

# UTJECAJ RAZNIH ČIMBENIKA NA SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA

---

Istraživanje javnog mnijenja o stanju sigurnosti, ponašanju te navikama sudionika u cestovnom prometu

Visoka policijska škola Zagreb


Centar za policijska istraživanja

NACIONALNI  
PROGRAM  
SIGURNOSTI  
CESTOVNOG  
PROMETA



CENTAR ZA POLICIJSKA ISTRAŽIVANJA  
Visoka policijska škola Zagreb, Hrvatska  
CENTER FOR POLICE RESEARCH  
Police College, Zagreb, Croatia





*„Na hrvatskim se cestama posljednjih deset godina prosječno dogodilo **37 288** prometnih nesreća. U **31,9** posto nesreća stradavale su osobe. Godišnje je u prometu prosječno stradavala **16 581** osoba. Teške tjelesne ozljede zadobilo je **18,2** posto osoba, dok je **2,2** posto osoba godišnje pogibalo, što je prosječno godišnje **376** osoba. Prometne su nesreće i nadalje ubojica broj jedan mladih ljudi u dobi između 10 i 25 godina u cijelom svijetu pa i u Hrvatskoj“.*  
*(Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2018., 2019:1)*



# Uvodno problemsko obrazloženje i osnovne informacije

Motorizirani cestovni promet bitno je obilježje suvremenog načina života koje u sebi nosi brojne sigurnosne rizike po život i zdravlje ljudi te sigurnost njihove imovine. Nažalost, svake godine u svijetu u prometnim nesrećama pogine 1.300.000 ljudi, a 50.000.000 ih bude ozlijeđeno te se predviđa da će do 2030. godine prometne nesreće postati peti uzrok smrtnosti, odnosno da će poginuti 2.400.000 osoba ako se nastave sadašnji trendovi.<sup>1</sup>

Zbog iznimne važnosti ovog područja sigurnosti Vlada Republike Hrvatske od 1994. godine provodi Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa (Nacionalni program), kojim se želi osigurati holistički i kontinuirani pristup u provedbi mjera i aktivnosti nužnih za povećanje sigurnosti te smanjenje rizika u prometu na cestama. Provedbom Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. nastavlja se težnja da se ostvare njegovi glavni ciljevi, od kojih je prioritet smanjenje broja poginulih osoba za 50 posto do 2020. godine u odnosu na 2010. godinu. Drugim riječima, do 2020. godine trebali bismo se približiti broju od 213 poginulih u prometu. Nažalost, brojem poginulih u 2018. godini Hrvatska se udaljava od tog cilja. Sa stopom poginulih u 2018. godini od 7,7 na 100.000 stanovnika Hrvatska je pri dnu zemalja Europske unije jer je prosjek Unije 5,5 poginulih. Mjere kojima bi se do 2020. godine broj

---

<sup>1</sup> Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine (Narodne novine, broj: 59/11:6).

<sup>2</sup> Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti – Izvješće o razinama rizika na dionicama autoceste A3 utvrđenim prema EuroRAP/iRAP SRS metodologiji, 2017.; Istraživanje učestalosti poštovanja ograničenja brzina, korištenja pokazivača

poginulih trebao smanjiti na 213 osoba provode se na sljedećim poljima djelovanja:

- ✓ promjeni ponašanja sudionika u prometu
- ✓ boljoj cestovnoj infrastrukturi
- ✓ sigurnijim vozilima
- ✓ učinkovitoj medicinskoj skrbi nakon prometnih nesreća
- ✓ ostalim poljima djelovanja.

Kako bi se stanje sigurnosti u prometu razmotrilo i sa znanstvenog aspekta, u proteklih nekoliko godina u Republici Hrvatskoj provodilo se nekoliko istraživanja vezanih uz sigurnost cestovnog prometa.<sup>2</sup> S obzirom na činjenicu da se trenutačno nalazimo u razdoblju zaključivanja i evaluacije Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa projektiranog za razdoblje do 2020. godine te pripreme donošenja novog Nacionalnog programa za period od 2021. do 2030. godine, potrebno je provesti znanstveno istraživanje kako bi se sagledali razni čimbenici koji utječu na stanje sigurnosti u području cestovnog prometa. Istraživanje javnog mnijenja o stanju sigurnosti, ponašanju te navikama sudionika u cestovnom prometu, provedeno u okviru Centra za policijska istraživanja Visoke

smjera i mobitela kod vozača motornih vozila te svrhovitost instaliranja preventivnih radara – cijela RH, 2016; Istraživanje učestalosti korištenja sigurnosnog pojasa u osobnim automobilima i zaštitnih kaciga na motociklima i mopedima, 2015.; Izvješće o razinama rizika na dionicama državne ceste D8 utvrđenim prema EuroRAP/iRAP RPS metodologiji, 2015; HAK – Sigurnost djece u prometu, MUP – Utjecaj raznih čimbenika na stanje sigurnosti, 2009.

policijske škole usmjereno je na jedno od ključnih polja djelovanja Nacionalnog programa, a to je promjena ponašanja sudionika u prometu.

**Naručitelj:** MUP – Ministarstvo unutarnjih poslova RH-a, Radna skupina za Nacionalni program sigurnosti prometa na cestama

**Nositelj projekta:** Visoka policijska škola  
Centar za policijska istraživanja

**Agencija za provedbu terenskog prikupljanja podataka:** Kvaka – Ured za kreativnu analizu d.o.o., Bulićeva 3, Zagreb, zastupana po: Tamara Kraus

**Cilj istraživanja:** Istraživanje javnog mnijenja o stanju sigurnosti, ponašanju te navikama sudionika u cestovnom prometu

**Metodologija:** Multimode: kombinacija telefonskog istraživanja (CATI (800 – 40 %)) i *online* istraživanja (CAWI (1200 – 60 %))

**Uzorak:** Uzorak je ukupno obuhvatio 2072 ispitanika starijih od 16 godina. Uzorak je reprezentativan za Republiku Hrvatsku prema spolu, dobi i regijama, što znači da se rezultati ovog istraživanja mogu primijeniti na ukupnu populaciju.

**Terensko prikupljanje podataka:** Rujan i listopad 2019. godine

**Izveštaj:** Finalni izvještaj

**Istraživački tim:** dr. sc. Krunoslav Borovec, doc. dr. sc. Stjepan Gluščić, doc. dr. sc. Mirjana Kondor-Langer, mr. sc. Davor Štrk, Izidora Radek, Ana Marija Dunaj i Josip Mataija

**Glavni ciljevi istraživanja:**

1. Utvrditi percepciju građana o poznavanju i kršenju prometnih propisa
2. Utvrditi poštivanje prometnih propisa pješaka i vozača
3. Procijeniti izvjesnost kažnjavanja nakon počinjenog prekršaja
4. Utvrditi učinak kazne na promjenu ponašanja u prometu
5. Ispitati doživljeno iskustvo nezgode/nesreće u prometu na cestama i povezanost tog iskustva s ponašanjem u prometu
6. Utvrditi percepciju građana o ponašanju prometnih policajaca
7. Utvrditi percepciju odgovornih institucija za poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa i ocijeniti njihov rad te
8. Utvrditi kakva je percepcija građana o institucijama odgovornima za poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa.

## Metodologija

Istraživanje javnog mnijenja o stanju sigurnosti, ponašanju te navikama sudionika u cestovnom prometu kvantitativno je istraživanje u kojem je korišten multimetodski pristup u terenskom prikupljanju podataka, i to kombinacija telefonskog istraživanja (CATI – 40 %) i *online* istraživanja (CAWI – 60 %). U istraživanje su uključeni ispitanici s cijelog područja Republike Hrvatske stariji od 16 godina, a korišten je anketni upitnik sastavljen u suradnji istraživačkog tima i agencije za provedbu terenskog ispitivanja, a na osnovi anketnog upitnika iz 2009. godine, kako bi se osigurala usporedivost podataka. Uzorak je bio stratificiran prema spolu i dobi ispitanika te regiji<sup>3</sup>. Na grafikonu 1. prikazana je struktura uzorka prema varijablama: spol, dob, obrazovanje, prosječna mjesečna primanja kućanstva, godine vozačkog iskustva, radni status, kažnjavanje, iskustvo prometne nesreće i regije. Za utvrđivanje statistički značajnih razlika u dobivenim rezultatima ovog istraživanja i Istraživanja o sigurnosti prometa u Republici Hrvatskoj 2009. godine korišten je hi-kvadrat test (razina značajnosti je 5 %) <sup>4</sup>. S obzirom na navedeno, ovo izvješće ima karakter evaluacijskog izvješća u kontekstu utjecaja mjera i aktivnosti iz Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa 2010. – 2020. na ponašanje sudionika u prometu. Podaci prikupljeni u rujnu i listopadu 2019. godine na

<sup>3</sup> **Zagreb i okolica** – Grad Zagreb i Zagrebačka županija; **sjeverna Hrvatska** – Krapinsko-zagorska, Varaždinska, Koprivničko-križevačka, Bjelovarsko-bilogorska, Virovitičko-podravka i Međimurska županija; **Slavonija** – Požeško-slavonska, Brodsko-posavska, Osječko-baranjska i Vukovarsko-srijemska županija; **Dalmacija** – Zadarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska i Dubrovačko-neretvanska županija; **Istra, Primorje i Gorski kotar** – Primorsko-goranska i Istarska županija;



uzorku od 2072 ispitanika obrađeni su u statističkom računalnom programu SPSS. Ovo izvješće sadrži osnovne deskriptivne rezultate istraživanja, dok će se u nastavku projekta provesti korelacijske analize kako bi se utvrdili prediktori rizičnih ponašanja u prometu. Eventualna ograničenja istraživanja su u samoprocjeni ispitanika, što može u određenoj mjeri utjecati na davanje odgovora koji su društveno prihvatljivi. Na rezultat istraživanja može utjecati i što je istraživanje provedeno u vrijeme intenzivne medijske kampanje oko izmjena Zakona o sigurnosti prometa na cestama s naglaskom na strože kažnjavanje prekršitelja u prometu.

**Lika, Kordun i Banovina** – Sisačko-moslavačka, Karlovačka i Ličko-senjska županija.

<sup>4</sup> Vjerojatnost pogrešnog zaključka manja je od 5 %. Bez obzira na veličinu razlike, razlika koja je nađena nije slučajna, već razlika vrlo vjerojatno postoji i među populacijom.

# SAŽETAK REZULTATA ISTRAŽIVANJA I KLJUČNI NALAZI

## # 1.

Istraživanje je provedeno na uzorku reprezentativnom za Republiku Hrvatsku prema spolu, dobi i regijama, što znači da se rezultati mogu primijeniti na ukupnu populaciju.

## # 2.

Velik broj građana upravlja vozilima prije stjecanja prava iako u tom području postoje pozitivni pomaci u odnosu na 2009.

## # 3.

Upravljanje vozilom prije stjecanja prava najzastupljenije je na području Like, Korduna i Banovine (31,4 %).

## # 4.

Ukupno 64 % vozača krši prometne propise, među njima najveći je udio onih koji to čine ponekad.

## # 5.

Promatrano prema regijama, prometni propisi koji se odnose na vozače najčešće se krše na području Like, Korduna i Banovine. U odnosu na dobne skupine ispitanika, prometne propise najčešće krše mladi vozači od 20 do 29 godina.

---

**# 6.**

Propisi koji se odnose na pješake najviše se krše na području Slavonije, a zatim u Zagrebu i okolici. Značajan je i udio populacije 60+ koja krši ove propise, što se tumači u kontekstu njihove smanjene mobilnosti i sposobnosti izbjegavanja iznenadnih opasnosti.

---

**# 7.**

Vozači najčešće krše propis prekoračenja brzine do 20 km/h od dopuštene, što može biti povezano s tolerancijom na lakše prekršaje. Međutim, zabilježeno stanje lošije je nego 2009.

---

**# 8.**

Vozači često čine i prekršaje neodržavanja sigurnosnog razmaka između vozila te prekoračuju brzinu i do 50 km/h, ali u tom području nešto je povoljnije stanje nego 2009.

---

**# 9.**

U 2019. godini u odnosu na 2009. više je vozača koji čine prekršaje: oduzimanje prednosti prolaska pješaka, oduzimanje prednosti prolaska drugih vozila, upravljanje vozilom nakon konzumacije alkohola, prekoračenje brzine do 20 km/h od dopuštene i nedopušteno korištenje mobitela za vrijeme upravljanja vozilom.

---

**# 10.**

U odnosu na prekršaje koje čine mladi vozači, stanje je bolje nego 2009. godine.

---

**# 11.**

Tek je svaki drugi vozač koji čini prekršaj uvjeren da će platiti propisanu kaznu. Međutim, u odnosu na razdoblje prije 10 godina, u 2019. manje je onih koji misle da će izbjeći plaćanje kazne, što se može pripisati pozitivnim učincima prekršajne reforme.

---

**# 12.**

Uvjerenje kod vozača iz Like, Korduna i Banovine te sjeverne Hrvatske da sigurno neće platiti kaznu nego će se "izvući", u nešto je većem postotku od nacionalnog prosjeka. U mogućnost izbjegavanja plaćanja kazne kroz dogovor s policijskim službenikom najuvjereniji su prekršitelji iz sjeverne Hrvatske.

---

**# 13.**

Vjerojatnost zaustavljanja od strane policije, nakon počinjenog prekršaja izuzetno je mala (20:1). Ovaj je podatak znatno nepovoljniji u odnosu na istraživanje iz 2009.

---

**# 14.**

Svaki drugi vozač bicikla ne nosi zaštitnu kacigu.

---

**# 15.**

Pješaci najčešće čine prekršaj prelaska preko kolnika na neoznačenom mjestu.

---

---

**# 16.** Dvije trećine putnika u automobilu ne koristi pojas kada se prevozi na stražnjem sjedalu.

---

**# 17.** Udio onih ispitanika koje policija nije nikada zaustavila nakon počinjenog prekršaja u svojstvu pješaka ili putnika u vozilu najveći je na području Like, Korduna i Banovine.

---

**# 18.** U mogućnost izbjegavanja kazne za pješake i putnike u vozilima najuvjereniji su ispitanici na području sjeverne Hrvatske te Like, Korduna i Banovine, što je povezano i s činjenicom da je tamo najmanje onih koje je policija zaustavila nakon počinjenih prekršaja.

---

**# 19.** Najveći broj građana po razini opasnosti alkohol stavlja na prvo mjesto, zatim korištenje mobitela kao najčešćeg uzroka ometanja pažnje.

---

**# 20.** Građani u manjoj mjeri krše prometne propise u inozemstvu jer su uvjereni u efikasniji sustav kontrole i naplate kazne.

---

**# 21.** Djeca u najranijoj dobi u najvećoj se mjeri prevoze u automobilima na način koji nije siguran, odnosno protivan je zakonskim odredbama. Pri tome svaki deseti vozač zna da djecu ne prevozi pravilno.

---

**# 22.** Nakon kažnjavanja u prometu većina kažnjenih vozača manje krši prometne propise.

---

**# 23.** Većina građana smatra da je nadzor u prometu prisutan ali u nedovoljnoj mjeri.

---

**# 24.** Najveći dio građana percipira MUP kao najodgovorniju instituciju u RH za poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa. Nakon MUP-a, sljedeća institucija po odgovornosti jest Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture te Vlada RH.

---

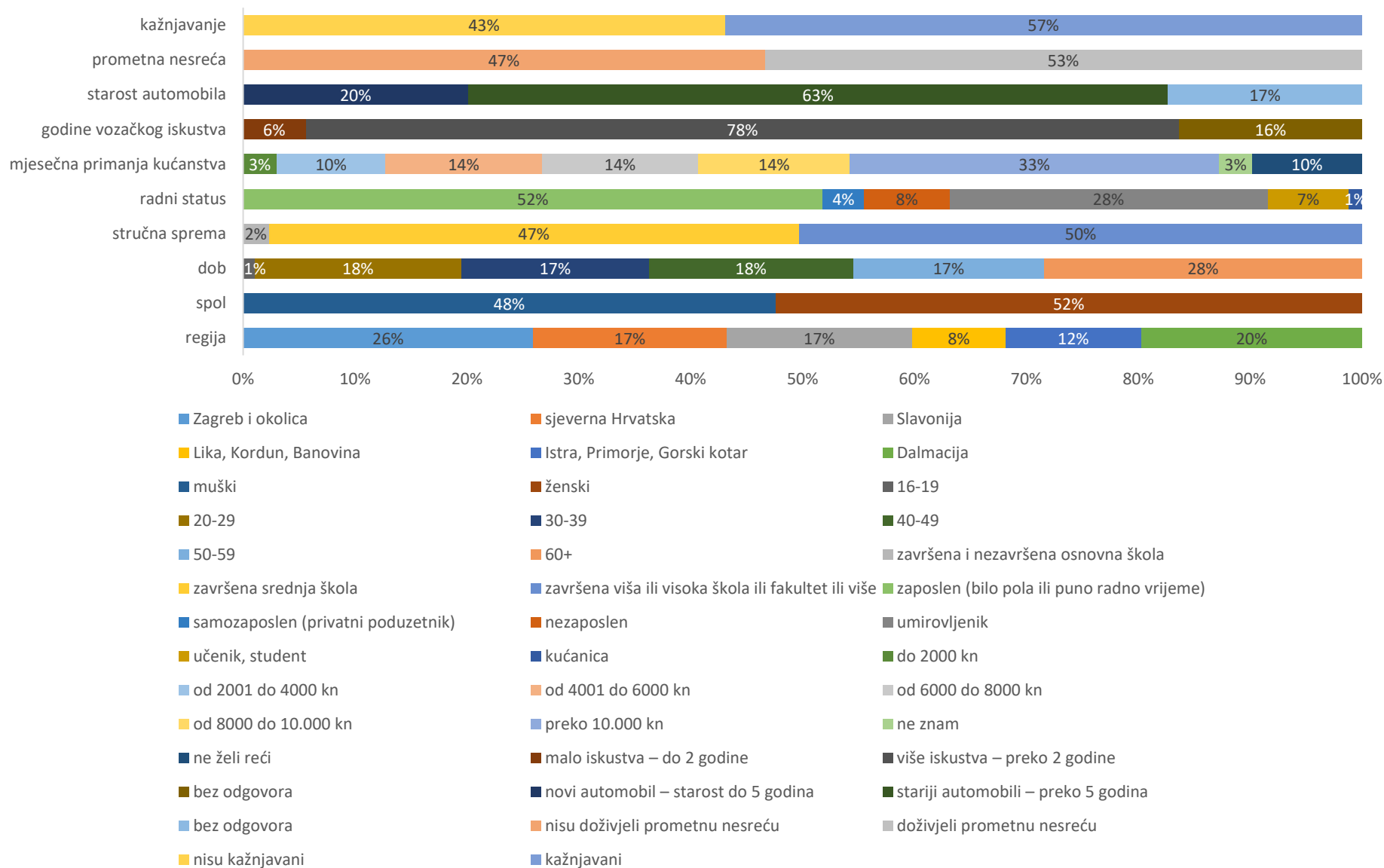
**# 25.** U odnosu na ponašanje policijskih službenika prometne policije prema građanima, zabilježeni su pozitivni pomaci posljednjih 10 godina.

---



Grafikon 1.

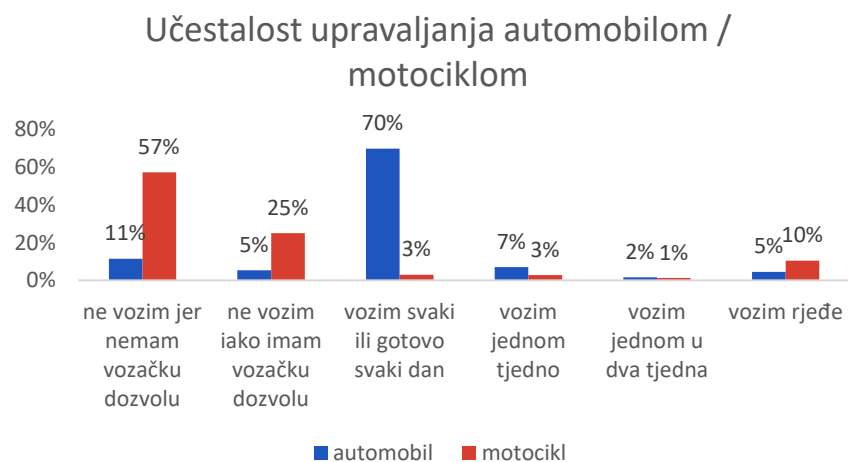
Uzorak (N = 2072)



## Rezultati

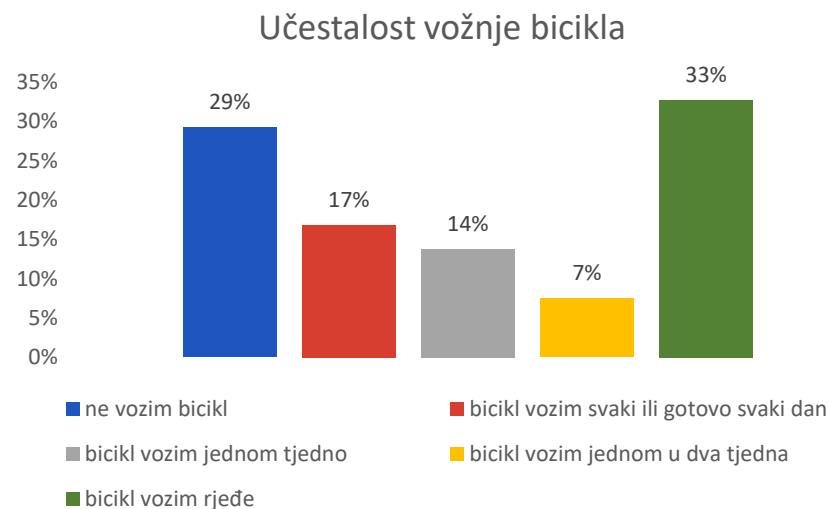
Na temelju dobivenih rezultata može se zaključiti da 84 % ispitanika vozi automobil, s tim da 70 % automobil vozi svaki ili gotovo svaki dan, 7 % jedanput tjedno, a 7 % još rjeđe. U uzorku 11 % osoba nema vozačku dozvolu za automobil, dok 5 % posjeduje vozačku dozvolu, ali ne vozi automobil. Prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova<sup>5</sup>, broj vozača u 2018. godini na 100.000 u Hrvatskoj iznosi 56.947.

Grafikon 2.



Motocikl vozi 18 % hrvatske populacije starije od 16 godina. Čak 57 % uopće nema vozačku dozvolu, dok njih 25 % ima vozačku dozvolu, ali motocikl ne vozi. Samo 3 % motocikl vozi svaki ili gotovo svaki dan, dok ostalih 15 % motocikl vozi jedanput tjedno ili rjeđe. Kada je u pitanju vožnja bicikla, dobiveni podaci govore da 71 % populacije vozi bicikl, od čega 17 % to radi svaki ili gotovo svaki dan. Bicikl uopće ne vozi 29 % građana, a većina njih koristi bicikl jedanput tjedno ili rjeđe (54 %).

Grafikon 3.



<sup>5</sup> Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2018. (2019:14).

[https://mup.gov.hr/UserDocsImages//statistika/2019//bilten\\_promet\\_2018.pdf](https://mup.gov.hr/UserDocsImages//statistika/2019//bilten_promet_2018.pdf).

(pristupljeno: 19. studenog 2019.)

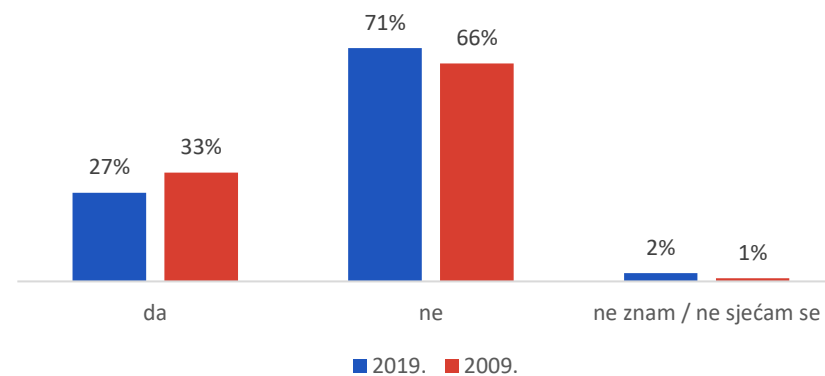
Osobe koje sada posjeduju vozačku dozvolu, pitane su jesu li motornim vozilom (bilo automobilom, bilo motociklom) upravljale i prije dobivanja ovog dokumenta. Rezultati pokazuju da je čak 27 % ispitanika nekada bilo u prekršaju jer su motornim vozilom upravljali i prije nego što im je izdana vozačka dozvola. Ovi podaci govore o pozitivnom pomaku u odnosu na razdoblje prije 10 godina, kada je 33 % ispitanika upravljalo motornim vozilom prije stjecanja prava. Dobivena razlika može se smatrati statistički značajnom jer je  $\chi^2 = 18,06$  (df = 1; p < 0,05).

Prekršaj ovakvog tipa češće od prosjeka populacije rade muškarci (34,7 % – u istraživanju iz 2009. taj podatak je iznosio 43 %), mlađe osobe, studenti i učenici, te osobe nižeg obrazovanja. Posebno je značajno istaknuti podatak da je upravljanje vozilom prije stjecanja prava najzastupljenije na području Like, Korduna i Banovine (31,4 %).



Grafikon 4.

#### Upravljanje vozilom prije stjecanja prava 2019./2009.







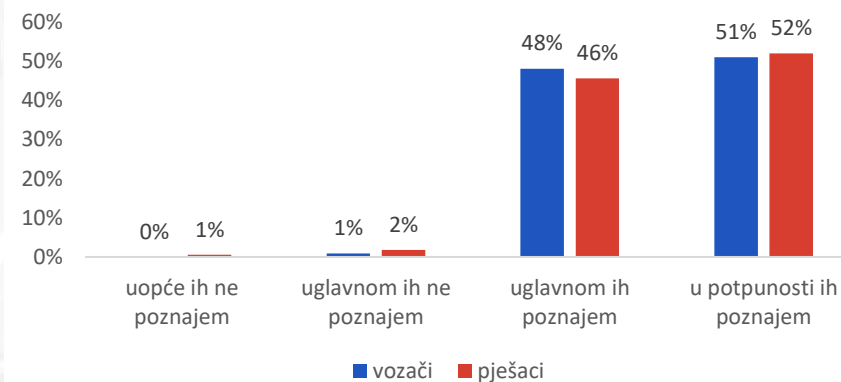
Grafikon 5.

Na temelju rezultata prikazanih na Grafikonu 5., vidljivo je da pješaci i vozači gotovo podjednako procjenjuju svoje znanje o propisima koji se odnose na vozače, odnosno propisima koji se odnose na pješake. Gotovo svi ispitanici smatraju da poznaju obje skupine propisa, s tim da polovica smatra da ih poznaje u potpunosti.

Među osobama koje žive u Lici, Kordunu i Banovini nešto je niži udio onih koji smatraju da u potpunosti poznaju propise koji se odnose na vozače (44,2 %), kao i među ispitanicima s područja Istre, Primorja i Gorskog kotara (43,6 %).

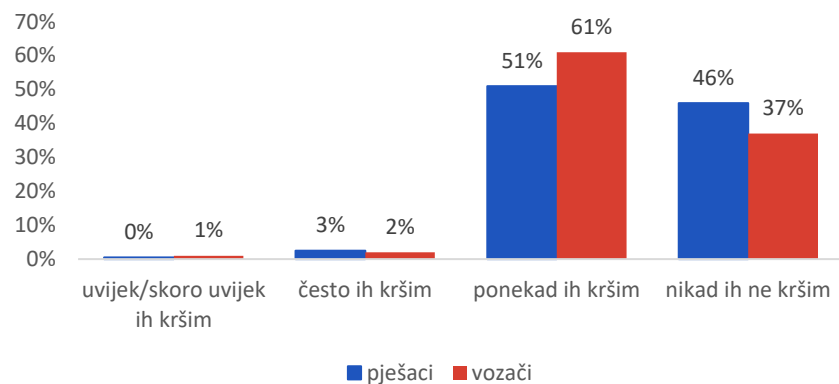
Među osobama nižeg obrazovanja (završena ili nezavršena osnovna škola) najmanje je onih koji smatraju da u potpunosti poznaju propise koji se odnose na pješake (32,7 %).

### Poznavanje prometnih propisa koji se odnose na vozače/pješake



Grafikon 6.

### Kršenje prometnih propisa koji se odnose na pješake/vozače



Rezultati na grafikonu 6. pokazuju da se više krše propisi koji se odnose na vozače, nego oni koji su namijenjeni pješacima u prometu. Naime, 46 % pješaka nikada ne krši propise, dok je takvih među vozačima 36 %. Drugim riječima, 64 % vozača krši prometne propise, među kojima je najveći udio onih koji to čine ponekad (61 %). U odnosu na stanje utvrđeno istraživanjem provedenim 2009. godine, pozitivan je pomak vidljiv u povećanju broja vozača koji nikada ne krše prometne propise ( $\chi^2 = 30,41$ ,  $df = 3$ ,  $p < 0,05$ ). Naime 2009. godine 32 % ispitanika izjavilo je kako ne krši prometne propise koji se odnose na vozače, dok je udio takvih vozača u 2019. godini 36,5 %. Udio onih sudionika u prometu (vozača i pješaka) koji često krše prometne propise u oba je istraživanja podjednak i kreće se između 2 i 3 %.

Na području Like, Korduna i Banovine najviše je onih koji često ili uvijek krše prometne propise koji se odnose na vozače (6 %), kao i među ispitanicima

u dobi od 20 do 29 godina (4,6 %). Propisi koji se odnose na pješake, prema iskazu ispitanika, najviše se krše na području Slavonije, a zatim u Zagrebu i okolici. Značajan je i udio populacije 60+ koja krši ove propise (37,6 % ponekad, a 2,8 % često ili uvijek), što se tumači u kontekstu njihove smanjene mobilnosti i sposobnosti izbjegavanja iznenadnih opasnosti.

Istraživanju je bio cilj ispitati koliko često vozači na području Hrvatske rade 14 prekršaja prikazanih u grafikonu 7. Prema rezultatima vidimo da, od svih ispitivanih prekršaja, vozači najčešće krše propis prekoračenja brzine do 20 km/h od dopuštene, 63 % ih ponekad radi ovaj prekršaj, 13 % često, a 2 % uvijek.

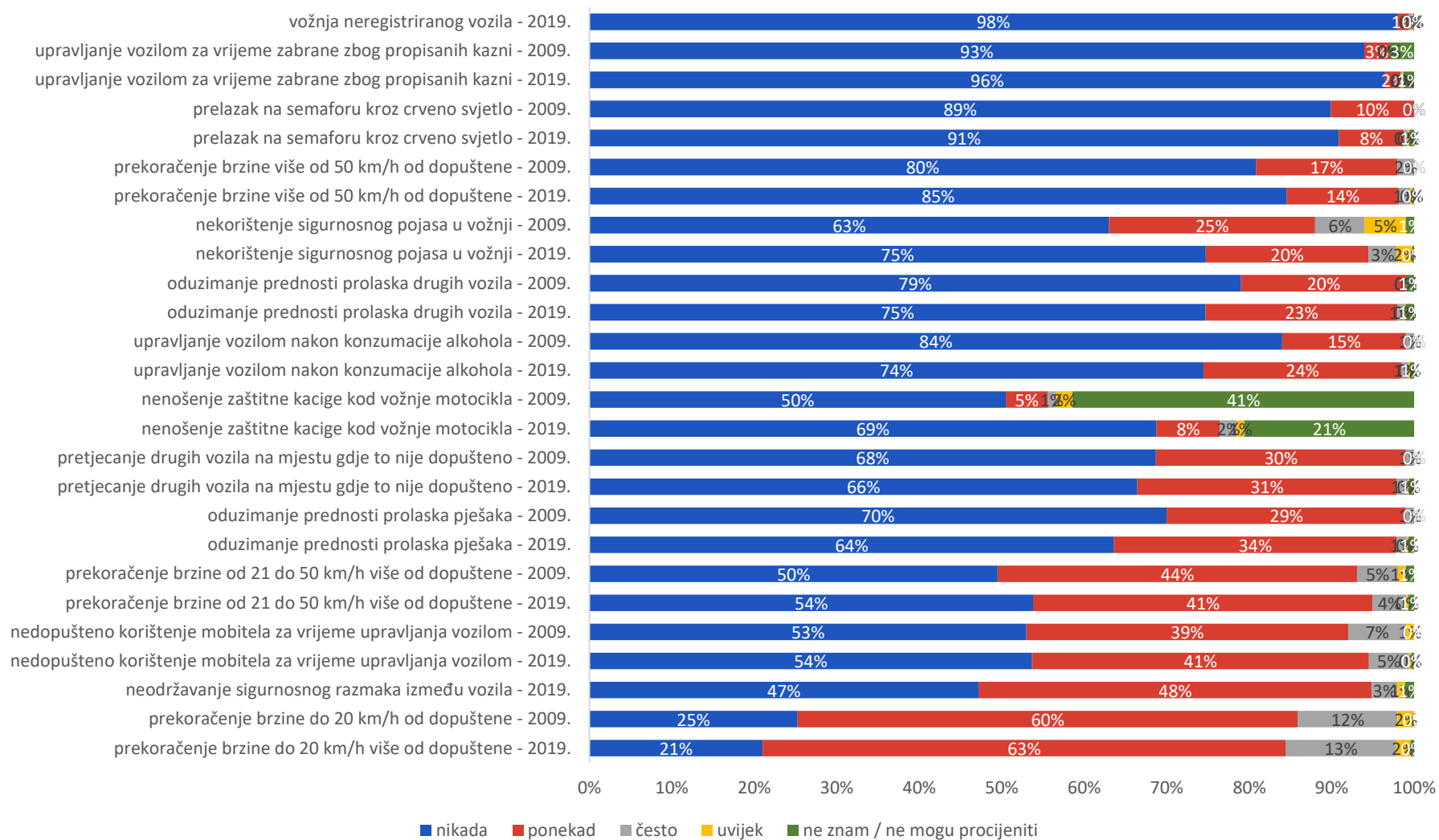
Dobiveni rezultati pokazuju negativnije stanje u odnosu na rezultate iz 2009. godine. Prema tom istraživanju, 60 % ih ponekad radi ovaj prekršaj, 12 % često, a 2 % uvijek. To znači da ne samo da nije došlo do pozitivnog pomaka, već je zabilježeno lošije stanje s obzirom na to da 4 % uzorka više čini ovaj prekršaj. S obzirom na to da se radi o reprezentativnim uzorcima, dobiveni rezultat može se primijeniti za ukupnu populaciju.

Uz navedeni, vozači najčešće čine i prekršaje neodržavanja sigurnosnog razmaka između vozila (48 % ovaj prekršaj čini ponekad, 3 % često, 1 % uvijek) te prekoračuju brzinu i do 50 km/h od dopuštene (41 % ponekad i često 4 %).

Usporedni podaci pokazuju da je ovih prekršitelja u 2019. godini za 5 % manje nego 2009. godine. U najmanjoj se mjeri krši propis upravljanja neregistriranim vozilom (98 % vozača nikada to ne radi), odnosno ne upravlja se vozilom za vrijeme zabrane zbog kazni (96 % to nikada ne radi).

Grafikon 7.

Istraživani prekršaji vozača u prometu 2019./2009.





Kad je riječ o ovim prometnim prekršajima, u odnosu na dvije vremenske točke vidljive su razlike, tako da je u 2019. godini:

- **Manje vozača koji čine prekršaj:**

- ✓ Nenošenje zaštitne kacige kod motociklista ( $\chi^2 = 9,69$ ;  $df = 3$ ;  $p < 0,05$ )
- ✓ Prolazak na semaforu kroz crveno svjetlo ( $\chi^2 = 4,31$ ;  $df = 1$ ;  $p < 0,05$ )
- ✓ Vožnja neregistriranog vozila ( $\chi^2 = 27,41$ ;  $df = 1$ ;  $p < 0,05$ )
- ✓ Nekorištenje sigurnosnog pojasa u vrijeme vožnje ( $\chi^2 = 62,02$ ;  $df = 3$ ;  $p < 0,05$ )
- ✓ Prekoračenje brzine od 21 do 50 km/h više od dozvoljene ( $\chi^2 = 12,9$ ;  $df = 3$ ;  $p < 0,05$ )
- ✓ Prekoračenje brzine više od 50 km/h više od dopuštene ( $\chi^2 = 17,05$ ;  $df = 3$ ;  $p < 0,05$ ).

- **Više vozača koji čine prekršaj:**

- ✓ Oduzimanje prednosti prolaska pješaka (nezaustavljanje na pješačkom prijelazu) ( $\chi^2 = 14,81$ ;  $df = 2$ ;  $p < 0,05$ )
- ✓ Oduzimanje prednosti prolaska drugih vozila ( $\chi^2 = 6,52$ ;  $df = 2$ ;  $p < 0,05$ )
- ✓ Upravljanje vozilom nakon konzumacije alkohola ( $\chi^2 = 48,29$ ;  $df = 2$ ;  $p < 0,05$ )
- ✓ Prekoračenje brzine do 20 km/h od dopuštene ( $\chi^2 = 9,57$ ;  $df = 3$ ;  $p < 0,05$ )
- ✓ Nedopušteno korištenje mobitela za vrijeme upravljanja vozilom ( $\chi^2 = 14,21$ ;  $df = 3$ ;  $p < 0,05$ ).

- **Podjednako vozača koji čine prekršaj,**

- odnosno nije utvrđena statistički značajna razlika između rezultata istraživanja koja su provedena u razmaku od 10 godina:
- ✓ Pretjecanje drugih vozila na mjestu gdje to nije dopušteno
- ✓ Upravljanje vozilom za vrijeme zabrane.



#### **VIŠE PREKRŠAJA VOZAČA**

Oduzimanje prednosti prolaska pješaka (nezaustavljanje na pješačkom prijelazu)

Oduzimanje prednosti prolaska drugih vozila

Upravljanje vozilom nakon konzumacije alkohola

Prekoračenje brzine do 20 km/h više od dopuštene

Nedopušteno korištenje mobitela za vrijeme upravljanja vozilom.

#### **JEDNAKO PREKRŠAJA VOZAČA**

Pretjecanje drugih vozila na mjestu gdje to nije dopušteno

Upravljanje vozilom za vrijeme zabrane.

#### **MANJE PREKRŠAJA VOZAČA**

Nenošenje zaštitne kacige kod motociklista

Prolazak na semaforu kroz crveno svjetlo

Vožnja neregistriranog vozila

Nekorištenje sigurnosnog pojasa u vrijeme vožnje

Prekoračenje brzine od 21 do 50 km/h više od dopuštene

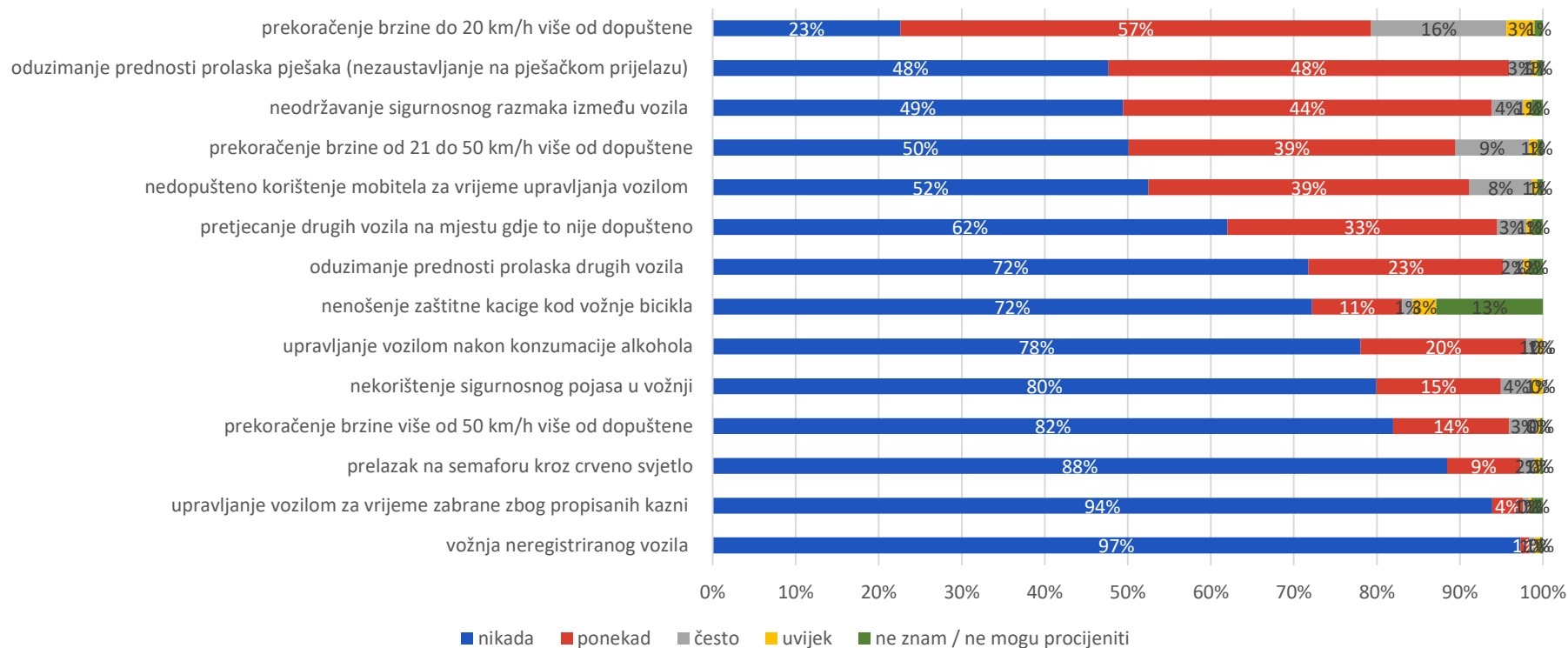
Prekoračenje brzine više od 50 km/h više od dopuštene.

Navedene prekršaje češće od prosjeka svih vozača rade mladi vozači u dobi od 20 do 29 godina. Njih 16,3 % često prekoračuje brzinu od 20 km/h više od dopuštene, a njih 9,9 % često prekorači i do 50 km/h više od dopuštene. Uz navedeno, osobe ove dobi (19,9 %) ponekad konzumiraju alkohol za vrijeme vožnje (to je manje od ukupnog prosjeka koji iznosi 24 %). Čak 36 % mladih od 20 do 29 godina pretječu vozila na mjestima gdje to nije

dopušteno, dok 26,5 % ponekad oduzima prednost drugim vozilima, a 61,6 % oduzima prednost i pješacima (najviše njih to čini ponekad 48,2 %). Isto tako, njih 9 % ponekad prolazi kroz crveno svjetlo na semaforu, dok 48 % često koristi mobitel za vrijeme vožnje. Generalno, kada je u pitanju ova kategorija vozača, u većini područja zabilježeno je bolje stanje u odnosu na mjerenje iz 2009. godine.

Grafikon 10.

### Koliko često mladi vozači čine prekršaje u prometu?





Karta 1. Zastupljenost prekršaja u prometu po regijama iznad nacionalnog prosjeka

**ISTRA, PRIMORJE I GORSKI KOTAR:**

**83,5%** prekoračenje brzine do 20 km/h više od dopuštene (78 %\*)

**51%** prekoračenje brzine od 21 do 50 km/h više od dopuštene (45 %\*)

**16,3%** prekoračenje brzine iznad 50 km/h više od dopuštene (15 %\*)

**52,2%** nedozvoljeno korištenje mobitela za vrijeme upravljanja vozilom (46 %\*)

*U pojedinim su regijama zastupljeni određeni prekršaji iznad nacionalnog prosjeka.*

\* nacionalni prosjek

**ZAGREB I OKOLICA**

**49,7%** nedozvoljeno korištenje mobitela za vrijeme upravljanja vozilom (46 %\*)

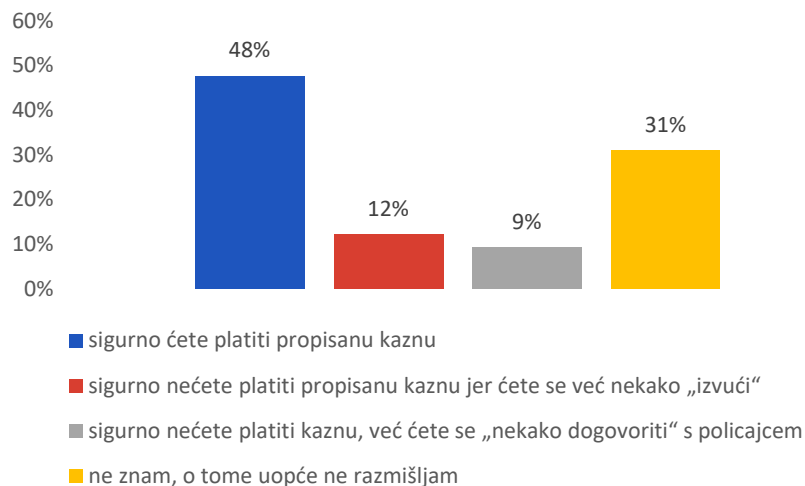
**55,7%** neodržavanje sigurnosnog razmaka između vozila (51,6 %\*)

**SLAVONIJA**

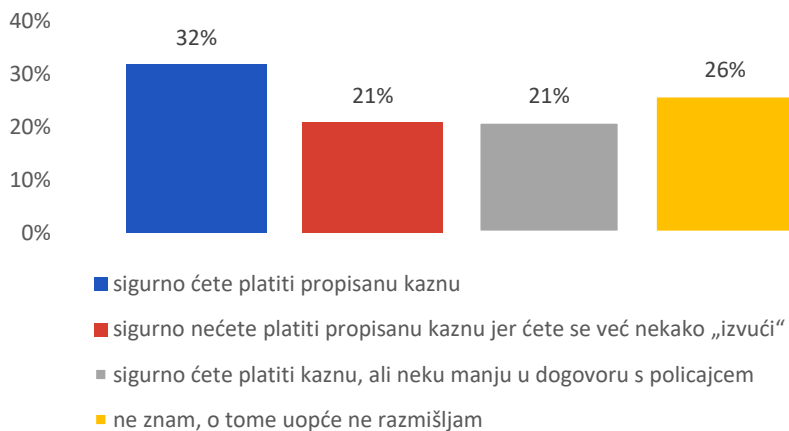
**42,8%** pretjecanje drugih vozila na mjestu gdje nije dopušteno (33 %\*)

**26,5%** oduzimanje prednosti prolaska drugih vozila (24 %\*)

### Zaustavljanje vozača nakon prekršaja 2019.



### Zaustavljanje vozača nakon prekršaja 2009.



Lijevo: Grafikoni 11. i 12. Usporedba zaustavljanja vozača nakon prekršaja 2019. i 2009. godine

Čak 20 % vozača često ili uvijek rade neki od prekršaja.

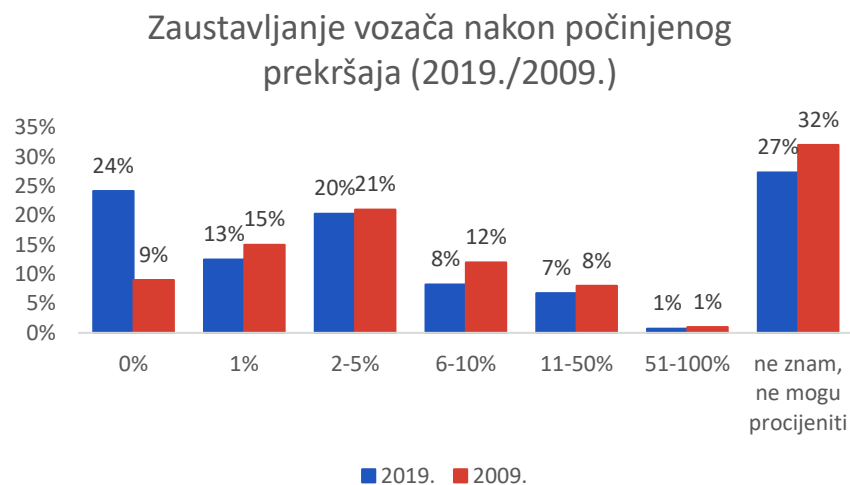
Njih 1/5 vjeruje da nakon kršenja propisa uopće neće biti sankcionirani jer će se nekako „izvući“ (12 %) ili „dogovoriti s policijskim službenikom“ (9 %).

Tek svaki drugi vozač koji čini prekršaj uvjeren je da će platiti propisanu kaznu.

Preostalih 31 % uopće ne razmišlja o mogućim sankcijama.

U odnosu na 2009. godinu zabilježena je statistički značajna razlika ( $\chi^2 = 48,61$ ;  $df = 3$ ;  $p < 0,05$ ). U 2019. godini manje je onih vozača koji misle da neće platiti kaznu jer će se nekako izvući ili da neće platiti kaznu jer će se nekako dogovoriti s policijskim službenikom. Ovaj rezultat može se razmatrati u kontekstu učinaka prekršajne reforme, koja je provedena u razdoblju između dva istraživanja i koja je uvelike povećala efikasnost prekršajnog postupka i naplatu prekršajnih kazni. U nešto većem postotku od prosjeka jesu vozači iz Like, Korduna i Banovine (15,5 %) i sjeverne Hrvatske (15,3 %) koji smatraju da sigurno neće platiti kaznu nego će se „izvući“. U mogućnost izbjegavanja plaćanja kazne kroz dogovor s policijskim službenikom najuvjereniji su prekršitelji iz sjeverne Hrvatske (13,7 %). U sigurno plaćanje kazne nakon napravljenog prekršaja više

Grafikon 13.



vjeruju stariji vozači. Mladi od 20 do 29 godina koji rade prekršaje u nešto manjoj mjeri vjeruju da će nakon napravljenog prekršaja sigurno platiti propisanu kaznu (40 %). I u odnosu na ove rezultate postoji značajna razlika u usporedbi s podacima iz 2009. godine ( $\chi^2 = 41,9$ ;  $df = 6$ ;  $p < 0,05$ ), a razlici najviše doprinose oni ispitanici koje policija nije nikada zaustavila nakon počinjenog prekršaja, kojih je u 2019. godini više nego li u 2009. godini. To zapravo znači, prema ovim rezultatima, da sada policija rjeđe zaustavlja vozače nakon što počine prekršaj nego što je to činila 2009. godine.

S obzirom na to da vozači bicikala predstavljaju ranjivu skupinu u prometu, istraživanjem se ispitivao i njihov odnos prema korištenju zaštitne kacige.

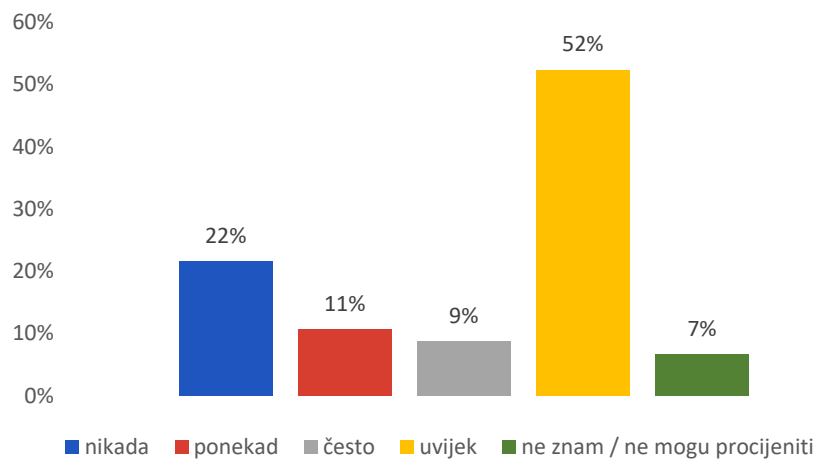
Od vozača koji uvijek ili često rade prekršaj, četvrtinu nikada nakon toga nisu zaustavili policijski službenici. Ovaj je podatak znatno nepovoljniji u odnosu na istraživanje iz 2009. (prema tom istraživanju 9 % prekršitelja policija nikada nije zaustavila nakon napravljenog prekršaja).

Četvrtinu vozača policija je zaustavila između 1 i 5 % slučajeva nakon počinjenog prekršaja. Drugim riječima, takvi su vozači nakon 100 počinjenih prekršaja zaustavljeni najviše do 5 puta. Trećina ne zna, ne može procijeniti koliko ih je puta policija zaustavila. Preostalih 31 % uopće ne razmišlja o mogućim sankcijama.



Grafikon 14.

### Učestalost nošenja zaštitne kacige kod biciklista



Među vozačima bicikala najveći je udio onih koji uvijek nose zaštitnu kacigu (52 %). Svega 22 % biciklista nikad ne koristi zaštitnu kacigu, a podjednak broj to čini ponekad ili često. Treba istaknuti kako je ispitivanje uključivalo uzorak osoba starijih od 16 godina, odnosno populaciju koja zakonski nije obavezna koristiti biciklističku kacigu, međutim, podaci govore o niskoj razini samozaštitne kulture.



Osim u svojstvu samih vozača, građani RH ispitani su i o počinjenim prekršajima u svojstvu pješaka ili putnika u automobilu. Od svih pet ispitivanih prekršaja prikazanih u grafikonu 15., vidljivo je da je najučestaliji onaj koji se odnosi na pješake koji prelaze kolnik na neoznačenom mjestu. Naime, samo 16 % (2009. godine 28 %) ispitanih takav prekršaj ne čini nikada, 62 % ponekad, 19 % često i 2 % uvijek. Dakle, ovaj prekršaj zastupljeniji je sada negoli u razdoblju prije 10 godina. Za razliku od prelaženja kolnika na neoznačenom mjestu, kolnik na pješačkom prijelazu građani u manjoj mjeri prelaze kada je upaljeno crveno svjetlo za pješake. Njih 57 % to ne čini nikada (2009. godina 70 %), a 36 % čini ponekad. Međutim, uz prelaženje kolnika na neoznačenom mjestu, od svih ispitivanih prekršaja, građani najčešće ne poštuju pravilo vezivanja sigurnosnim pojasom na stražnjem sjedalu jer se 67 % ne veže – neki nikada, a neki često ili ponekad.

Korištenje sigurnosnog pojasa na suvozačevu sjedalu uvrježenije je u ponašanju putnika u vozilu, u odnosu na putnike na stražnjim sjedalima. Vidljiv je napredak u pogledu korištenja sigurnosnog pojasa suvozača ( $\chi^2 = 53,26$ ;  $df = 4$ ;  $p < 0,05$ ), ali ne i u odnosu na korištenje sigurnosnog pojasa tijekom vožnje na stražnjem sjedalu

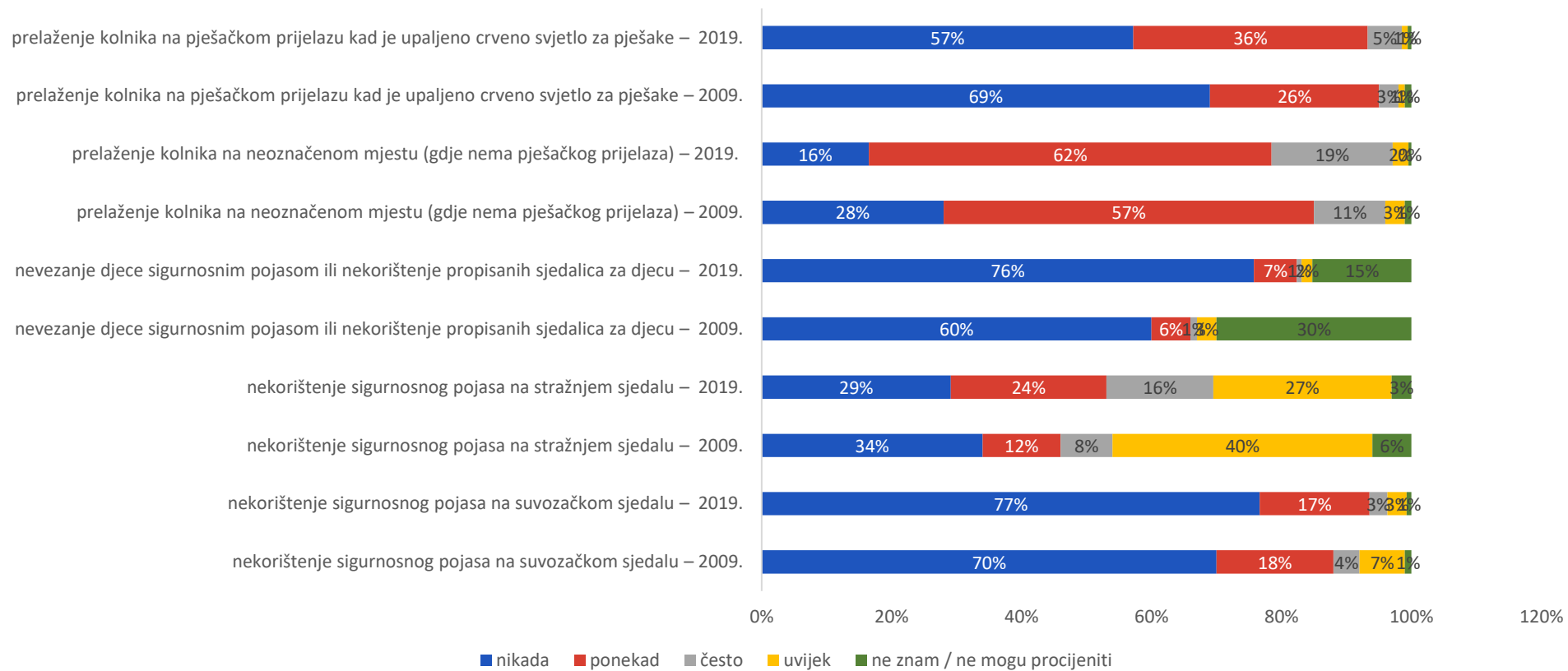
( $\chi^2 = 274,91$ ;  $df = 4$ ;  $p < 0,05$ ). Naime, suvozači danas češće negoli 2009. godine koriste sigurnosne pojaseve tijekom vožnje, dok to putnici na stražnjim sjedalima čine rjeđe. Rezultati pokazuju da je u 2019. godini više onih putnika koji često ili ponekad rade ovaj prekršaj. Čak 9 % ispitnika ne koristi sigurnosne pojaseve ili sjedalice za djecu kada ih prevozi u automobilu. U 2019. godini manje je onih koji čine ovaj prekršaj te je razlika u odnosu na prethodno istraživanje značajna ( $\chi^2 = 183,84$ ;  $df = 4$ ;  $p < 0,05$ ).

Kao suvozači, pojas u najmanjoj mjeri vežu osobe mlađe i srednje životne dobi, dok je nekorištenje sigurnosnog pojasa na stražnjem sjedalu u velikoj mjeri prisutno kod svih dobnih kategorija. Npropisno prevoženje djece zastupljenije je u odnosu na prosjek države na području Slavonije i Dalmacije.

Zanimljiv je podatak da kolnik na pješačkom prijelazu dok je crveno svjetlo najčešće prelaze oni mlađi, ispitanici do 29 godina. Uz mlađe, kao najčešće prekršitelje, primijećena je i regionalna razlika. Naime, u Zagrebu i okolici ima najmanje onih koji ovaj prekršaj nikada ne čine (38,6 %). Drugim riječima, ovaj prekršaj najzastupljeniji je u Zagrebu i okolici.

Grafikon 15.

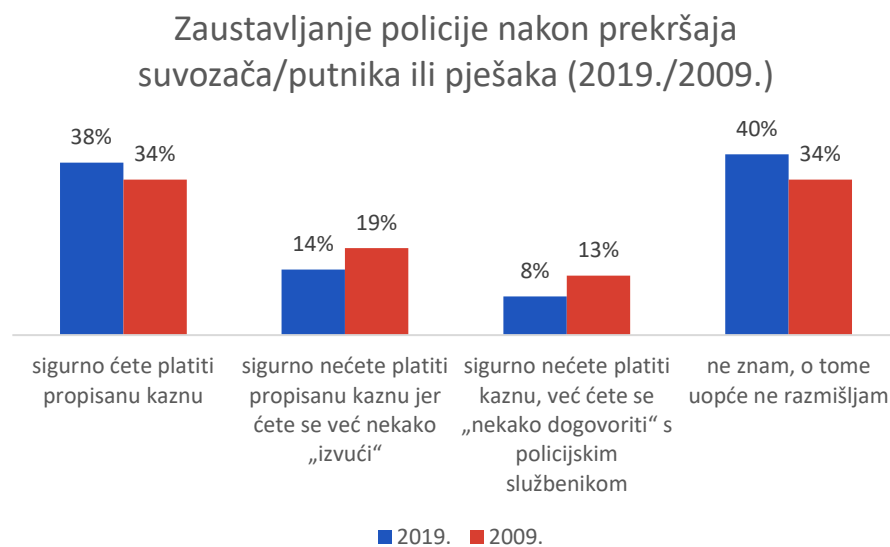
Prekršaji u prometu putnika u vozilu i pješaka (2019./2009.)



Čak 40 % pješaka odnosno putnika u automobilu koji prekršaje rade često ili uvijek uopće ne razmišlja o mogućim sankcijama, dok 38 % smatra da će sigurno platiti propisanu kaznu. Preostala trećina ispitanika smatra da kaznu ili neće uopće platiti jer će se nekako izvući (14 %) ili će se nekako dogovoriti s policijskim službenikom da izbjegnu kaznu (8 %). Onih koji misle da će izbjeći plaćanje kazne na bilo koji način manje je u 2019. negoli u 2009. godini.

Po razmišljanju o mogućim sankcijama nakon počinjenog prekršaja, u najvećoj mjeri od populacije se razlikuju stanovnici sjeverne Hrvatske. Oni su u manjoj mjeri od stanovnika ostalih regija uvjereni da će sigurno platiti

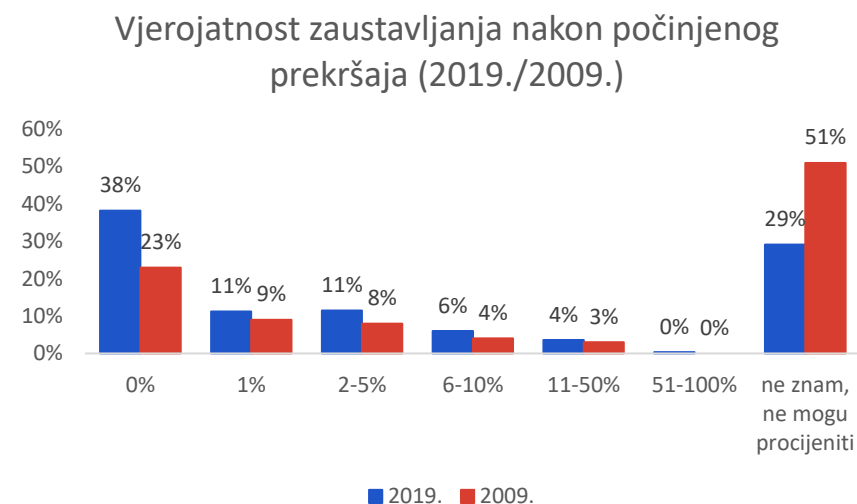
Grafikon 16.



kaznu (28,1 %; prosjek na državnoj razini je 37,7 %). U mogućnost izbjegavanja kazne najuvjereniji su ispitanici na području sjeverne Hrvatske te Like, Korduna i Banovine. Ovakvo uvjerenje prisutno je i kod ispitanika mlađih od 29 godina.

Trećina građana koji barem jedan prekršaj čine često ili uvijek ne može procijeniti koliko ih je puta zaustavila policija, dok 38 % policija nije nikada zaustavila. Od ostalih 33 %, njih 12 % policijski službenici zaustavili su u samo 1 % slučajeva, a svakog desetog ispitanika do 5 % slučajeva, dok je preostalih 6 % ispitanika češće zaustavljeno.

Grafikon 17.



Udio onih ispitanika koje policijski službenici nikada nisu zaustavili nakon počinjenog prekršaja u svojstvu pješaka ili putnika u vozilu najveći je na području Like, Korduna i Banovine.

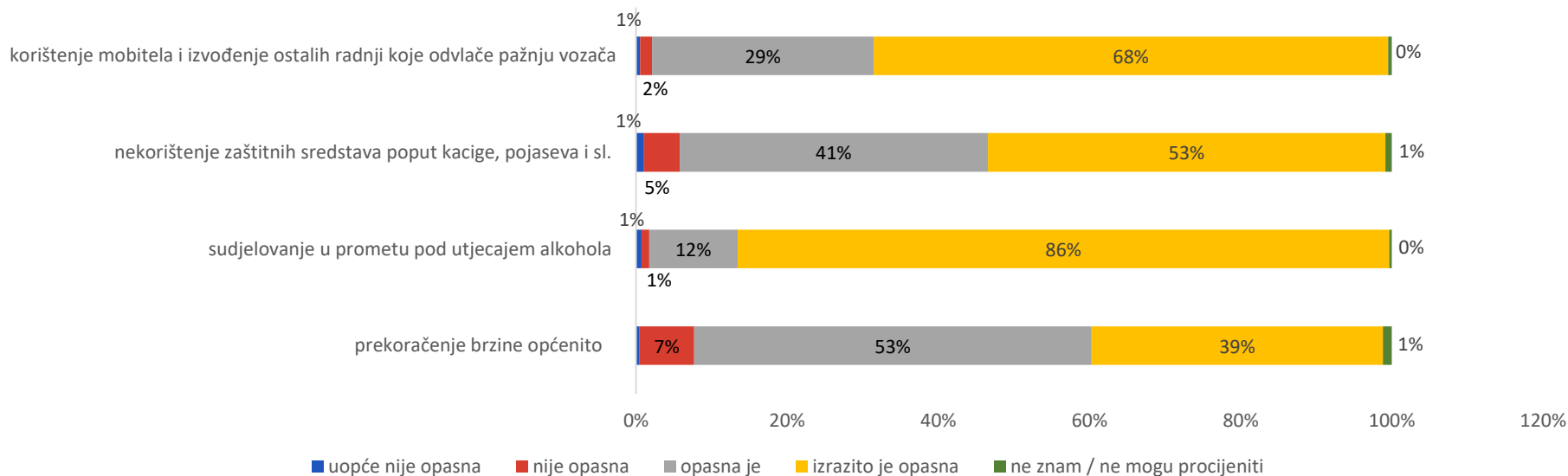
U ovom istraživanju posebno se utvrđivalo koliko pojedine nedopuštene radnje u prometu građani smatraju opasnim. U tom smislu izabrane su radnje koje su prema pokazateljima sigurnosti u prometu najčešće uzročnici teških prometnih nesreća, tzv. „ubojice u prometu“: alkohol, brzina, nekorištenje zaštitnih sredstava i ometanje pažnje. Prema dobivenim rezultatima, najveći broj ispitanika po razini opasnosti alkohol

stavlja na prvo mjesto (86 % izrazito opasno; 12 % opasno), zatim korištenje mobitela kao najčešći uzrok ometanja pažnje (68 % izrazito opasno, 29 % opasno). Na trećem mjestu nalazi se nekorištenje zaštitnih sredstava (kaciga, pojaseva i drugo) te na četvrtom mjestu prekoračenje brzine. U sve četiri kategorije preko 90 % svih ispitanika smatra kako se radi o opasnim, odnosno izrazito opasnim radnjama u prometu.

Malo je ispitanika koji smatraju kako navedene radnje nisu opasne (prekoračenje brzine 7,7 %; nekorištenje zaštitnih sredstava 5,8 %; ometanje pažnje 2,1 % i alkohol 1,7 %).

Grafikon 18.

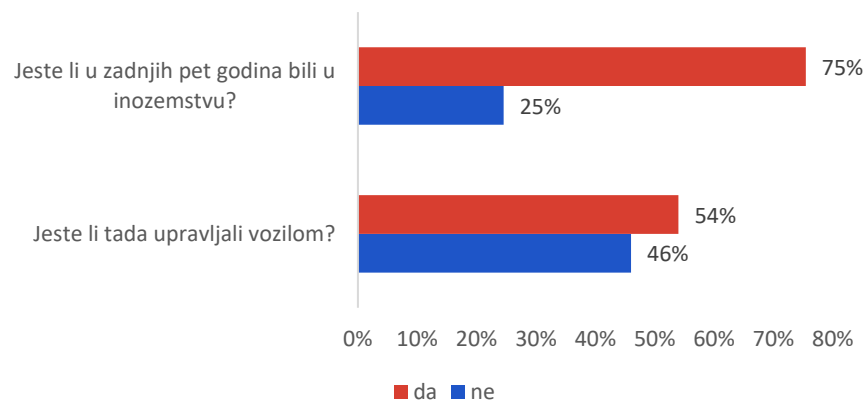
### Procjena opasnosti pojedinih nedopuštenih radnji u prometu





Grafikon 19.

### Boravak u inozemstvu / upravljanje vozilom



Kao i u ranijem istraživanju, i ovom prilikom ispitalo se ponašanje hrvatskih građana u prometu kada se nalaze u inozemstvu. Cilj je bio ispitati ponašaju li se u prometu građani u inozemstvu drugačije negoli u Republici Hrvatskoj, na koji se način drugačije ponašaju – krše li propise manje ili više te što je razlog drugačijem ponašanju u inozemstvu. Dvije trećine vozača u smislu poštivanja prometnih propisa u inozemstvu se ponaša jednako kao i u Hrvatskoj. Međutim, značajan broj, njih čak 37 %, u inozemstvu u manjoj mjeri krši prometne propise. Broj onih koji u većoj mjeri krše propise u prometu neznatan je i iznosi svega 1 %. S obzirom na to da se radi o zanemarivom broju (6 ispitanika u uzorku od 2072) ovaj se podatak neće zasebno analizirati jer s obzirom na malen broj ispitanika rezultat nije reprezentativan.

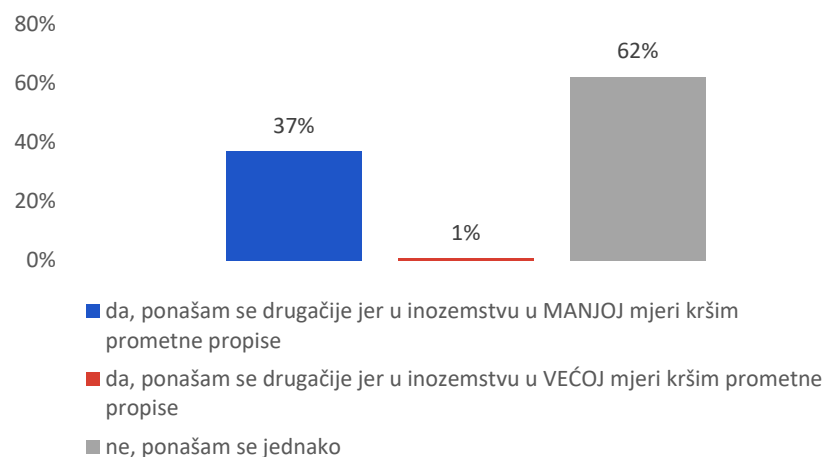


---

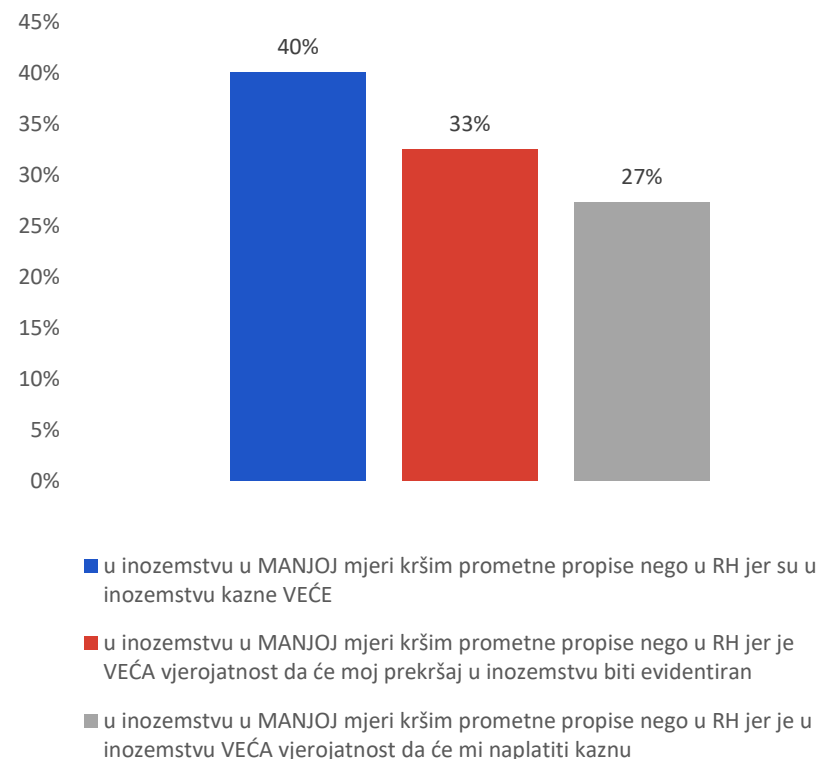
Od svih ispitanika, njih 75 % u zadnjih pet godina bilo je u inozemstvu, pri čemu ih je 54 % upravljalo nekom vrstom vozila.

U kontekstu promjene ponašanja vozača u inozemstvu, posebno je bilo važno istražiti koji su to razlozi koji utječu na vozače da manje krše prometne propise. Na temelju rezultata može se zaključiti kako čak 40 % ispitanika u manjoj mjeri krši prometne propise jer vjeruju kako su u inozemstvu veće kazne, a 33 % zbog toga što su uvjereni da će njihov prekršaj u inozemstvu biti evidentiran. Više od četvrtine vozača (27 %) smatra kako u inozemstvu postoji veća vjerojatnost naplate kazne i stoga izbjegava kršiti prometne propise u drugim državama. Svi navedeni razlozi zbog kojih vozači manje krše prometne propise kada su u inozemstvu spadaju u kategoriju efikasnosti prekršajnog sankcioniranja prometnih prekršitelja, koja je prema mišljenju čak 37 % vozača bolja nego u Hrvatskoj.

Ponašanje vozača u inozemstvu



Kršenje prometnih propisa u inozemstvu

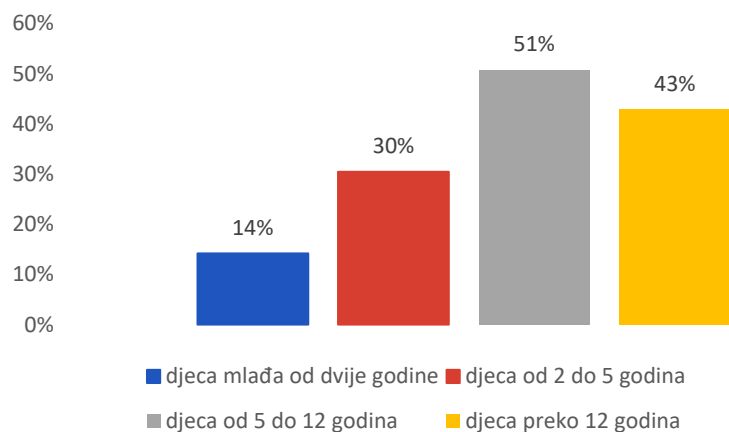


Grafikoni 20. i 21. Ponašanje u cestovnom prometu u inozemstvu

Sljedeća pitanja u istraživanja odnose se na sigurnost djece kao putnika u vozilu, odnosno korištenje sigurnijih načina prevoženja djece u automobilima. Više od polovice ispitanika izjavilo je kako prevoze djecu u automobilima, i to jedna trećina djece putnika mlađa je od 5 godina, jedna trećina su djeca između 5 i 12 godina, a jedna trećina djece starija od 12 godina. Ovaj podatak kontrolno je uspoređen s procjenom visine djece putnika u vozilima, a u odgovorima su dobiveni podjednaki udjeli, ali ipak s nešto većim brojem djece niže od 135 centimetara. Visina djece definirana je sukladno odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, u daljnjem tekstu ZSPC).

Grafikon 22.

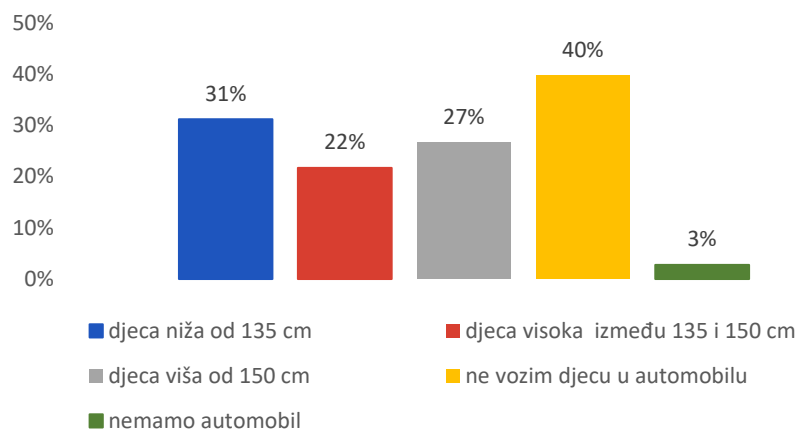
### Starost djece koja se prevoze u automobilu



Gore: Preventivni plakat Policijske uprave osječko-baranjske

Grafikon 23.

### Visina djece koja se voze u automobilu



Prema prikazanim rezultatima može se vidjeti sjede li djeca propisno za vrijeme vožnje u automobilu. Iz rezultata vidi se da 86,6 % ispitanika ispravno prevozi djecu visine do 135 centimetara, pri čemu se najčešće odlučuju da ih prevoze vezane u dječjoj sigurnosnoj sjedalici na stražnjem sjedalu automobila. Još je uvijek značajan broj vozača (13,4 %) koji djecu ovog uzrasta prevozi suprotno odredbama ZSPC-a, odnosno na nesiguran način. Manje od prosjeka na siguran način djecu do 135 centimetara prevoze vozači na području Dalmacije (80,8 %), kao i muškarci (83,6 %). Žene vozači u tome su znatno savjesnije (88,7 %).

Djecu visine između 135 i 150 centimetara 86,9 % vozača prevozi ispravno, u najvećoj mjeri tako da dijete sjedi na stražnjem sjedalu (ne u sjedalici ili na postolju) i vezano je pojasom automobila (43,1 %). U ovoj kategoriji

djece, njih 13,1 %, vozači prevoze na način koji nije siguran. Ovdje nema značajnijih razlika u odnosu na spol vozača, ali postoje regionalne razlike, tako da je udio vozača koji ovu kategoriju djece prevozi na siguran način najniži u Slavoniji (82,6 %).

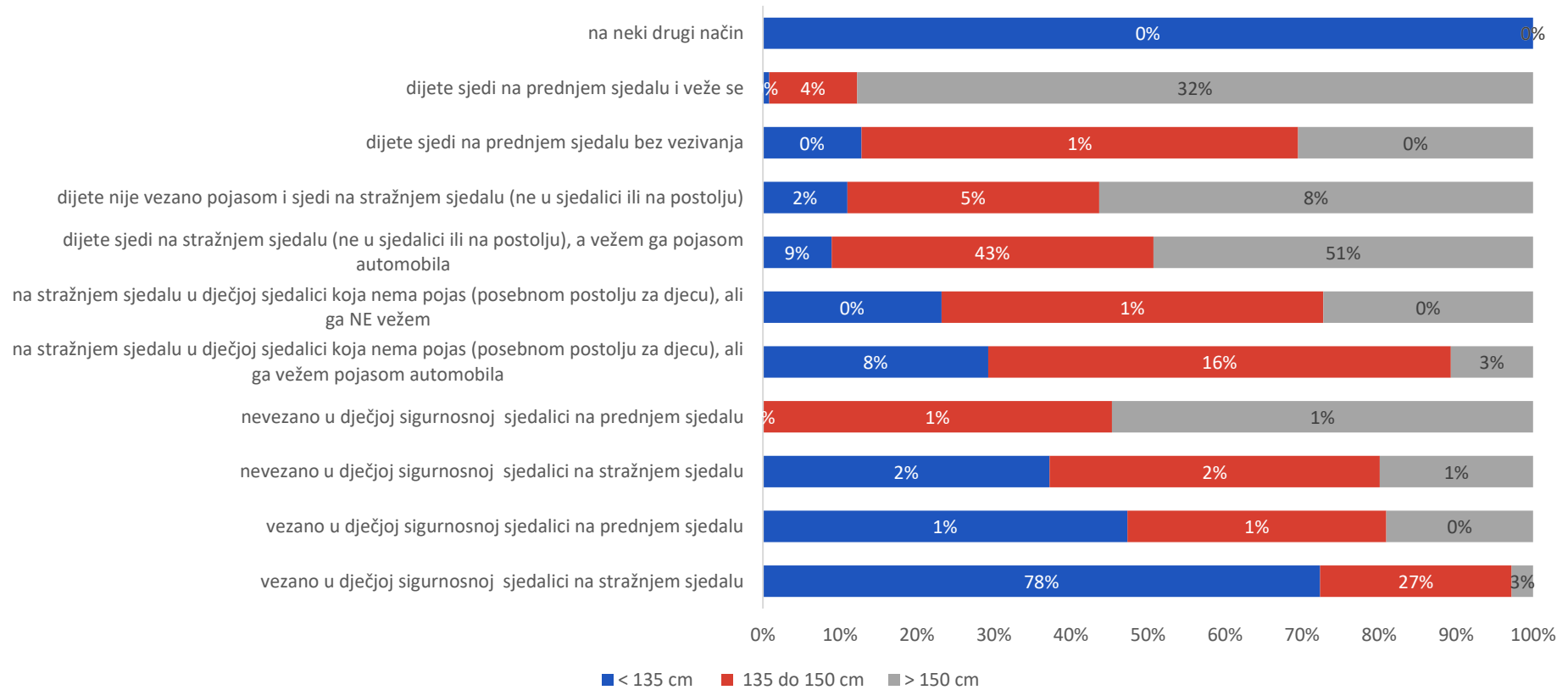
Djecu višu od 150 centimetara ispravno prevozi 89,4 % vozača, i to u najvećoj mjeri vezanu na stražnjem sjedalu (50,8 %), a zatim vezanu na prednjem sjedalu (32,2 %). Ostali vozači djecu prevoze tako da ona nisu vezana, pri čemu najčešće sjede na stražnjem sjedalu. Dakle, kada se usporede djeca u ova tri uzrasta, oni najmlađi u najvećoj se mjeri u automobilima prevoze na nesiguran i način suprotan zakonskoj odredbi. Dobiveni rezultati ipak pokazuju povoljniju situaciju u vezi s prevoženjem djece na siguran način, jer je primjerice u istraživanju 2009. godine utvrđeno da djecu od 2 do 4 godine ispravno vozi u automobilu 65 % ispitanika. Ona su se, prema tada važećim propisima, mogla voziti samo na stražnjem sjedalu u sigurnosnoj sjedalici i morala su biti vezana pojasom. U istom istraživanju utvrđeno je da samo 23 % ispitanika ispravno vozi djecu u dobi od 5 do 11 godina koja moraju biti ili u sigurnosnoj stolici ili posebnom postolju za djecu na stražnjem sjedalu vezana. Kod gotovo polovice ispitanika (47 %) djeca ove dobi sjede na stražnjem sjedalu vezana, ali bez posebnog postolja za djecu. Pozitivan je pomak zabilježen i u odnosu na djecu najvećeg uzrasta: sada ih se pravilno prevozi 89,4 %, a podaci iz 2009. godine govore da se kod 66 % ispitanika djeca starija od 12 godina voze ispravno u automobilu (oni moraju biti vezani, ali mogu sjediti ili na stražnjem ili prednjem sjedalu).

Treba napomenuti da su se u razdoblju između dva istraživanja promijenile odredbe koje propisuju način prevoženja djece, tako da su pojedine kategorije definirane ne u odnosu na dob djeteta, već u odnosu na njegovu visinu (tjelesnu konstituciju).



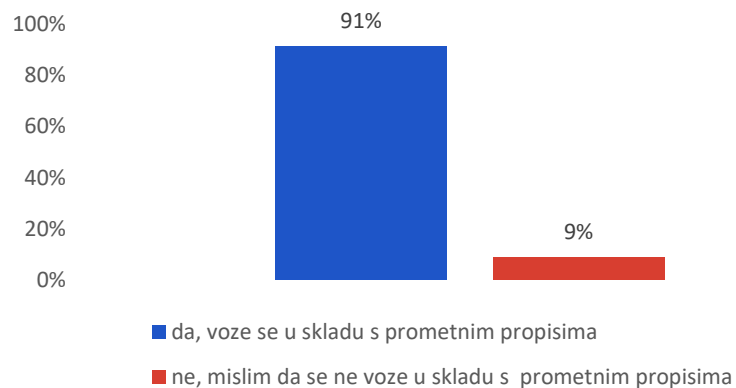
Grafikon 24.

### Način prevoženja djece u automobilu



Grafikon 25.

### Vožnja djece u automobilu u skladu s prometnim propisima



Nije zanemariv ni podatak da čak 9 % ispitanika zna da se djeca ne prevoze u automobilu na ispravan način, što znači da oni svjesno krše navedene propise. Razlog može biti u činjenici da su svjesni prekršaja, ali ne i opasnosti nepoštivanja propisa i nekorisćenja zaštitnih sredstava za djecu.

# POŠTUJTE NAŠE ZNAKOVE!



OBAVEZNO  
ZAUSTAVLJANJE



BICIKLISTIČKA  
STAZA



ZABRANA PROMETA  
ZA BICIKLE



ZABRANA PROMETA  
ZA PJEŠAKE



ZABRANJEN PROLAZ  
ZA PJEŠAKE



SLOBODAN PROLAZ  
ZA PJEŠAKE

## Djeco, promet nam služi, ali skriva i opasnosti!

- mjesta na kojima se odvija promet nisu mjesta za vašu igru
- ne istrčavajte iza parkiranih ili zaustavljenih vozila, vozači vas ne vide
- hodajte nogostupom što dalje od kolnika
- na cesti bez nogostupa hodajte uvijek lijevom stranom, u koloni
- ulicu uvijek prelazite preko "zebre" i samo dok je na semaforu zeleno svjetlo, pogledavši na lijevu i desnu stranu
- ulicu prelazite žurno, ali ne trčeći, uvijek najkraćim putem

NAUČITE BITI PAŽLJIVI I PRIDRŽAVAJTE SE PRAVILA PONAŠANJA U PROMETU!

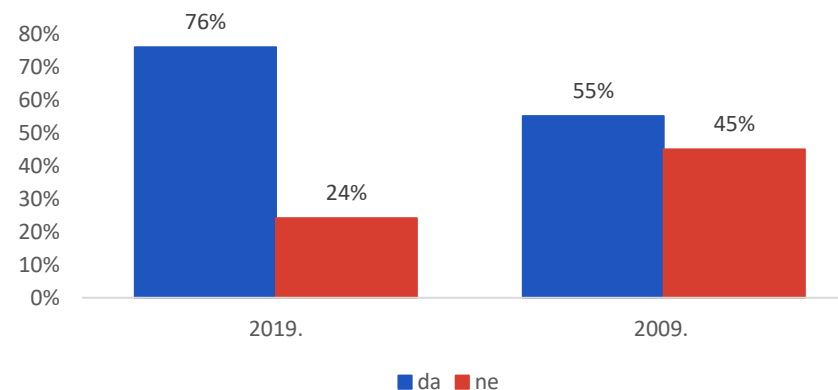
Većina građana Republike Hrvatske starijih od 16 godina (76 %) imalo je barem jedan kontakt s policijskim službenicima prometne policije. Među stanovnicima Istre, Primorja i Gorskog kotara (80 %) najveći je udio onih koji su imali kontakta s prometnom policijom, dok su stanovnici Like, Korduna i Banovine u najmanjoj mjeri imali kontakt sa službenicima prometne policije (73 %). Najviše kontakata u odnosu na prosjek populacije imali su muškarci (86 %).

Većina ispitanika koju su imali kontakta sa službenicima prometne policije, njihovo ponašanje ocijenila je pozitivno (85 %). Naime, najveći dio ispitanih ponašanje policijskih službenika ocijenio je ljubaznim (58 %), jedan dio (27 %) smatra da su im policijski službenici prometne policije stručno objasnili koji su prekršaj napravili. Samo je u 13 % slučajeva ponašanje policijskih službenika ocijenjeno negativnim jer su se službenici ili ponašali bahato (5 %), nepristojno (5 %) ili su uvjerali ispitanike u prekršaj koji oni smatraju da nisu počinili (3 %).

Ovi rezultati pokazuju značajan pozitivan pomak u ponašanju policijskih službenika prometne policije jer je sada udio nepoželjnih ponašanja policijskih službenika znatno manji (2009. godine 23 %). Ponašanje policijskih službenika prometne policije najlošije ocjenjuju stanovnici sjeverne Hrvatske (22,2 %), zatim mlađi ispitanici. Zanimljivo je da među ispitanicima koji su kažnjavani u prometu i onima koji nisu nema bitne razlike u procjeni ponašanja službenika prometne policije.

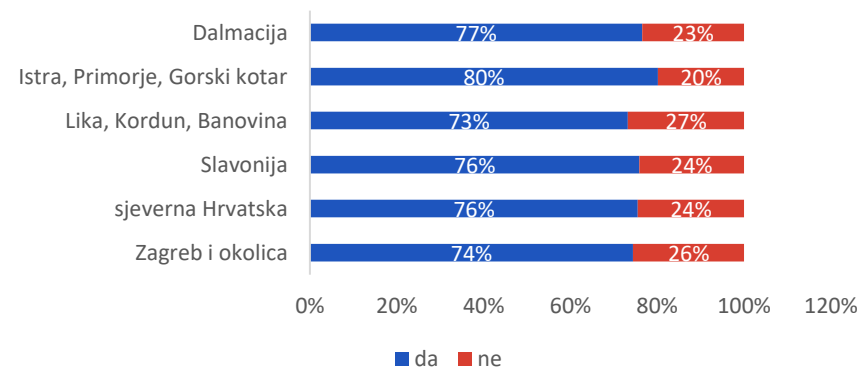
Grafikon 26.

### Kontakt s policijskim službenicima prometne policije (2019./2009.)



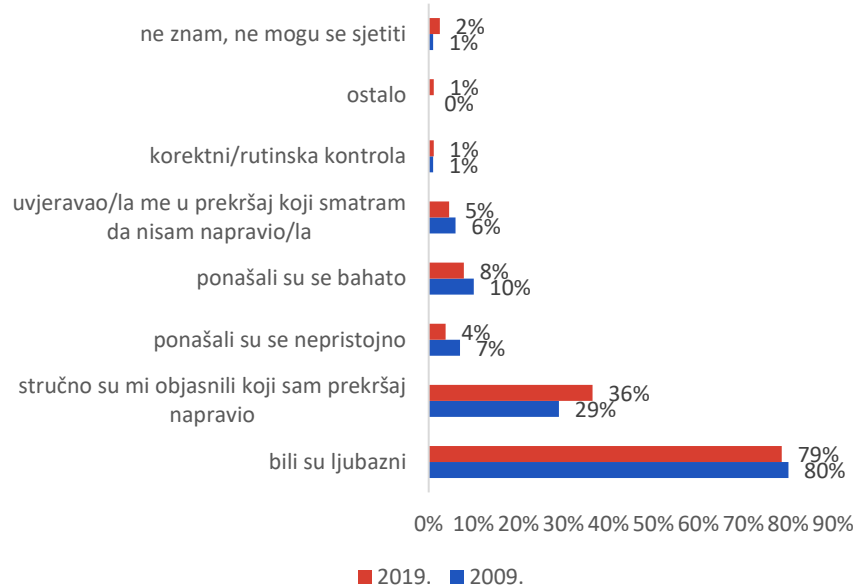
Grafikon 27.

### Kontakt s policijskim službenicima prometne policije



Grafikon 28.

### Ponašanje policijskih službenika prometne policije (2019./2009.)

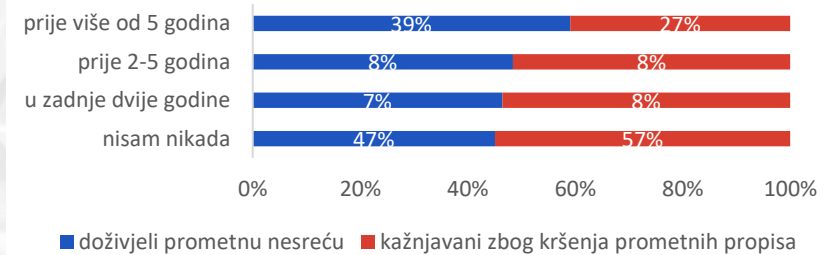


U ovom istraživanju posebno je bilo važno utvrditi iskustvo vozača vezano uz kažnjavanje u prometu, kao i iskustvo u vezi s prometnim nesrećama. Podaci pokazuju kako je nešto više od polovine sudionika u prometu doživjelo prometnu nesreću (53 %), dok ih je nešto manji broj kažnjen u prometu (43 %). Ovi podaci posebno su značajni u kontekstu povezanosti s promjenama ponašanja sudionika u prometu nakon doživljenih iskustava kažnjavanja i/ili prometne nesreće.

Dvije trećine vozača, prema podacima ovog istraživanja, ponaša se drugačije u prometu nakon što su kažnjeni. Najviše njih (56 %) ponaša se više u skladu sa svim prometnim propisima, dok se 10 % ponaša drugačije samo u odnosu na konkretni prometni prekršaj za koji su kažnjeni. Nije zanemariv ni podatak da za 34 % sudionika u prometu kazna nije imala preventivni utjecaj. Povezanost kazne s kažnjivim ponašanjem u prometu bit će testirana i drugim statističkim metodama (regresijskom analizom), kako bi se utvrdilo koliko je kazna značajna za predviđanje prekršaja koje čine sudionici u prometu.

Grafikon 29.

### Jeste li kao pješak, vozač automobila, motocikla ili bicikla



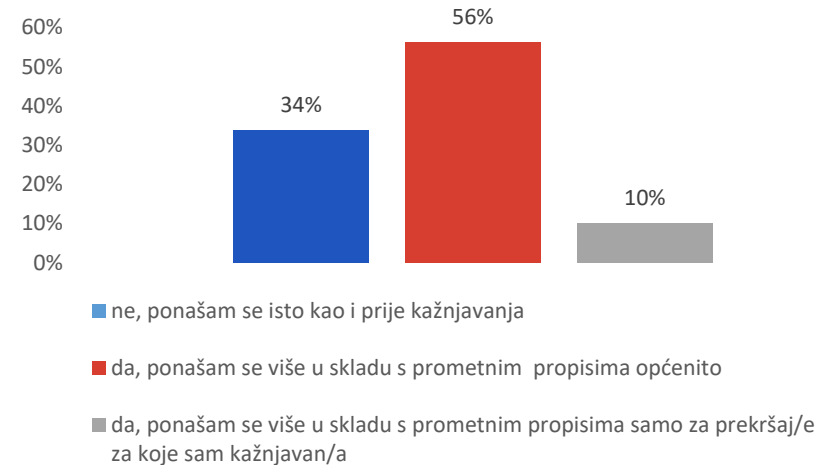




Postoji pretpostavka da je percepcija prisutnosti nadzora u prometu (nadzor policijskih službenika ili nadzor putem tehničkih uređaja) također značajno povezana s kršenjem prometnih propisa, tako da će se i taj podatak utvrditi u nastavku ovog istraživanja, složenijim multivarijantnim statističkim obradama. Međutim, već i prema deskriptivnim rezultatima vidljivo je kako većina građana smatra da je nadzor prisutan, ali u nedovoljnoj mjeri. Tako misli čak 55 % ispitanika. Ako se tome nadoda i postotak onih koji misle da nadzor uopće nije prisutan, onda je udio onih koji mjere nadzora u prometu smatraju nedovoljnima 57 %. Više od 30 posto (31 %) ispitanih misli kako je nadzor u prometu prisutan u mjeri koliko treba, a manje je onih (12 %) koji misle da nadzora u prometu ima previše. Valja istaknuti da se ovdje radi o građanskoj percepciji nadzora u prometu, koja ne mora biti utemeljena na stvarnom nadzoru, već uz osobno opažanje može biti i pod utjecajem drugih čimbenika, poput medija.

*Grafikon 30.*

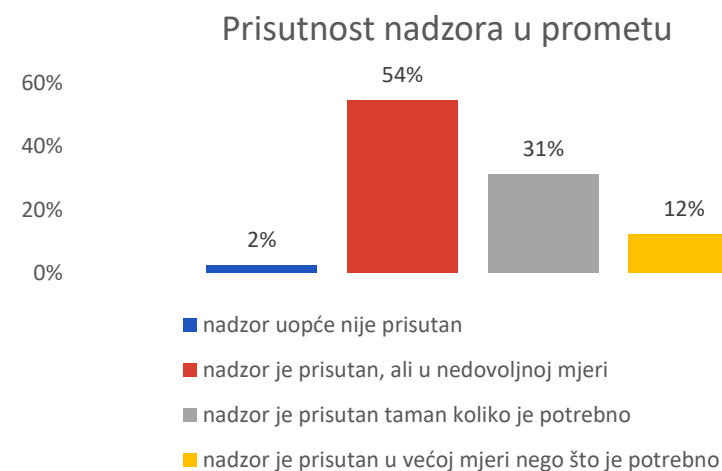
### Ponašanje sudionika u prometu nakon kažnjavanja





Sigurnost u prometu predstavlja odgovornost cijelog niza dionika, od Vlade RH, preko nadležnih ministarstava do obrazovnih institucija. Najveći dio građana RH-a percipira MUP kao instituciju koja ulaže najveći napor u unapređenju cestovnog prometa (77 % uglavnom ili u potpunosti ulaže napor). S druge strane, Vlada i osiguravajuća društva percipirana su kao institucije koje u najmanjoj mjeri ulažu napor u sigurnost cestovnog prometa. Za Vladu 60 % ispitanika smatra da uglavnom ili uopće ne ulaže napor, dok u odnosu na osiguravajuća društva takvo mišljenje ima 55 %. Uz MUP, prema mišljenju ispitanika, obrazovne ustanove, autoškole i HAK također su institucije za koje više od 60 % građana smatra da ulažu napor u unapređenje sigurnosti cestovnog prometa u zemlji. Prema Vladi u tom smislu najkritičniji su stanovnici Zagreba i okolice (67,8 % ispitanika smatra da Vlada uglavnom ili uopće ne ulaže napor).

Grafikon 31.

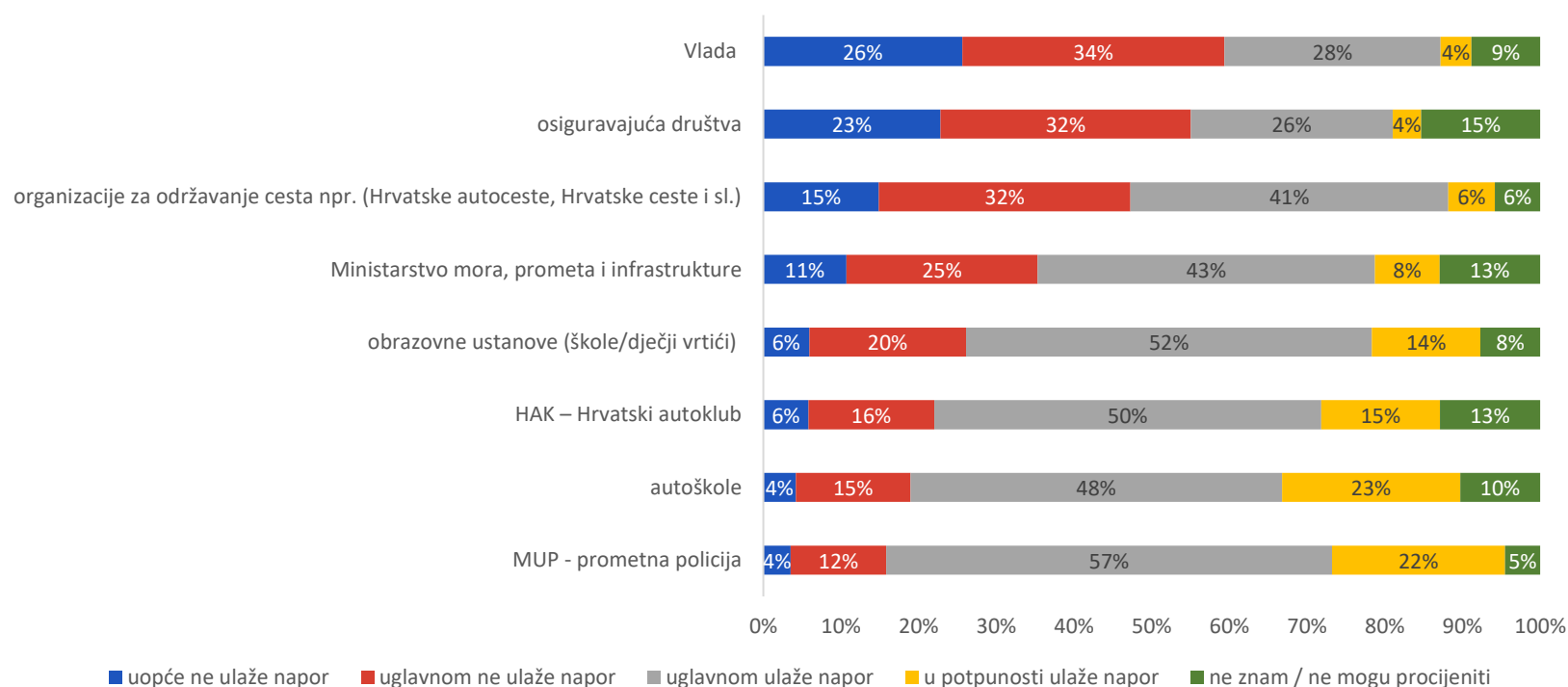


Najveći dio građana percipira MUP kao najodgovorniju instituciju u RH za poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa (43 %). Nakon MUP-a, sljedeća institucija po odgovornosti jest Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (15 %), te slijedi Vlada RH (10 %). Zanimljiva je činjenica da je svega 3,5 % ispitanika navelo vozače, 2 % svakog pojedinca, a 1 % sudionike u prometu kao najodgovornije za poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa, a ne pojedine institucije.

Među stanovnicima Istre, Primorja i Gorskog kotara te Like, Korduna i Banovine najveći je udio onih koji najodgovornijom institucijom smatraju MUP, a među visokoobrazovanima koji najodgovornijim smatraju Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (21 %). Kod svih kategorija ispitanika u odnosu na njihova sociodemografska obilježja, MUP – prometna policija najodgovornija je institucija za sigurnost u prometu.

Grafikon 32.

### U kojoj mjeri ulažu napor u unaprjeđenje sigurnosti u cestovnom prometu?

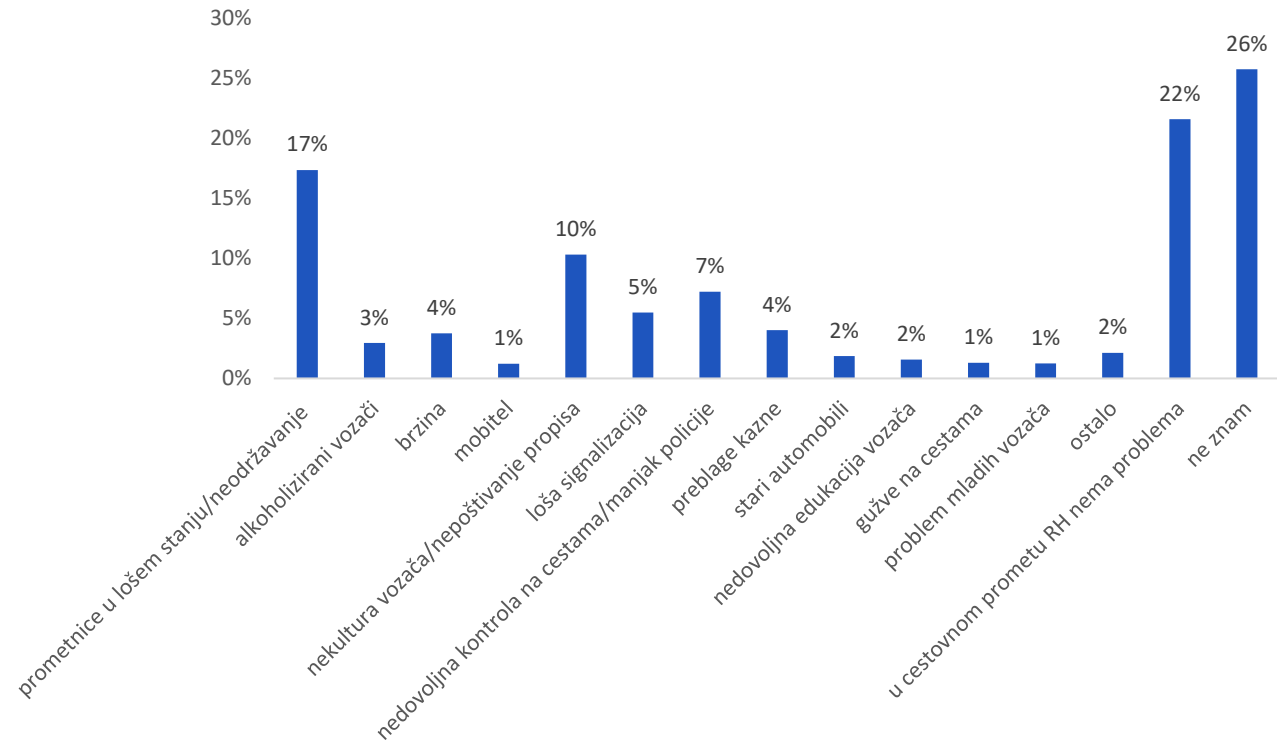




Grafikon 33.

Najvećim problemom u cestovnom prometu RH građani smatraju loše prometnice (17 %). Osim loših prometnica, kao najveći nedostaci u cestovnom prometu percipirani su i nekulturni vozači odnosno nepoštivanje prometnih propisa (10 %), nedostatak odgovarajućeg broja policijskih službenika prometne policije na cesti (7 %) i loša signalizacija (5 %).

Najveći nedostatak ili problem u cestovnom prometu u RH koji bi se trebao riješiti



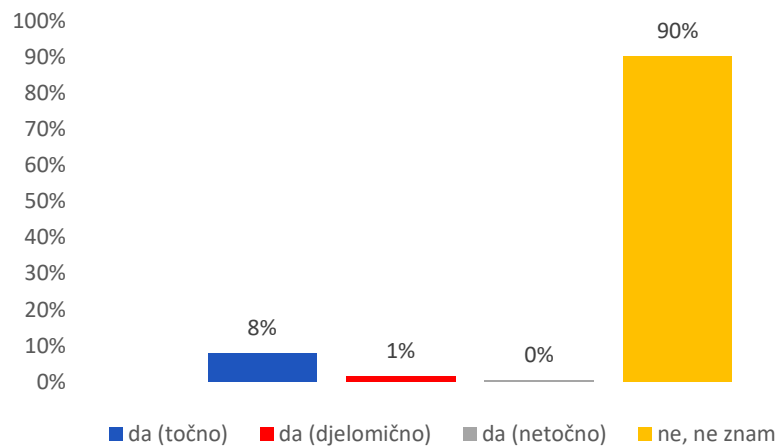


Malo tko u RH zna za skraćenicu NPSCP. To zna tek jedan od deset građana. Međutim za Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa (NPSCP) čulo je nešto više od dvije trećine građana (71 %).

U zadnjih 10 godina znatno se povećao broj građana koji poznaju neku od akcija provedenih u sklopu NPSCP-a. Ranije skoro 2/3 građana (70 %) nije poznavalo nijednu konkretnu akciju u sklopu NPSCP-a, a danas je njihov udio u populaciji 18 %. Među građanima koji su čuli za neku konkretnu aktivnost, najviše je onih koji su upoznati s akcijom Djeca sudionici u prometu, za koju je čulo 28 % ispitanih. Prema poznatosti slijedi akcija Alkohol, brzine, droga, mladi vozači, koju poznaje 24 %.

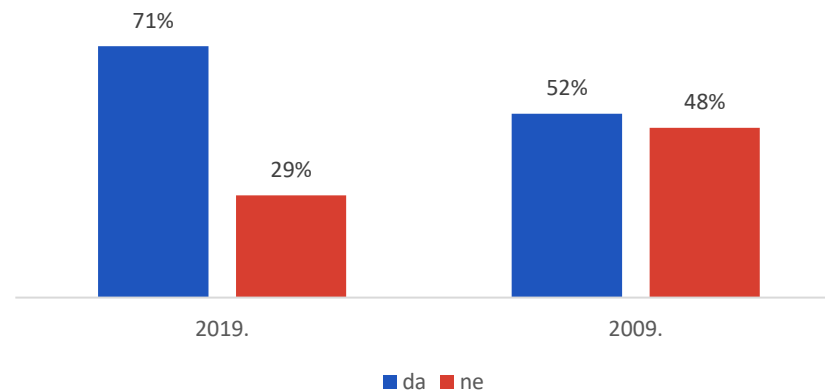
Grafikon 34.

### Znate li što je skraćenicu NPSCP?



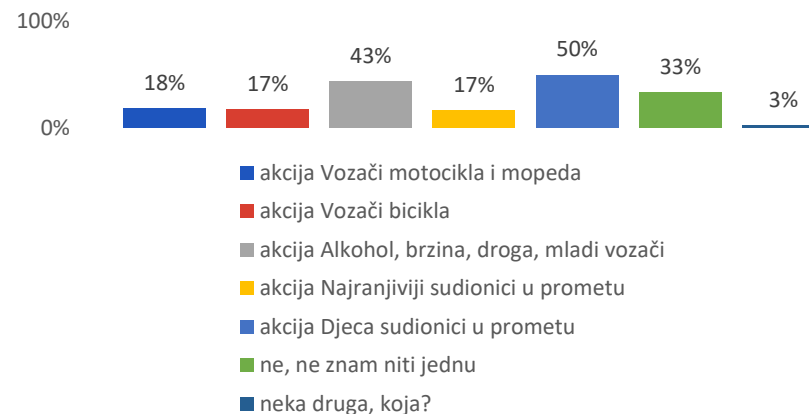
Grafikon 35.

### Jeste li čuli za Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa? (2019./2009.)



Grafikon 36.

### Poznavanje konkretnih aktivnosti koje su se provodile u sklopu NPSCP





Zagreb  
prosinac 2019.  
Visoka policijska škola  
Centar za policijska istraživanja



Istraživanje javnog mnijenja o stanju sigurnosti, ponašanju te navikama sudionika u cestovnom prometu financirano je sredstvima iz Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa.