
Швајцарска	17,4%	10,7%	35,1%	24,0%
Велика Британија	11,9%	9,6%	24,9%	13,9%
Европа 24 државе	22,6%	14,4%	37,4%	26,5%
Београд 2022/23 (*)	26,6%	13,8%	52,3%	49,0%

(*) У граду Београду је истраживање вршено на петостепеној скали, па су сабирани резултати 4 и 5.

Саобраћајна принуда – самопријављено понашање

Табела 9. Саобраћајна принуда – самопријављено понашање, по државама, за регион Европе и за град Београд („У протеклих 12 месеци колико пута Вас је полиција као ВОЗАЧА АУТОМОБИЛА контролисала за вожњу под дејством …“ – % најмање једном у последњих 12 месеци).

	Вожња под дејством алкохола	Вожња под дејством психоактивних супстанци (осим лекова)
Аустрија	19,2%	3,6%
Белгија	24,1%	4,1%
Бугарска	41,3%	13,8%
Чешка	41,7%	7,5%
Данска	8,9%	2,2%
Финска	38,9%	3,3%
Француска	15,2%	2,2%
Немачка	7,2%	2,5%
Грчка	24,8%	5,3%
Мађарска	36,9%	3,8%
Исланд	24,2%	8,2%
Ирска	22,5%	5,8%
Италија	9,3%	3,5%
Луксембург	14,5%	1,2%
Холандија	10,3%	3,3%
Норвешка	21,5%	5,4%
Пољска	46,7%	4,4%
Португал	21,8%	3,5%
Србија	44,6%	3,0%
Словенија	25,2%	2,6%
Шпанија	30,2%	9,7%
Шведска	22,7%	3,1%
Швајцарска	12,7%	3,4%
Велика Британија	4,4%	2,8%
Европа 24 државе	18,4%	4,1%
Београд 2022/23	43,9%	5,6%