Stavovi i mišljenja građana o radu i djelovanju prometne policije u Zagrebu

Kuzminski, Marija

Master's thesis / Diplomski rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University North / Sveučilište Sjever**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:122:634594

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Repository / Repozitorij:

University North Digital Repository

SVEUČILIŠTE SJEVER
SVEUČILIŠNI CENTAR VARAŽDIN



DIPLOMSKI RAD br. 36/OJ/2016

STAVOVI I MIŠLJENJA GRAĐANA O RADU I DJELOVANJU PROMETNE POLICIJE U ZAGREBU

Marija Kuzminski

Varaždin, lipanj 2016.

SVEUČILIŠTE SJEVER
SVEUČILIŠNI CENTAR VARAŽDIN
Studij Komunikologija i odnosi s javnostima



DIPLOMSKI RAD br. 36/OJ/2016

STAVOVI I MIŠLJENJA GRAĐANA O RADU I DJELOVANJU PROMETNE POLICIJE U ZAGREBU

Student:
Marija Kuzminski, 0195/336D

Mentor:
prof.dr.sc. Ljubica Bakić Tomić

Varaždin, lipanj 2016.

Sveučilište Sjever
Sveučilišni centar Varaždin
104. brigade 3, HR–42000 Varaždin

Prijava teme diplomskoga rada

studenata IV. semestra diplomskog studija Odnosa s javnostima

BROJ: 36/OJ/2016
(upisuje studentska referada)

IME I PREZIME STUDENTA: MARIJA KUZMINSKI

MATIČNI BROJ: 0195/336D

NASLOV IZABRANE TEME DIPLOMSKOGA RADA: STAVOVI I MIŠLJENJA GRAĐANA O RADU I DJELOVANJU PROMETNE POLICIJE U ZAGREBU

KOLEGIJ IZ KOJEG JE IZABRANA TEMA DIPLOMSKOGA RADA: PERSUAZIJA I INTERPERSONALNA KOMUNIKACIJA

MENTOR: prof. dr. sc. Ljubica Bakić-Tomić

SUMENTOR:

U VARAŽDINU, DANA: 22.01.2016.

POTPIS STUDENTA: Kuzminski Marija

POTPIS MENTORA: Lj. Bakić-Tomić

POTPIS SUMENTORA:

REPUBLIKA HRVATSKA 4 KOPRIVNICA SVEUČILIŠTE SJEVER

DR 01 OJ

IZJAVA O AUTORSTVU

Ja, Marija Kuzminski, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada pod naslovom „Stavovi i mišljenja građana o radu i djelovanju prometne policije u Zagrebu“ te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Studentica:

Marija Kuzminski

Marija Kuzminski

SUGLASNOST ZA JAVNU OBJAVU

Ja, Marija Kuzminski, neopozivo izjavljujem da sam suglasna s javnom objavom diplomskog rada pod naslovom „Stavovi i mišljenja građana o radu i djelovanju prometne policije u Zagrebu“ čija sam autorica.

Studentica:

Marija Kuzminski

Marija Kuzminski

Zahvaljujem mentorici prof. dr. sc. Ljubici Bakić Tomić na stručnim savjetima kroz izradu ovog diplomskog rada.

Posebnu zahvalu upućujem svojoj obitelji na pomoći i riječima podrške na mojem putu ka ostvarivanju viših ciljeva i težnji za stjecanjem novih znanja.

SADRŽAJ

1. SAŽETAK 1
2. SUMMARY 2
3. UVOD 3
4. VAŽNOST CESTOVNOG PROMETA 4
4.1. Prometna kultura 5
5. ZAKONSKO UREĐENJE PROMETA 7
5.1. Pravne norme o sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj 7
6. POSLOVI I ZADAĆE PROMETNE POLICIJE 10
6.1. Uloga policije u sustavu sigurnosnog rada 12
7. PREVENCIJA SIGURNOSTI U CESTOVNOM PROMETU 14
7.1. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa 17
8. PROMETNA DELINKVENCIJA 18
8.1. Tipologija prometnih delinkvenata 19
8.2. Prometna psihologija 21
8.3. Policijska psihologija 22
9. FUNKCIONIRANJE POLICIJE U DRUŠTVENOM KONTEKSTU 24
9.1. Policija kao društvena institucija i profesija 25
9.2. Vrijednosti i vrline koje izražavaju misiju policije 25
9.3. Položaj policije u javnosti 26
9.4. Policija i odnosi s javnostima 28
9.5. Aktivnosti Policijske uprave kroz odnose s javnostima 34
10. ZNANSTVENO-ISTRAŽIVAČKI RADOVI IZ PODRUČJA SIGURNOSTI PROMETA 36
11. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA STAVOVA I MIŠLJENJA GRAĐANA O RADU I DJELOVANJU PROMETNE POLICIJE U ZAGREBU 39
11.1. Razlog odabira teme 40
11.2. Cilj istraživanja i hipoteze 40
11.3. Vrsta istraživanja, izvori i metoda prikupljanja podataka 41
11.4. Matrica, obuhvat istraživanja i uzorak 42
11.5. Vrijeme 42
11.6. Očekivana primjenjivost rezultata 42
12. ANALIZA I INTERPRETACIJA REZULTATA 43
12.1. Rezultati istraživanja 43
13. DISKUSIJA 54
14. ZAKLJUČAK 57

15. POPIS LITERATURE 59
16. POPIS GRAFIKONA 62
17. PRILOG – ANKETNI UPITNIK 63
Životopis 67

1. SAŽETAK

Republika Hrvatska kao demokratska država uključuje svoje građane u svim odlukama vezanim uz državu. Pravo sudjelovanja moguće je izravno ili neizravno kroz većinu glasova.

To je ujedno način na koji funkcionira državni aparat a koji se može usporediti s različitim istraživanjima koja se provode u svrhu ispitivanja stanja, odnosno unapređenja na nekom području rada. Kako u jednom tako i u drugom slučaju bitan je glas naroda.

Cilj je ovog rada ispitati stavove i mišljenja građana prema prometnoj policiji na području grada Zagreba. Kako je policija državna institucija koja je dužna postupati isključivo po zakonu, kroz istraživanje je utvrđeno da većina građana koji poštuju takav sustav rada zasigurno ne nailaze na poteškoće glede njihova djelovanja kao niti na negativne stavove i mišljenja o istoj, dok drugi dio građana koji dolazi u sukob sa policijom a potom i zakonom zasigurno gaje averzije prema ovoj instituciji.

Istraživanje je provedeno kroz anketu koncipiranu sa pitanjima i ponuđenim odgovorima koji su se odnosili na socio-demografske podatke u prvom, općem dijelu te na složenija pitanja i odgovore u drugom, odnosno posebnom dijelu koji su biliusmjereni na odnos prema prometnoj policiji u vidu kontakta s njima, zbog eventualnih prekršaja te njihovu opravdanost postupanja, a potom mišljenje o stanju sigurnosti u gradu Zagrebu.

Ključne riječi: stavovi, mišljenja, prometna policija, sigurnost, prekršaj

2. SUMMARY

The Republic of Croatia as a democratic state involves its citizens in all decisions relating to the country. Eligibility can be directly or indirectly through a majority vote.

This is the way it works the state apparatus which is comparable to the various studies carried out in order to examine the situation, and to improve in some area of work. As the one and the other case is an important voice of the people.

The aim of this study was to examine the attitudes and opinions of citizens according to the traffic police in Zagreb. As the police state institution shall act solely under the law, the investigation has found that the majority of citizens who respect such a system work certainly does not encounter difficulties with regard to their activity as either negative attitudes and opinions about the same, while the second part of the citizens who come in conflict with the police and then the law guaranteed him aversion to this institution.

The study was conducted through a survey conceived with questions and multiple choice answers that are related to socio-demographic information in the first, general part and the more complex questions and answers in the second, or a separate part of that biliusmjereni the relationship to the traffic police in the form of contact with them because of possible violations and their justification actions, and then thinking about the state of security in Zagreb.

Keywords: attitudes, opinions, traffic police, security, violation

3. UVOD

Tema ovog rada su *stavovi i mišljenja građana o radu i djelovanju prometne policije u Zagrebu* kako bi se dobio uvid u međusobni odnos policije kao službe koja služi isključivo građanima odnosno sam odnos građana, vozača prema policiji. U cilju dobivanja odgovora o tom međusobnom odnosu provedeno je istraživanje.

Cjelokupni rad je zamišljen kao skup elemenata koji se odnose na temu pa se tako u početnom dijelu opisuje isključiva važnost cestovnog prometa u kojoj se donosi zaključak da je promet sam po sebi neophodna komponenta za današnju civilizaciju.

Drugi dio se odnosi na zakonsko uređenje prometa kako bi se potaknulo vozače, odnosno sudionike u pometu na mogućnost sankcioniranja u slučaju nepoštivanja zakonskih normi a sve u svrhu postizanja što veće sigurnosti za ljude i imovinu.

Uvid u poslove i zadaće prometne policije približava nas da što bolje razumijemo ovu struku i njihovu svrhu djelovanja, a koji se odnose na djelokrug rada Ministarstva unutarnjih poslova.

Nepravilnosti glede poštivanja prometnih propisa od strane čovjeka smatra se prometnom delinkvencijom. Mnogi autori smatraju da se i normalan čovjek koji samo jednom počini prekršaj smatra delinkventom, iz razloga što posebne karakteristike koje bi obilježavale takvu osobu nisu utvrđene. Prometna je delinkvencija usko vezana sa psihologijom, u ovom slučaju prometnom psihologijom koja istražuje čovjeka kao korisnika prometnih površina i njegova samog odnosa prema istim.

Posljednji dio rada odnosi se na policiju kao društvenu službu, na odnos policija-građani te povratni odnosno reverzibilni odnos građana prema policiji. To su ujedno vrlo važni odnosi za funkcioniranje policije i postizanje sigurnosti u društvu. Sigurnost je element kojem se teži i kojem građani potpomažu uz dobru suradnju sa policijom. Koliko zapravo građani imaju povjerenjau tu službu i žele suradnju sa njom ovisi isključivo o policiji i njezinim zaposlenicima. Stoga proizlazi da i policija kao služba treba što više težiti edukaciji svojih djelatnika u vidu što veće stručnosti i profesionalnosti a potom i unapređenju komunikacijskih vještina.

4. VAŽNOST CESTOVNOG PROMETA

Živimo u vremenu kada je promet neophodan za život. Revolucija prometa započela je s pojavom motora s unutarnjim sagorijevanjem čime je znatno olakšan život čovječanstvu. S razvojem prometa narod je ubrzo primijetio dobre i loše strane koje promet pruža, a koje je vrlo slikovito opisao poznati engleski ekonomistMarshall koji smatra da je promet djelatnost koja prodire svugdje, prožimajući sve faze proizvodnje, razmjene, razdiobe i potrošnje dobara.U razvijenom gospodarstvu promet praktički utječe na sve dijelove društva i na sve ekonomske subjekte. Premda se važnost prometa obično mjeri njegovim neposrednim doprinosom rastu društvenog proizvoda, time se ne iscrpljuju svi njegovi učinci. Prije svega, veliko je njegovo značenje u životu modernog društva, u širenju znanja i prožimanju kultura. Promet je jedna od malobrojnih aktivnosti koje daju izrazit pečat cjelokupnoj civilizaciji. On oblikuje prostornu strukturu i svakodnevni način života te pridonosi gospodarskom razvoju i društvenom napretku. Sve to, naravno, ne daje razloga da se zanemare i loši učinci prometa, koji ponajviše dolaze do izražaja u nepovoljnom utjecaju na sigurnost ljudi i kvalitetu okoliša[1].

Svi smo mi ljudi, sudionici tog prometa, kada se krećemo nekom javnom, odnosno prometnom površinom i to bilo u svojstvu pješaka, vozača nekog prometnog sredstva ili kao putnici u istom.

Ta je revolucija uvelike doprinijela razvoju društva, međutim s druge strane do izražaja dolaze one loše karakteristike tog samog prometa a koje se manifestiraju u stradavanju ljudi te oštećenjima imovine u različitom obimu, stoga je neminovno da je u svrhu sprečavanja stradavanja u prometu pred svakog sudionika stavljen niz prometnih pravila kojih se dužan pridržavati kada sudjeluje u prometu.

Posebno zanimljiv osvrt daju nam podatci Svjetske zdravstvene organizacije kako u svijetu godišnje umire oko 1 200 000 ljudi od posljedica nesreća u cestovnom prometu. Svake se godine u prometnim nesrećama teško tjelesno ozlijedi više od 5 000 000 ljudi. To znači da

[1]Mršić, Ž. (2010): Poslovi i zadaće prometne policije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb,(str.13.), prema Pađen, J. (1996):Prometna politika, Informator, Ekonomski institut Zagreb, Zagreb, (str. 3)

od posljedica cestovnih prometnih nesreća svake 3 sekunde umire po jedan čovjek, te da je u svakoj sekundi najmanje jedna osoba teško ozlijeđena. Prosječno svakodnevno u prometu na svim cestama svijeta život izgubi više od 3 300 ljudi, a 66 000 ljudi bude teže ozlijeđeno. Ocjenjuje se da je danas u svijetu više od 30 milijuna invalidnih osoba zbog posljedica prometnih nesreća. Cestovne prometne nesreće dosežu razmjere najtežih epidemija i na vrhu su među uzrocima smrti ili teških tjelesnih ozljeda.[2]

Promet pobuđuje interes teoretičara i praktičara kaznenog prava tek kada poprimi svoje ekstremne ili devijantne oblike, odnosno kad rezultira materijalnim štetama velikih razmjera, teškim tjelesnim ozljedama ili nečijom smrću.[3]Tada se postavlja pitanje kako spriječiti gubitak ljudskih života, zdravlja te materijalnih dobara, odnosno kako spriječiti prometne nesreće.

Teoretičari i praktičari kaznenog prava koji se još mogu nazvati tijelima državnopravne represije dužni su provoditi mjere kažnjavanja onih koji svojim ponašanjem tome doprinose ili ne doprinose.

Onaj drugi blaži način odnosi se na mjere preventivne prirode koje se provode ciljano u svrhu sprječavanja ugrožavanja i povrjeđivanja navedenih vrijednosti.

4.1.Prometna kultura

Glede prometne kulture razvidno je da sve one vijesti koje nam nudi dnevni tisak krozrubrike crne kronike a vezane uz promet i kršenje prometnih pravila sa stradavanjem ljudi olako prihvaćamo i duboko u sebi promišljamo da se to nama neće ili ne može dogoditi, a najgore je da se i tako ponašamo.

Veliki su izdaci države koji se izdvajaju za područje prometa, odnosno prometne infrastrukture međutim kao ključni faktor koji utječe na prometnu sigurnost osim sigurne prometne infrastrukture je i prometna kultura.

---

[2]Mršić, Ž., Orehovec, P. (2010): Prometna kaznena djela, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, Zagreb, (str. 644.), prema Biliban, M.: Cestovne prometne nesreće u Republici Sloveniji, razlike među spolovima prouzročitelja, Policija i sigurnost, MUP RH Zagreb, podaci ažurirani prema: Pavišić, ZSPC 2005. dostupno na: https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Prometna_kaznena_djela.pdf , datum pristupanja 15.01.2016.

[3]Mršić, Ž. (2005):Prevencija i represija u suzbijanju cestovne i prometne delinkvencije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb,(str. 21.).

Borba za prometnu kulturu počela je već od pojave prvog automobila i danas je jasno da čovječanstvo tu borbu može voditi samo ustrajnom i dugoročnom društvenom akcijom podizanja kulture uopće, a time i prometne kulture kao njenog dijela.S obzirom da kultura općenito predstavlja ukupnost nekakvih vrijednosti tako i kulturucestovnog prometačine međusobni odnosi svih sudionika u prometu, komunikacije u prometu i prilagodba prometa čovjeku i čovjeka prometu.[4]

Prometna je kultura ona kojom se vozači ponašaju prema drugima na način kako očekuju i od drugih da se ponašaju prema njima samima, odnosno da vode računa o sigurnosti općenito.

U svakodnevici smo svjedoci raznih nekulturnih ponašanja u prometu pa je poželjno takva ponašanja iskoristiti na način da se i sami ne dovedemo u situaciju gdje bi mogli svojom vožnjom, odnosno ponašanjem narušiti sigurnost samoga sebe, nekoga ili nečega drugoga.

[4]Veselinović, M., Kišić, T. (1982): Prometna kultura s osnovama psihologije, Školska knjiga Zagreb, (str.11.)

5. ZAKONSKO UREĐENJE PROMETA

Norme koje dominiraju u prometu kako u našoj zemlji tako i u svijetu jesu prometni propisi. Prema autoru Željku Mršiću pod definicijom prometnih propisa[5]razumijevamo skup pravnih propisa koji uređuju međusobne odnose osnovnih čimbenika cestovnog prometa (čovjek, vozilo, cesta) radi sigurnijeg i nesmetanog odvijanja prometa te sprječavanje i uklanjanje opasnosti za sudionike u prometu. Promet na cestama je s obzirom na svoju međunarodnu i nacionalnu komponentu, uređen normama međunarodnoga i nacionalnoga prava.

Kada govorimo o međunarodnim izvorima tu mislimo na razne konvencije i podkonvencije, sporazume koji obuhvaćaju pravilnike i uredbe te ugovore koji mogu biti bilateralni i multilateralni.

5.1.Pravne norme o sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj

Gotovo sve norme kojima se unutar nacionalnog prava propisuju pravila ponašanja u prometu nalazimo u zakonskim i podzakonskim aktima i to u zoni prekršajnog zakonodavstva.Ta ponašanja mogu u određenim situacijama ući u kaznenopravnu zonu.[6]Upravo o tim situacijama nam govori Kazneni zakon[7] u čl. 227.

1) Sudionik u cestovnom prometu koji kršenjem propisa o sigurnosti prometa izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinu velikih razmjera, pa zbog toga prouzroči tešku tjelesnu ozljedu druge osobe ili imovinsku štetu velikih razmjera, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.
2) Ako je kazneno djelo iz stavka 1. ovoga članka počinjeno iz nehaja, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od tri godine.
3) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena drugoj osobi osobito teška tjelesna ozljeda, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.

[5]Mršić, Ž. (2010): Poslovi i zadaće prometne policije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb,(str. 27.)
[6]Mršić, Ž. (2010): Poslovi i zadaće prometne policije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb,(str. 28.)
[7] Kazneni zakon, NN 144/12, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/98/Kazneni-zakon , datum pristupanja 22.02.2016.

4) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od tri do dvanaest godina.
5) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena drugoj osobi osobito teška tjelesna ozljeda, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora u trajanju od šest mjeseci do pet godina.
6) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. Ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba,

počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.

Promet je vrlo složena komponenta obuhvaćena mnoštvom propisa kojima se uređuju odnosi u cestovnom prometu, a to su[8]:

- zakoni – kao temeljni pravni propisi koje donosi Hrvatski sabor i kojima se uređuju osnovni odnosi.
- pravilnici –kao podzakonski akti koji potanje razrađuju pojedine odredbe zakona radi njihove primjene, koje donose ovlašteni ministri nadležnih ministarstava a vrijede na cjelokupnom području Republike Hrvatske.
- naredbe – koje donose nadležni ministri, a odnose se na pojedine dijelove Republike Hrvatske, odnosno pojedine ceste.
- odluke – koje vrijede samo na teritoriju jedinica lokalne i područne samouprave ili uprave, a donose ih tijela tih jedinica.

Kroz promet se prožima veliki broj raznih elemenata koji moraju biti u interakciji kako bi se promet mogao nesmetano odvijati. Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama kao temeljnom zakonu prometne policije slijedeća su načela međusobnih odnosa[9]:

- ponašanje sudionika i drugih subjekata u prometu na cesti,
- osnovni uvjeti kojima moraju udovoljavati ceste glede sigurnosti prometa,
- pravila prometa na cestama,
- sustav prometnih znakova i znakova koje daju ovlaštene osobe,
- dužnosti u slučaju prometne nesreće,
- osposobljavanje kandidata za vozače
- polaganje vozačkog ispita i uvjeti za stjecanje prava na upravljanje vozilima,

[8]Mršić, Ž. (2010): Poslovi i zadaće prometne policije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb,(str. 28.)
[9] Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čl.1.

- vuča vozila,
- uređaji i oprema koje moraju imati vozila, dimenzije, ukupna masa i osovinsko opterećenje vozila te uvjeti kojima moraju udovoljavati vozila u prometu na cestama.

Zakon koji se usko nadopunjuje s Zakonom o sigurnosti prometa na cestama je Prekršajni zakon koji je koncipiran kao opći propis koji sadržava odredbe što se odnose na sve prekršaje i on je po svojoj strukturi podijeljen na tri dijela[10]:

- prvi, materijalno-pravni dio propisuje odredbe kojima se definiraju i reguliraju osnovni instituti i načela prekršajnog prava,
- drugi dio se odnosi na postupovne odredbe kojima se reguliraju pitanja provođenja prekršajnog postupka i
- treći dio se odnosi na posebne postupke i ostale odredbe.

Nadležnost nad provedbom sigurnosnih mjera u cestovnom prometu osim policije imaju i druge službe poput Hrvatskih cesta, odnosno njihovih koncesionara, Hrvatskog auto-kluba, organi uprave zaduženi za poslove planiranja i prometa, inspektorati za razne nadležnosti, zdravstvene organizacije te mediji, odnosno sredstva javnog informiranja.

[10] Rašo, M., Korotaj, G.: Novosti u postupovnim odredbama Prekršajnog zakona, stručni članak dostupno na: www.hrcak.srce.hr/file/211779, datum pristupanja 09.01.2016.

6. POSLOVI I ZADAĆE PROMETNE POLICIJE

Poslovi i zadaće prometne policije uglavnom su usmjereni na brigu o sigurnosti cestovnog prometa, kroz nadzor i upravljanje prometom, ali uključuju i ostale zadaće iz djelokruga Ministarstva unutarnjih poslova, a koji su navedeni u Zakonu o policijskim poslovima i ovlastima[11]:

1. zaštita života, prava, slobode, sigurnosti i nepovredivosti osobe,
2. zaštita javnog reda i mira te imovine,
3. sprječavanje kaznenih djela i prekršaja, njihovo otkrivanje i prikupljanje podataka o tim djelima i počiniteljima,
4. traganje za počiniteljima kaznenih djela za koja se progoni po službenoj dužnosti i prekršaja i njihovo dovođenje nadležnim tijelima,
5. traganje za imovinskom koristi stečenoj kaznenim djelom,
6. nadzor i upravljanje cestovnim prometom
7. protueksplozijska zaštita,
8. postupanje prema strancima,
9. nadzor državne granice,
10. poslovi zaštite zračnog prometa propisani posebnim zakonom,
11. poslovi na moru i unutarnjim plovnim putovima iz nadležnosti policije,
12. osiguranje i zaštita osoba, objekata i prostora,
13. postupanje s uhićenikom i pritvorenikom.

Svaka policijska uprava, pa tako i zagrebačka na području za koje je osnovana[12]:

1. procjenjuje stanje sigurnosti, predviđa vjerojatni razvoj sigurnosne situacije, procjenjuje rizike, definira prioritete postupanja te planira mjere i radnje, kao i potrebne resurse, na temelju čega donosi Stratešku procjenu kao temeljni dokument iz djelokruga policije na regionalnoj razini,
2. na temelju Strateške procjene donosi Strateški plan rada policijske uprave,
3. usklađuje, koordinira, usmjerava i nadzire rad policijskih postaja,
4. izravno obavlja policijske poslove iz svog djelokruga i sudjeluje u obavljanju

[11] Zakon o policijskim poslovima i ovlastima, čl. 3. NN 92/14, dostupno na http://www.zakon.hr/z/173/Zakon-o-policijskim-poslovima-i-ovlastima , datum pristupanja 10.01.2016.
[12] Zakon o policiji, čl. 11., NN br. 34/11, dostupno na http://www.zakon.hr/z/282/Zakon-o-policiji , datum pristupanja 13.01.2016.

složenijih poslova iz djelokruga policijskih postaja,

5. obavlja druge poslove utvrđene posebnim propisima.

Za izravno obavljanje policijskih i drugih poslova u policijskim su upravama osnovane policijske postaje, pa su tako u Policijskoj upravi zagrebačkoj ustrojene dvije policijske postaje za poslove prometa pod nazivom I. postaja prometne policije i II. postaja prometne policije od kojih svaka obuhvaća odprilike pola prostorne površine grada Zagreba.

To su ujedno i specijalizirane postaje koje kroz poslove upravljanja prometom nastoje osigurati što bolju protočnost i sigurnost prometa, održavanje normalnih tokova javnog gradskog i individualnog prometa odnosno preusmjeravanja prometa. Upravljanje prometom[13] obavlja se neposredno fizičkim upravljanjem ili ručnim upravljanjem semaforskih uređaja u vrijeme najvećih prometnih opterećenja (prometne špice), za vrijeme izvođenja opsežnijih građevinskih radova na cestama, odnosno, tijekom rekonstrukcija cestovnih površina, održavanja sportskih manifestacija (automobilske, motociklističke, biciklističke utrke te atletske utrke građana i sportaša), te tijekom javnih okupljanja kad dolazi do većih poremećaja u prometu.

Uz upravljanje prometom na cestama u djelokrugu poslova prometne policije nalazi se i nadzor prometa na cestama. Nadzor prometa na cestama[14] obavljaju policijski službenici kretanjem i zadržavanjem na najugroženijim mjestima na cesti kako bi svojom nazočnošću, upozorenjima, zapovijedima, uputama i savjetima te primjenom tehničkih sredstava utjecali na pravilno i zakonito ponašanje sudionika u prometu i na poštivanje prometnih pravila.

Uz redovne zadatke nadzora i upravljanja prometom policijski se službenici angažiraju i za provođenje određenih akcija u prometu, sukladno obvezama Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Vlade RH. Ciljane akcije usmjerene su suzbijanju prekršaja koji najčešće dovode do najtežih prometnih nezgoda, a samim time i ukoliko do njih dođe policijski službenici obavljaju očevide prometnih nesreća.

[13] MUP RH, Policijska uprava Varaždinska dostupno na http://www.mup.hr/MainPu.aspx?id=14898 , datum pristupanja 13.01.2016.

[14] Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama, čl. 17., NN 141/11, dostupno na: http://www.propisi.hr/print.php?id=8706 , datum pristupanja 27.02.2016.

6.1.Uloga policije u sustavu sigurnosnog rada

Jednostavniji prikaz sustava rada prometne policije mogao bi se prikazati kroz tri osnovne grupe[15]:

- nadzor,
- represija,
- progon.

Nadzorom sudionika u prometu na cesti[16] utvrđuje se i provjerava njihovo pridržavanje prometnih propisa, valjanost prometnih isprava te njihovo psihofizičko stanje i drugi uvjeti koje moraju ispunjavati za sigurno i nesmetano sudjelovanje u prometu.

Represijom se nastoji suzbiti prometna delinkvencija. Represivne mjere se sve više kombiniraju sa preventivnim mjerama. Svrha je represivnog djelovanja nastojati utjecati na ponašanje počinitelja kako više ne bi kršio propise te kako bi uvidio svoje ponašanje kao društveno neprihvatljivo.

Progon uglavnom pokreće policija na temelju svojih pismena iako nije nužno da se i završi na razini policije kao represivnog organa, već može po službenoj dužnosti biti proslijeđen nadležnom sudstvu koje će preuzeti cjelokupan predmet te donijeti u sklopu svojih ovlasti konačnu presudu.

Pretpostavka je da koliko god građani smatraju da policija loše djeluje u sustavu zaštite društva i imovine, kada uslijedi neki problem prvo će izvijestiti policiju. Nerijetko se policiju poziva i za situacije za koje sami znaju da nisu u domeni policijskog posla, međutim policija je služba koja je neprestano prisutna u zajednici i dužna je reagirati na svaki poziv, odnosno dojavu ako ne svojim službenim postupanjem barem savjetom i usmjeravanjem na druge nadležne službe.

Upravo se ova pretpostavka može povezati s fenomenom pod nazivom „pozivanje policije“[17] a koji se odnosi na situacije gubitka kontrole između građana, kada oni sami

[15]Gledec, M. (1996): Sigurnost prometa I., Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb,(str. 83-84.)
[16] Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama, čl. 18., NN 141/11, dostupno na: http://www.propisi.hr/print.php?id=8706 , datum pristupanja 27.02.2016.
[17]Bakić-Tomić, Lj.,Cajner-Mraović, I. (2004): International Conference Media and Communication Theory., Dubrovnik (str. 4.), prema Bittner 1990.

pozivaju policiju da je ponovo stavi pod kontrolu i da riješi problem. Policajci imaju ovlast koristiti prisilu i ta činjenica se zapravo krije u suštini fenomena "pozivanja policije". Upravo taj potencijal da se koriste sredstva prisile čini policiju znatno vrednijom u kritičnim situacijama nego bilo koju drugu društvenu službu.

Postupajući po raznim dojavama građana koje nisu u okviru policijskog posla bezpotrebno se troši vrijeme jerpolicijski službenici nisu u mogućnosti postupati po važnijim zadaćama koje su od interesa za službu te je upravo to razlog da dio građana ocjenjuje rad policije kao nedovoljan. Takve se situacije smatraju svojevrsnim paradoksom iz razloga što općeniti zahtjev javnosti za što učinkovitijom policijskom službom pogotovo s obzirom na kriminalitet i njegovu prevenciju ne može biti udovoljen sve dok policija ne provodi određeni dio vremena odgovarajući na specifične zahtjeve pojedinaca za pomoći policije u problemima koji se ne tiču direktno kriminaliteta.[18]

Sustav ovakvom problemu pripisuje prvenstveno nedostatak kadra, odnosno mali broj policijskih službenika kojima raspolaže a iznimno veliki broj zadaća koje su im naložene.

[18]Bakić-Tomić, Lj., Cajner-Mraović, I. (2004): International Conference Media and Communication Theory., Dubrovnik, (str. 4.).

7. PREVENCIJA SIGURNOSTI U CESTOVNOM PROMETU

S obzirom na geografski položaj naše zemlje te njezin turistički značaj kao i tranzitornu funkciju od davnina je vapila za mjerama prevencije što se tiče sigurnosti prometa.

Stoga je Republika Hrvatska među prvima uvela program suzbijanja negativnog trenda stradavanja u prometu pri čemu je sustav preventivna djelovanja bio temeljni oblik izobrazbe sudionika u prometu u svrhu širenja prometne kulture i upoznavanje s opasnostima koje prijete zbog nepoštivanja prometnih propisa. Sigurnost cestovnog prometa nedvojbeno je postala dio globalne politike svih zemalja, a posebice zemalja Zapadne Europe. Republika Hrvatska kao tranzicijska zemlja ali i zemlja koja je stoljećima po svojoj povijesnoj, političkoj, gospodarskoj i kulturološkoj orijentaciji pripadala zapadnoeuropskome geoprometnom prostoru, već u samom početku svoga osamostaljenja i međunarodnog priznanja spoznala važnost sigurnosti cestovnog prometa i započela provoditi mjere koje su bile usmjerene na smanjenje broja i posljedica prometnih nesreća.[19]

Republika Hrvatska je kroz povijest prihvaćala smjernice za sigurnost koje su koristile razvijenije zemlje. Život u svim gradovima u svijetu, uključujući i one u Hrvatskoj slijedi iste obrasce i dijeli iste karakteristike i rizike s obzirom na naseljenost, visoku razinu imigracije, što rezultira nezaposlenosti, nedostatkom infrastrukture, heterogena populacija, otuđenje stanovništva te anonimnost pojedinca koja potiče devijantno ponašanje. Sve to upućuje na neke karakteristike modernog društva poput povećanja birokracije, individualna i institucionalna otuđenost, socijalne službe i institucije postaju veliki inertni sustavi otuđeni od svojih korisnika te da građani nisu spremni komunicirati međusobno.[20]

U svrhu provođenja prevencije potrebno je ponajprije poznavati strukturu društva kakvo dominira na nekom području te na taj način uvidjeti karakteristike i rizike nekog područja kako bi se mogle provoditi ciljane mjere preventivnog rada.

Statističkim i analitičkim praćenjem sigurnosti prometa znatno je lakše planirati preventivne mjere koje su neophodne za sigurnost na prometnicama, obzirom da nam takve mjere daju podatke o učestalosti ponavljanja nekog od događaja, kritičnom mjestu, vremenu,

[19]Mršić, Ž. (2010): Poslovi i zadaće prometne policije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija, MUP-a RH, Zagreb, (str. 38.).
[20]Bakić-Tomić, Lj., Cajner-Mraović, I. (2004): International Conference Media and Communication Theory., Dubrovnik, (str. 11.).

počiniteljima i drugim podatcima prema kojima se može planirati i usmjeravati rad policijskih službenika.

Kao primjer statističkog i analitičkog praćenja navodim podatke Ministarstva unutarnjih poslova, Policijske uprave zagrebačke, Službe za izvještajnu analitiku i odnose s javnošću iz *Izvješća o stanju i kretanju sigurnosnih pokazatelja u radu Policijske uprave Zagrebačkeu 2015. godini*[21]. Pomoću ovih podatakadobivamo uvid u rad prometne policije, a koji će ujedno biti upotrijebljeni za plan rada i određivanje strateških smjernica u narednoj 2016. godini.

Na području PU zagrebačke u 2015. godini dogodilo se 8.354 prometnih nesreća i to 205 nesreća ili 2,4 posto manje u odnosu na 2014. godinu (8.559). Poginule su 44 osobe, 3 osobe ili 6,4 posto manje u odnosu na 2014. Teško je ozlijeđena 541 osoba (10 osoba ili 1,8 posto manje), a lakše 2.882 osobe (34 osobe ili 1,2 posto više).Zabilježen je ukupno manji broj nesreća kao i manji broj nesreća s poginulim, dok je broj nesreća s ozlijeđenim osobama ostao na istoj razini.

Zbog brzine neprimjerene uvjetima i nepropisne brzine dogodile su se 1.563 prometne nesreće ili 18,7 posto svih nesreća, u kojima je poginulo 18 osoba, a 987 je ozlijeđeno (2014. godine; 1.596 nesreća, 21 poginula i 1.067 ozlijeđenih osoba). Najveći broj prometnih nesreća (4.235 ili 50,7 posto svih nesreća) posljedica je međusobnih sudara vozila u pokretu. Najbrojniji su bočni sudari (1.766 ili 21,1 posto svih nesreća). Najteže posljedice evidentirane su u 517 nesreća naleta na pješaka; 11 je poginulih i 491 ozlijeđenih osoba; u 830 nesreća sudara vozila iz suprotnih smjerova, poginulo je 10 osoba, a ozlijeđeno 456 osoba; u 883 nesreće slijetanja vozila s ceste poginulo je 6 osoba, a ozlijeđeno 440 osoba (2014. godine; 531 nesreća naleta na pješaka, 17 poginulih i 507 ozlijeđenih osoba; 748 nesreća sudara vozila iz suprotnih smjerova, 6 poginulih i 446 ozlijeđenih, te 789 nesreća slijetanja vozila s ceste, 13 poginulih i 410 ozlijeđenih).

Prema statistici, petkom je zabilježeno najviše nesreća (1.401 nesreća), dok su najteže posljedice evidentirane subotom (11 poginulih i 510 ozlijeđenih osoba) i ponedjeljkom (8 poginulih i 535 ozlijeđenih osoba). Tijekom dana, najteže posljedice su u vremenu od 16 do 18 sati, kada je u 1.003 nesreće poginulo 7 osoba, a 501 je ozlijeđena, te u vremenu od 14 do 16 sati kada je u 1.002 nesreće poginulo 5 osoba, a 384 su ozlijeđene. Najviše prometnih

[21]MUP RH, Policijska uprava Zagrebačka, Godišnje izvješće Policijske uprave zagrebačke o kretanju sigurnosnih pokazatelja, dostupno na: http://www.mup.hr/UserDocsImages/PU_ZG/statistika/Izvje%C5%A1%C4%87e%202015..pdf, datum pristupanja 06.03.2016.

nesreća dogodilo se u prosincu (789 ili 9,4 posto od ukupnog broja nesreća), a najmanje u kolovozu (561 ili 6,7 posto). Najviše poginulih osoba zabilježeno je u studenom (7 osoba) a najmanje u veljači i lipnju (po 1 osoba). Najviše ozlijeđenih bilo je u rujnu (310 osoba ili 9,1 posto od ukupnog broja ozlijeđenih), a najmanje u siječnju (200 osoba).

Među nastradalim osobama najviše je vozača. Vozači su skrivili 7.897 prometnih nesreća ili 94,5 posto (od ukupnog broja), u kojima je poginulo 38 osoba ili 86,4 posto, a 3.275 osoba ili 95,7 posto je ozlijeđeno. Inače, 589 pješaka sudjelovao je u 572 ili u 6,8 posto svih nesreća.

Alkohol je jedan od glavnih "krivaca" za prometne nesreće. Vozači pod utjecajem alkohola sudjelovali su u 1.162 nesreće ili prosječno u svakoj osmoj prometnoj nesreći. U nesrećama u kojima je krivac bio pod utjecajem alkohola (19 nesreća) poginula je 21 osoba (2014. godine – 18 poginulih osoba) ili 47,7 posto od ukupno 44 poginulih. Poginulo je 10 osoba (1 manje), a ozlijeđeno 246 osoba(12,8 posto manje nego godinu dana ranije). Utvrđen je 8.921 prekršaj vožnje pod utjecajem alkohola (8,7 posto prekršaja manje) ili odbijanja (355) provjere na alkohol.

U 408 nesreća sudjelovali su mopedi i motocikli (6,2 posto nesreća manje). U nesrećama je poginulo 10 osoba (4 više), a ozlijeđeno je 319 osoba (9 manje). Glede biciklista, zabilježeno je 376 nesreća (4,8 posto manje), u kojima su 4 osobe poginule (2 manje), a 307 ih je ozlijeđeno (isto).

Što se tiče prometnih prekršaja zabilježeno ih je 187.178 dok se 54.522 prekršaja (10,7 posto manje) ili 29,1 posto svih prekršaja odnosi na nepropisnu brzinu, a 11.664 prekršaja (40,5 posto više) ili 6,2 posto svih prekršaja na nepropisno parkiranje. Zbog nekorištenja sigurnosnog pojasa zabilježeno je 20.189 prekršaja, (11,3 posto manje), zatim 17.068 prekršaja uporabe mobitela u vožnji (10,0 posto manje), 4.575 prekršaja pješaka u prometu (45,3 posto manje), itd.

Protiv osoba koje su skrivile prometne nesreće s poginulim i teško ozlijeđenim osobama ili s materijalnom štetom većih razmjera, Državnom su odvjetništvu podnijete kaznene prijave. Prijavljeno je 300 kaznenih djela iz prometa, što je 15 više nego prošle godine (285).

Iz ovih statističkih podataka iz 2015. godine, a koji se ujedno uspoređuju sa godinom prije, može se shvatiti što sve ova statistika obuhvaća i koje komponente se prate. Sve su to pokazatelji rizika na koje se posebno obraća pažnja kod organiziranja, odnosno planiranja policijske službe. Podatci se mogu koristiti kako na godišnjoj razini tako i na periodičnoj, usporedba podataka za razdoblje od npr. prva dva mjeseca ove godine naspram prva dva

mjeseca prethodne godine.

7.1.Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa

Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske[22] temeljni je dokument i platforma za podizanje razine sigurnosti cestovnog prometa u našoj državi na višu, prihvatljiviju razinu od sadašnje. On u svom operativnom dijelu obuhvaća sve subjekte kojima je djelokrug rada na neki način vezan za sigurnost cestovnog prometa.Nacionalni program na području naše države postoji od 1994. godine, a posljednji, za razdoblje 2011.-2020. godine, donijela je Vlada RH 2011. godine, dok je za njegovog nositelja određeno Ministarstvo unutarnjih poslova. To je program koji je donesen za razdoblje od deset godina i usklađen je sa *4. Akcijskim programom za sigurnostcestovnog prometa zemalja članica EU i Desetljećem akcije Ujedinjenih naroda*. Definirana je i vizija Nacionalnog programa: drastično smanjenje svih oblika stradavanja. Ovakav je cilj ostvariv ukoliko se sve razine društva uključe u njegovu realizaciju i daju mu stvarnu podršku.

Promatrajući globalno, važno je povećati prometnu kulturu stanovništva, stvoriti bolje preduvjete za bolje poznavanje i poštivanje prometnih propisa, te povećati društvenu svijest o problemu stradavanja u prometu kako bi se prometna delinkvencija svela na najmanji mogući broj.

[22] MUP RH, Nacionalni programi, dostupno na: http://www.mup.hr/33.aspx datum pristupanja 12.01.2016.

8. PROMETNA DELINKVENCIJA

Uzrokomprometne delinkvencije se ponajprije smatra motorizacija, odnosno automobilska industrija koja naše prometnice svakodnevno obasipa vozilima koja se odlikuju osobinama kojima vozači nisu u mogućnosti primjereno upravljati, dok je drugi od uzročnika građanstvo koje se može podijeliti na one koji upravljaju tim vozilima dok još nemaju potrebne vještine i znanje ili pak oni koji koriste javne površine u svojstvu pješaka, a ne mogu ili ne žele poštivati norme koje su pred njima kao pojedincima, samim izlaskom na ulicu.

Pod pojmom prometne delinkvencije se smatra[23] tipični primjer konflikta između društvenog napretka i njegovih negativnih posljedica jer za današnju civilizaciju delinkvencija u cestovnom prometu sve je veći i kompliciraniji problem. Sukladno navedenom neizbježan je odnos između tzv. delinkvenata odnosno prekršitelja i tijela koje provodi represivne mjere.S obzirom da tehnologija napreduje izrazito velikom brzinom za razliku od promjene ponašanja čovjeka, kroz etiologiju se zaključuje da je delinkvencija povezana s nizom različitih čimbenika kao npr. uzročnik prometne nesreće može biti splet subjektivnih i objektivnih čimbenika kao što su cesta, vozilo s jedne strane odnosno čovjek-vozač s druge strane. Ti su čimbenici u međusobnoj korelaciji, neprestano se kombiniraju, dok se kao najčešći uzročnik prometne nesreće,čak u 95% slučajeva smatra sam čovjek. Čovjek je taj koji je dužan biti prisutan u potpunosti kroz promet, vrevu između vozila i ljudi, dužan je pratiti svaki detalj i biti spreman pravilno postupiti u iznenadnim situacijama koje se mogu dogoditi, te mora u trenutku donijeti odluku kako će postupiti. Svaka pogreška, čak i ona najmanja nerijetko može završiti sa negativnom posljedicom poput prometne nesreće sa materijalnom štetom ili pak ljudskim životom.

Kada se čovjek kreće javnom površinom obasipan je mnoštvom informacija vezanih uz promet kao što su vozila i pješaci na koje treba obratiti iznimnu pažnju, zatim prometni znakovi, poznavanje i primjena prometnih pravila te isto tako vremenski uvjeti koji nerijetko otežavaju prometovanje. Stoga je neminovno da u nekom trenutku ljudski um zablokira, nije spreman realizirati veliku količinu takvih informacija, vrijeme za donošenje neke odluke je prekratko, koncentracija je smanjena, prevladava osjećaj umora i dogodi se nezgoda.

[23]Mršić, Ž. (2005): Prevencija i represija u suzbijanju cestovne i prometne delinkvencije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb, (str. 57.).

Svi su ti elementi mogući u „normalnog“ čovjeka prihvatljivog ponašanja u društvu ali zbog nekog spleta okolnosti može dovesti do neželjene posljedice pa se i takav čovjek ubraja u delinkvente. Veći su problem vozači koji se sa stavom moći upuštaju u egzibicije kroz promet te time dovode u opasnost sebe i druge. U takvih je vozača izražena potreba za dokazivanjem i važnošću njih samih kao ličnosti, a potom i vozila kojim dokazuju moć i snagu. Sve su to činjenice koje ukazuju kako za sudjelovanje u prometu važnu ulogu nemaju samo fizičke sposobnosti nego i psihičke, ali i inteligencija.

8.1. Tipologija prometnih delinkvenata

Kako bismo mogli razlikovati tipove prometnih delinkvenata oni su prema nekim znanstvenicima podijeljeni prema određenim kriterijima, dok se u klasifikacijama oslanjaju na psihofizičke osobine, stoga se u prometurazlikuju;[24]

- nagonski delinkventi koji su arogantni, nesmotreni, bezobzirni, te čine prekršajna, odnosno kaznena dijela zbog vlastitih grubih, a zapravo lako otklonjivih pogrešaka,
- delinkvente iz navike koji se redovito opasno ponašaju i čine delikte zbog neiskustva i nesposobnosti,
- emotivne delinkvente za koje je karakteristična neprilagođenost i izloženost nemirima,
- obijesne delinkvente i slučajne delinkvente kod kojih je koeficijent unutarnjih čimbenika slab i zanemariv.

Među prometnim delinkventima razlikuju se osobe bez moralnih i altruističkih osjećaja, osobe s nedostacima u mehanizmu pozornosti i procesu grupiranja ideja, neiskusne i nevješte osobe koje ne poznaju dovoljno djelatnost kojom se bave te osobe čije je delinkventno ponašanje prouzročeno utjecajem sredine i fizičke ili umne premorenosti.[25]

Kod prometnih delinkvenata nailazimo na dvije komponente prekršitelja koji mogu dati svojevrsne razlike i to oni prekršitelji koji krše prometne propise slučajno u nekom trenutku nepažnje i oni koji se dovedu u situaciju da nisu u mogućnosti procijeniti svoje

[24]Mršić, Ž. (2005): Prevencija i represija u suzbijanju cestovne i prometne delinkvencije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb, (str. 67.), prema Altavilla, 1961, (str. 786-787.)
[25]Mršić, Ž. (2005): Prevencija i represija u suzbijanju cestovne i prometne delinkvencije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb, (str. 68.), prema Angiolini, 1960.

sposobnosti glede sigurnog upravljanja prometom iz razloga što su se doveli u stanje alkoholiziranosti ili u organizmu imaju nedozvoljene supstance poput nekih lijekova koji imaju utjecaj na psiho-motorno stanje ili ako su pod utjecajem droga.

Ne postoje neke posebne karakteristike prometnih delinkvenata, jer mnogi autori navode da se i „normalan“ čovjek koji jednom počini prekršaj, odnosno izazove prometnu nesreću smatra prometnim delinkventom, tako da gotovo i nema razlike između takvog prekršitelja i onog koji učestalo radi prekršaje odnosno prometnog recidiviste.

Elementi koji utječu na ponašanje u prometu određuju stil i razinu sigurnosti vožnje,cjelokupna su ličnost osobe, njen karakter, temperament i moral.

Smatra se da su za vozače koji su izazvali prometne nezgode tipični:[26]

1) neodgovarajuće osobine ličnosti,
2) nepotpuna znanja iz područja prometa uopće,
3) nedovoljna vještina vožnje,
4) osobni problemi koji se javljaju s vremena na vrijeme,
5) alkoholiziranost,
6) loši stavovi.

S obzirom da su prometni delikti problem današnjice kako kod nas tako i u svijetu znanstvenici pridaju veliku pažnju tom problemu pa je tako prema istraživanju o socijalnoj psihologiji sigurnosti u cestovnom prometu provedenom po londonskoj školi ekonomije i političkih znanosti i tvrtci proizvođača guma *Goodyear* definiranosedam različitih tipova ličnosti vozača:[27] „učitelj“, „sveznalica“, „natjecatelj“, „osvetnik“, „filozof“, „neutralni promatrač“ i „bjegunac“.Vozači se na cesti različito odazivaju na ponašanje drugih sudionika u prometu, a odlučujuće je kako se pojedinac suočava sa svojim osjećajima i nesigurnošću. Tako su psiholozi u navedenom istraživanju zaključili da vrijeme za volanom može biti vrlo stresno i puno frustracija, a u vožnji se na taj stres različito reagira. Većina tipova ponašanja može izazvati opasne situacije u prometu, zato je upravo razumijevanje svoga ponašanja prvi korak do boljega ovladavanja ponašanja i posljedično sigurnije vožnje.

[26]Mršić, Ž. (2005): Prevencija i represija u suzbijanju cestovne i prometne delinkvencije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb, (str. 68.-69.)
[27]Hina, Večernji list, dostupno na http://www.vecernji.hr/automobili/istrazivanje-definiralo-sedam-razlicitih-tipova-vozaca-1050584 , datum pristupanja 13.01.2016.

Tipovi ličnosti vozača opisani su na slijedeći način:

1. „učitelj“ – želi da drugi vozači budu svjesnigdje su pogriješili, stoga ih poučava o pogreškama. Za svoj trud u educiranju očekuje priznanje.
2. „sveznalica“ – uvjeren je da ga okružuju sami nesposobnjakovići, a satisfakciju pokušava naći u ponižavajućem vikanju na druge vozače.
3. „natjecatelj“ – uvijek mora biti ispred ostalih vozača, ljuti se ako mu netko stane na put, a ako ga netko želi preteći odmah će ubrzati. U koloni drži malu udaljenost do vozila ispred sebe tako da se nitko ne može ugurati ispred njega.
4. „osvetnik“ – želi druge vozače kazniti za svaki pogrešan potez koji primijeti, pri čemu se može dogoditi da izađe iz vozila i neposredno pristupi drugom vozaču.
5. „filozof“ – prihvaća bez problema postupke drugih vozača, ma kakvi oni bili i pokušava ih racionalno objasniti. Za vrijeme vožnje uspješno kontrolira svoje osjećaje.
6. „neutralni promatrač“ – neprimjereno ponašanje drugih sudionika u prometu shvaća neosobno, dok ih smatra opasnim vozačima.
7. „bjegunac“ – tijekom vožnje sluša glazbu ili razgovara na telefon i tako se izolira od vanjskih čimbenika. Radije se posvećuje nečemu drugome tako da se ne treba baviti ostalim vozačima na cesti, a tu je riječ o strategiji kojom se štiti od uvreda drugih.

Ovdje su navedene ličnosti u kojima lako možemo pronaći i sebe kao vozača i način svojeg ponašanja kada sudjelujemo u vožnji, obzirom da živimo u vremenu kada vozilo i vozačku dozvolu ne možemo pripisati luksuzu već stvarnoj potrebi za život i egzistenciju.

8.2. Prometna psihologija

Psihologija je znanost koja se bavi proučavanjem, objašnjavanjem i predviđanjem ponašanja, razmišljanja, ljudskih međuodnosa i njihovih potencijala u kojoj se čovjek smatra središtem djelovanja. O prometnoj psihologiji[28] možemo govoriti kada imamo odnos čovjeka i prometa, a ona se definira kao; istraživanje ponašanja korisnika cesta i psiholoških procesa unutar tih ponašanja. Široko je područje koje ujedinjuje perceptivne, kognitivne, socijalne,

[28]Anić, I., Istraži me, dostupno na: http://www.istrazime.com/prometna-psihologija/prometna-psihologija/ , datum pristupanja 11.01.2016.

motivacijske i emocionalne determinante nastojeći objasniti ponašanja i njihove povezanosti s prometnim nesrećama. Ona slijedi interdisciplinarni pristup; zajedničke teme dijeli s medicinom, inženjeringom i ekonomijom. Prometna psihologija uključuje i transport (transportnu psihologiju ili psihologiju mobilnosti) pa se u tom području primarno bavi individualnim i socijalnim faktorima u kretanjima ljudi i dobara.

Stoga se prometna i transportna psihologija može podijeliti na tri područja kao što su:[29]

1. Istraživanje ponašanja i prometnih nesreća – odnosi se na uzroke prometnih nesreća, te dužnosti vozača tijekom vožnje povezanih sa percepcijom, kognicijom, pažnjom, procesiranjem informacija tijekom vožnje, pozornošću i umorom.
2. Prevencija nesreća i unaprjeđivanje prometne sigurnosti - glavni način prevencije nesreća je informiranje i edukacija. Vozači procjenjuju kako postoji mala vjerojatnost da će ih policija otkriti odnosno mala je vjerojatnost kazne pa riskantna vožnja počinje biti svakodnevica na cestama.
3. Psihološka procjena i savjetovanje/rehabilitacija – odnosi se na selekciju i trening profesionalnih vozača. Važan zadatak ovog područja je i rehabilitacija vozača posebice onih koji su učinili prometni prekršaj i onih koji su bili sudionici prometnih nesreća.

8.3. Policijska psihologija

S obzirom da je psihologija kao znanost prisutna u svakodnevnom životu, svugdje gdje ljudi postoje i nešto rade značajno je mjesto zauzela i kroz policijsku struku[30]. Primjenjuje se već u samom početku prijema neke osobe u policiju na određeno radno mjesto, kao pravilno obavljanje neke intervencije, kod savjetovanja u vezi s odnosom s javnošću, za određivanje pravilnog postupanja i ponašanja u konfliktnim situacijama, kao dio pregovaračkog tima kod otmica i talačkih situacija, za uspješan rad na poligrafu, kod ponašanja rukovodećeg kadra, kod različitih oblika prevencije stresa koji se javlja kroz policijski posao te kroz procese obrazovanja policijskih službenika.

Policijski službenici su za razliku od drugih struka mnogo više u doticaju s agresivnim

[29]Anić, I., Istraži me, dostupno na: http://www.istrazime.com/prometna-psihologija/prometna-psihologija/ , datum pristupanja 11.01.2016.
[30] Glavaš-Glišić, R., Vukosav, J. (2007): Policijska psihologija i komunikologija, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb,(str.8.)

i nasilnim ponašanjem ljudi. I kad svoju dužnost obavljaju krajnje profesionalno i korektno mnogi ih doživljavaju kao izvor frustracije, odnosno nezadovoljstva. Razlog, odnosno izvor toga su uglavnom zapreke u sredini u kojoj žive a to su[31];

- socijalne zapreke poput brojnih zakona i propisa, običaja i normi ponašanja koje se moraju poštivati, a često su u suprotnosti s osobnim željama pojedinca te
- ekonomske zapreke poput nedostatka novca za zadovoljenje svih potreba.

Kao posljedica takve frustracije je agresija te su stoga policijski službenici nerijetko izloženi psovkama, uvredama ali i fizičkim napadima.

Konkretan primjer i rezultat istraživanja kako građani doživljavaju policiju dobiti će se kroz istraživanje čiji će rezultati biti slikovito prikazani na kraju ovog rada.

[31] Glavaš-Glišić, R., Vukosav, J. (2007): Policijska psihologija i komunikologija, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb,(str.14)

9. FUNKCIONIRANJE POLICIJE U DRUŠTVENOM KONTEKSTU

Policija je institucija koja služi prvenstveno građanima na način da rješava različitu problematiku koja se javlja u društvu. Smatra se da građani nemaju uvijek dovoljan uvid u složenost poslova policije stoga neprestano dolazi do nesporazuma u njihovu međusobnom odnosu, a koje rezultira mnoštvom pritužbi na rad i postupanje policije.

Iako je policija[32] društvena institucija koja služi društvu na više načina i posjeduje više svrha, uloga policije u kaznenopravnom sustavu je presudna za razumijevanje policijskog funkcioniranja uopće. Kapacitet policije da primjenjuje silu u društvu jest njezina funkcija provođenja zakona. Osim opravdanja uporabe sile, postoje još dva razloga zašto je važno razumjeti policiju kao sastavnu komponentu kaznenopravnog sustava. Prvo, uobičajena je percepcija policije kao nositelja borbe protiv kriminaliteta, a drugo da kazneni postupak počinje upravo na temelju aktivnosti policije. Jedan od razloga zašto građani slušaju odluke policije i pokoravaju im se jest činjenica da u suprotnom postoji mogućnost da budu izloženi kaznenom progonu.

Između kombinacije triju čimbenika kao što su društvo, pravo i policija, razvidno je da policija ipak drži ulogu najučinkovitijeg sredstva kontrole u društvu: zakonska moć policije odnosno ovlasti koje policija posjeduje u skladu s odgovarajućim zakonima; strukturirana i organizirana narav policijske organizacije; te činjenica da ni jedan drugi državni entitet nema ni približne ovlasti.

Policijska struka puna je ovlasti koje joj odobrava zakon, međutim ona u svojstvu tog represivnog aparata ima zakonsku moć koja može biti i zlorabljena[33]. Zbog toga posao policije treba biti kontroliran, a mediji su u najboljoj poziciji da to čine u ime društva. Bez medijskih izvješća o policijskim aktivnostima ti događaji ne bi niti postojali kao društveni događaji. Javnost je osjetljiva i najviše zabrinuta za sigurnost, stoga sigurnosna pitanja plijene pozornost medija i predstavljaju čimbenik kvalitete života.

[32]Cajner Mraović, I. (2007): Etika policijskog zvanja, Policijska akademija MUP-a RH, (str. 8.)
[33]Bakić-Tomić, Lj., Cajner-Mraović, I. (2004): International Conference Media and Communication Theory., Dubrovnik, (str. 7.)

9.1.Policija kao društvena institucija i profesija

Policija kao društvena institucija dužna je kontrolirati svoj odnos prema društvu kako sa stajališta cjelokupne organizacije tako i sa stajališta svakog policijskog službenika ponaosob, kao jedinke koja predstavlja tu organizaciju. To su ujedno dvije komponente čija je komunikacija neophodna za prepoznavanje stavova građana prema svom funkcioniranju i odlukama koje donosi ili provodi.

Od građana se ne očekuje da sagledavaju organizaciju[34] u cjelini već je prosuđuju prema jednom njezinom predstavniku, pa se takomože na temelju tog jednog slučaja i jednog lošeg iskustvazaključiti da je čitava policija kao institucija nepristupačna, nepristojna, nefunkcionalna, jednom riječju loša i neprimjerena građanstvu.

Policija se kroz javnost prikazuje kroz interakciju i komunikaciju s građanima. Policija je ta koja dolazi kada nastane neki problem, odnosno konflikt te se od nje očekuje da postupa autoritativno. Najčešći incidenti koji dovode ljude u kontakt s policijom odnose se upravo na cestovni promet bilo da se radi o prometnoj nesreći, prometnom prekršaju ili nekom nesporazumu u prometu koji uslijedi svađom između sudionika i to bez obzira u kojoj se ulozi određena osoba našla; žrtva, svjedok ili počinitelj.

Negativno mišljenje i stavovi javljaju se prema policiji prvenstveno odmah nakon što policajac u obavljanju službene dužnosti primjeni neku od ovlasti primjene sredstava prisile ili represivno djeluje na način da sankcionira prekršitelja nekom od zakonom propisanih odredbi.

9.2.Vrijednosti i vrline koje izražavaju misiju policije

Sve one pravne norme po kojima su dužni postupati policijski službenici u okviru svojih ovlasti kroz obavljanje službe usko su povezane sa etičkim normama koje su neophodne u ophođenju kroz policijsku službu, a propisane su u Etičkom kodeksu policijskih službenika. Kako bi te norme bile razumljivije u Etičkom kodeksu stoji i dodatak sa vrijednostima i vrlinama koje izražavaju misiju policije[35] na način da policijski službenici:

[34]Cajner Mraović, I. (2007): Etika policijskog zvanja, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb,(str. 11.)
[35]Etički kodeks policijskih službenika, NN 34/2011 dostupno na: http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2012_06_62_1501.html , datum pristupanja 16.01.2016.

- služe ljudima,
- štite živote ljudi i imovine,
- štite slabije pred jačima,
- osiguravaju ustavna i zakonska prava svim ljudima pod jednakim uvjetima,
- imaju visok stupanj integriteta,
- hrabri su i odlučni čak i kada je ugrožen život,
- svjesni su da službena iskaznica i značka znači odgovornost i javno povjerenje u policiju,
- održavaju povjerenje i ne zlorabe podatke i informacije,
- uvijek postupaju etično, zakonito i profesionalno.

Držeći se ovih vrijednosti i vrlina u obavljanju policijske službe policijskislužbenici ostvaruju misiju svoje službe, te u narodu opravdavaju slogan *„Sigurnost i povjerenje"*.

9.3.Položaj policije u javnosti

Položaj policije kroz povijest se mijenjao. Uzmemo li u obzir razdoblje od prije pedesetak godina i danas naići ćemo na potpuno različite priče građanstva o policiji. Prema pričama naših djedova i baka koji su kroz to vrijeme živjeli možemo zaključiti da je policija bila služba koja se iznimno poštivala i cijenila. Policajci su bili organi reda i tako ih je društvo prihvaćalo. Danas je situacija drugačija. Da li je problem u društvu kao nekim novim generacijama ili u policiji, odnosno ovlastima koje im zakon nalaže dalo bi se raspravljati. Samo je jedno sigurno da građani ne poštuju policiju kao instituciju sve dok se ne nađu u situaciji da im zatreba neka pomoć. To nam potvrđuju razni portali i društvene mreže koji pišu članke vezane uz policijske poslove gdje se gotovo uvijek masovno nailazi na negativne konotacije građana prema policiji općenito.

Zakon je podložan promjenama prema potrebama koje proizlaze iz društva tako da smo dužni pratiti sve one izmjene i dopune zakona koje se pojavljuju uz izvorni propis.Taj zakon uglavnom provode policijski službenici koji uvijek budu prisutni na ulicama gdje je velika koncentracija građana tako da su gotovo u svakom trenutku svojeg radnog vremena na „oku" građana. S vremenom uznapredovale tehnologije građani[36] ih ne motre samo

[36]Kalem, D., Međusobni odnosi i poslovno ponašanje policijskih službenika-stručni članak, dostupno na: www.hrcak.srce.hr/file/192564, datum pristupanja 16.01.2016.

osobnosvojim osjetilima, nego i modernim tehničkim uređajima koji omogućuju trenutačno registriranje i prenošenje određenog događaja u kojem sudjeluju policijski službenici putem slike ili video-zapisa i njihovo postavljanje ili dostavljanje medijskim kućama ili internetskim portalima. Osim toga javna mjesta su već poprilično premrežena sustavima video-nadzora koji imaju preventivnu i sigurnosnu ulogu, a često su vrlo korisni za rad policije kod počinjenja kaznenih dijela i prekršaja. Međutim mogu biti i svjedoci nezakonitog, neprimjerenog i neprofesionalnog ponašanja i postupanja policije prema građanima.

U želji za uspostavom suvremene policije koja se temelji na odnosu policija - javnost potrebno je uspostaviti dobru komunikaciju i razumijevanje s javnostima. Suvremena tehnologija u tome je znatno doprinijela, tako da unazad nekoliko mjeseci građani mogu na svoje „pametne“ telefone instalirati mobilnu aplikaciju pod nazivom „MUP-Sigurnost i povjerenje“ i na taj način u bilo koje doba i iz bilo kojeg mjesta uputiti sumnjive događaje popraćene čak i fotografijom. Ta je procedura vrlo jednostavna, a sastoji se od svega nekoliko koraka[37]: građanin „pametnim“ telefonom fotografira događaj, pri čemu je poželjno imati geografske koordinate, nakon čega snimku pošalje centralnom portalu MUP-a. Ukoliko želi građanin može upisati i komentar, odnosno opis događaja, te nastaviti anonimno komunicirati s policijskim službenicima koji zaprime poruku, kako bi odmah odgovorili na eventualna dodatna pitanja. Za svaku na ovaj način zaprimljenu dojavu, policijski službenici operativno-komunikacijskih centara pri policijskim upravama, odmah procjenjuju je li potrebno žurno postupanje te je šalju u rad nadležnoj službi, ili je pak odbijaju kao nevažeću.

Ovim su se projektom građani znatno približili suradnji sa policijom gdje će brzo i efikasno prijaviti neželjena ponašanja u društvu a isto tako dobiti odgovore na razna pitanja i eventualne im nejasnoće.

Kod odnosa građana i policije ključnu ulogu imaju brojni čimbenici koji se mogu podijeliti u tri grupe[38]:

1) individualne varijable koje čini izravan kontakt, dob, spol i rasa,
2) kontekstualne varijable čini učinak viktimizacije[39] i strah od nje te mjesto

[37]MUP RH, dostupno na: http://www.mup.hr/main.aspx?id=224689 , datum pristupanja 15.01.2016.
[38] Glasilo Ministarstva unutarnjih poslova RH, MUP Ugled i povjerenje, broj 54, prosinac 2011. (str 4.)
[39] Viktimologija (lat. victima – žrtva i grč. logos – nauka) je mlada naučna disciplina koja izučava žrtve, istražuje uzroke, način postanka i odvijanja procesa i mehanizama viktimizacije, te njenim posljedicama. Ovako sveobuhvatno definirana nosi naziv opća viktimologija, dok je u užem smislu nazvana specijalna ili kriminalna viktimologija isključivo preokupirana žrtvama kao posljedicom izvršenog zločina. Osim zločina, u tu kategoriju

stanovanja,

3) učinak policijske politike i prakse obuhvaća policijsko postupanje orijentirano na zajednicu i utjecaj medija na stvaranje slike o policiji.

Uz ove navedene mnogo je još elemenata koje svi mi percipiramo i doživljavamo na svoj način i ponašamo se u sklopu upravo tih stavova koje smo sagradili kroz život. Kroz to vrijeme izgradnje stavova svakodnevno nam pomažu i mediji koji bilježe i objavljuju, odnosno plasiraju vijesti i događaje vezane uz određeni posao, službu odnosno instituciju.

Policijski službenici dužni su se pridržavati zakonskih odredbi u ophođenju kroz službu tako da nemaju uvijek mogućnosti postupiti u skladu s očekivanjima građana, dok su pritom dužni zadržati svojstvo pravednosti u svojem postupanju. Stoga je naglašena važnost policije[40]da u svom radu maksimalizira dobrovoljne i pozitivne kontakte, a minimalizira negativnu interakciju s javnošću. Neprimjerene policijske aktivnosti (korupcija, pretjerana upotreba sile, verbalno zlostavljanje i sl.) stvaraju atmosferu nepovjerenja, jer je povjerenje kod policije povezano s tim kako ona koristi svoje ovlasti u ostvarivanju interesa onih koje treba služiti i zaštititi.

9.4.Policija i odnosi s javnostima

Odnosi s javnostima u današnje su vrijeme postali neizostavni dio svakog većeg poduzeća, tvrtke, odnosno organizacije i to kroz privatni, javni pa i državni sektor. Jedna od mnogobrojnih definicija odnosa s javnostima[41] glasi da su odnosi s javnošću proces komunikacija organizacije s njezinom unutarnjom i vanjskom javnošću u svrhu postizanja međusobnog razumijevanja, izgradnje društvene odgovornosti i ostvarivanja zajedničkih interesa.

Ova se definicija u potpunosti može odnositi i na rad policijske službe jer je za razumijevanje sa ljudima neophodna komunikacija za koju je bitno da bude upućena na pravilan način ciljanim javnostima, kako internim tako i eksternim.

---

spada i zloupotreba moći, pa se ovaj inovirani vid discipline zove novom viktimologijom. Wikipedia, dostupno na: https://bs.wikipedia.org/wiki/Viktimologija , datum pristupanja 19.02.2016.

[40] Glasilo Ministarstva unutarnjih poslova RH, MUP Ugled i povjerenje, broj 54, prosinac 2011. (str 7.)

[41]Tomić, Z. (2008): Odnosi s javnošću, teorija i praksa, Synopsis, Zagreb-Sarajevo, (str. 50.)

Kako bi komunikacija dosegla potrebnu razinu, jedna od temeljnih karakteristika djelovanja policije u državama s demokratskom tradicijom je i javnost rada. Posebno je to izraženo u društvu gdje dominira participativan tip političke kulture i gdje građani aktivno sudjeluju u društvenom procesu. To znači da građanin želi biti informiran o svim političkim i društvenim kretanjima i događajima u društvu. U tom kontekstu građani žele imati informacije koje su u djelokrugu policijskih poslova.Ministarstvo unutarnjih poslova u svojim zakonima, npr. Zakonu o policiji regulira pitanja javnosti, dok drugi zakoni, npr. Zakon o javnom priopćavanju ili Zakon o medijima ovisno kako se u pojedinim zemljama naziva, reguliraju obveze u pristupu javnim informacijama.[42]

Posebna je odredba posvećena pitanju javnosti u Zakonu o policijskim poslovima i ovlastima[43] u članku 9., koji kaže:

1) Policija prema vlastitoj odluci ili na zahtjev, izravno ili putem sredstava javnog priopćavanja, informira o događajima i pojavama iz svoga djelokruga, koja su od interesa za građane, o mjerama koje se poduzimaju te o sigurnosnim uvjetima u određenom prostoru.
2) Policija izravno informira građane i pravne osobe o pitanjima iz svoga djelokruga za čije rješavanje postoji njihov osnovani interes.
3) Izvješća i informacije iz stavka 1. i 2. ovog članka daje ministar, glavni ravnatelj ili osobe koje oni za to ovlaste.
4) Davanje informacija iz stavka 1. i 2. ovog članka uskratit će se ili odgoditi kada se radi o klasificiranom podatku.

Sa Zakonom o policijskim poslovima i ovlastima glede javnog informiranja usko se nadopunjuje i Zakon o medijima[44] koji u članku 6. kaže:

1) U cilju objave informacija putem medija tijela izvršne, zakonodavne i sudbene vlasti te tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, kao i ostale pravne i fizičke osobe koje obavljaju javnu službu i/ili dužnost dužni su davati točne, potpune i pravovremene informacije o pitanjima iz svog djelokruga.
2) Informacije u posjedu osoba iz stavka 1. ovoga članka dostupne su novinarima pod

[42] Tomić, Z. (2008), Odnosi s javnošću, teorija i praksa, Synopsis, Zagreb-Sarajevo, (str. 419.)
[43] Zakon o policijskim poslovima i ovlastima, NN 76/09, čl. 9, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/173/Zakon-o-policijskim-poslovima-i-ovlastima , datum pristupanja 17.01.2016.
[44] Zakon o medijima, NN 59/04, 84/11, čl. 6, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/38/Zakon-o-medijima , datum pristupanja 17.01.2016.

jednakim uvjetima.

3) Čelnik tijela ili pravne osobe iz stavka 1. ovoga članka dužan je sukladno zakonu urediti način davanja informacija za javnost te odrediti osobu koja osigurava dostupnost javnim informacijama sukladno ovom i posebnom zakonu.
4) Čelnik tijela ili osobe iz stavka 1. ovoga članka i osoba iz stavka 3. ovoga članka dužna je u primjerenom roku dati novinarima zatražene informacije, te odgovaraza točnost danih informacija.
5) Osoba iz stavka 3. ovoga članka može uskratiti davanje informacije kada:

- su tražene informacije radi zaštite javnog interesa na propisan način određene kao državna ili vojna tajna,
- bi objavljivanje predstavljalo povredu tajnosti osobnih podataka sukladno zakonu, osim ako se njihovom objavom može spriječiti izvršenje težega kaznenog djela ili spriječiti neposredna opasnost za život ljudi i njihovu imovinu.

6) U slučaju iz stavka 5. ovoga članka odgovorna osoba mora pisano obrazložiti razloge uskrate informacije u roku od tri dana od dana zaprimanja pisanog zahtjeva.
7) U slučaju uskraćivanja javne informacije novinar ima pravo podnijeti tužbu zbog nezakonite radnje nadležnom sudu. O tužbi nadležni sud odlučuje u hitnom postupku po posebnom zakonu, tijekom kojega će preispitati razloge za uskraćivanje javne informacije.

Osim ova dva zakona i odredbi koje se odnose na odnose s javnostima policijske službe tu se mogu još ubrojiti i ostali zakoni kao što suZakon o elektroničkim medijima, Zakon o pravu na pristup informacijama, Zakon o tajnosti podataka te Zakon o zaštiti osobnih podataka.

Odnosi s javnostima u policiji samo je jedan zaseban odjel u tom velikom sustavu gdje djelatnici odnosa s javnostima odašilju informacije javnosti putem sredstava javnog priopćavanja, i to slijedećim: tiskom, radiom, televizijom i internetom. Svaki od njih sa sobom nosi svoje dobre i loše strane od svojih karakteristika koje su uglavnom temeljene na brzini odašiljanja informacije, detaljima događaja koji se prenose i zastupljenosti pojedinog medija u javnosti.

No međutim postoje smjernice upućene djelatnicima odnosa s javnošću koje

ukazujuna važnost šest nužnih postulata u radu s medijima, a to su[45]:

Točnost i temeljitost – Informacija je danas roba u masovnim medijima. Dakle, mediji istražuju i koriste činjenice. Stoga u komunikaciji sa sredstvima javnog priopćavanja policijski dužnosnici trebaju voditi računa o činjenicama kao što su točna imena, mjesta, vrijeme i sve druge pojedinosti.

Medijski rokovi (*deadlines*) – Medijski rokovi za novinare su prevažni. Poznavanje zaključnih rokova različitih medija iznimno je bitno za plasiranje aktualnih informacija. Djelatnici u odnosima s javnošću do detalja trebaju razraditi krajnje rokove medija koji koriste, posebno kada pokušavaju stvoriti publicitet svojoj instituciji za konkretne događaje.

Odgovor na pitanja – Djelatnici odnosa s javnošću trebali bi odgovoriti na postavljena pitanja novinara. Iako im se neka pitanja čine nepotrebna i opće poznata treba na njih dati odgovor. Djelatnik odnosa s javnošću ne mora svaki put znati razloge zašto su ta pitanja postavljena. Novinarima treba dati konkretan i izravan odgovor što je prije moguće. Jednostavno, stručnjaci preporučuju jedno jednostavno pravilo: saznajte odgovor brzo, saznajte ispravan odgovor, dostavite odgovor novinaru koji je pitanje postavio.

Tajne informacije – To su informacije koje se ne mogu dati medijima jer se odnose na povjerljive informacije. Svakako novinarima treba reći da neki odgovori nisu za javnost zbog određenih razloga. Te istinite razloge treba novinaru priopćiti kako bi se uvjerio da se informacija ne prikriva.

Nepoznate informacije – Ne mora se informacija novinarima uvijek dati odmah. Ako se ne može dati brz odgovor, treba pitati za krajnji rok do kada se treba poslati informacija. Važno je odgovoriti novinarima kvalitetno, a ne nužno brzo.

Ekskluzivne informacije – Ponekad novinari radeći samo na svojoj, ekskluzivnoj „priči“ traže određene informacije od policijskih djelatnika u odnosima s javnošću. Glasnogovornici bi trebali poštovati ta pravila komunikacije i ne bi smjeli samoinicijativno te informacije davati i drugim medijima. U slučaju da neki drugi medij radi na istoj ili sličnoj „priči“, djelatnici odnosa s javnošću trebaju dati odgovore, ali dobro je novinara izvijestiti da su te ili slične informacije već dane drugom novinaru i da se ne mogu smatrati ekskluzivnim.

[45] Tomić, Z. (2008): Odnosi s javnošću, teorija i praksa, Synopsis, Zagreb-Sarajevo, (str. 423.)

Sve su to elementi pomoću kojih javnosti, odnosno građani ocjenjuju rad policije i donose procjenu njihova rada. Osim poznavanja zakonskih odredbi, etičnost i profesionalnostsvakog pojedinog policijskog i državnog službenika Ministarstva unutarnjih poslova pri neposrednom kontaktu s građanima, izravno utječe na uspjeh i dobar glas policije i drugih službi ministarstva u javnosti. Iz toga proizlazi da specifičnost ministarstva, odnosno policije na području odnosa s javnošću leži u tome što javnost policiju pretežito percipira na dva načina[46]:

- neposredno - u kontaktu s policijskim službenicima i
- posredno - medijski prezentiranom slikom/dojmom, tako da je kvalitetna interna komunikacija preduvjet učinkovitoj eksternoj komunikaciji, te općenito ukupnim odnosima s javnošću.

Javnost je najlakše impresionirati zanimljivom novinskom objavom, nekim nesvakidašnjim člankom koji ima entitet da zaokupi naslovnu stranicu a to su posebno neki događaji vezani za krim milje, posebno kad je u toj priči još spomenuta neka poznata ličnost što vijesti daje dodatno na važnosti, te isto tako sama uloga policije i način na koji oni obavljaju svoju dužnost.Postoje razlozi zašto povijest gotovo svake nacije pamti neke „legendarne“ zločince i jednako tako „legendarne“ policajce, a neki među njima stekli su i međunarodnu popularnost i „slavu“. Više je razloga zašto je to tako[47]:

1) jedan od čimbenika koji utječu na stavove javnosti o kriminalitetu i način na koji javnost percipira kriminalitet jest činjenica da je od posljednje četvrtine 20. stoljeća kriminalitet postao političkim pitanjem a kriminalitet kao ukupna pojava te kazneno djelo kao pojedinačni fenomen postali su istodobno aktualnom medijskom temom.
2) Otkako je kriminalitet postao političkim problemom, interes javnosti za zločin dobio je novu dimenziju – više nisu u centru pažnje samo počinitelji kaznenih djela nego i oni koji su u društvu zaduženi za njihovo otkrivanje i kažnjavanje. Tako je funkcioniranje policije i pravosuđa došlo pod utjecaj nekih dodatnih čimbenika: javno eksponiranje policijskih rukovoditelja, državnih odvjetnika, predsjednika sudova, branitelja, upravitelja penalnih ustanova; informiranje javnosti o mjerama koje policija i pravosuđe namjeravaju poduzeti u svrhu suzbijanja kriminaliteta te njihova

[46]Borovec, K. (2011): Strategija odnosa s javnošću, MUP RH, (str. 4.)
[47]Bakić-Tomić, Lj., Cajner-Mraović, I. (2004): International Conference Media and CommunicationTheory., Dubrovnik (str. 1.)

odgovornost prema javnosti.

3) Iako su statistički podaci o kriminalitetu oduvijek objavljivani te su policijski rukovoditelji izrađivali godišnja izvješća, donedavno je to privlačilo vrlo malu pažnju javnosti i imalo vrlo slab publicitet. Danas je kriminalitet tema o kojoj političari daju različite izjave da bi prikupili bodove kod potencijalnih birača jednako kao što mediji konstantno u kriminalitetu traže informacije koje će bolje prodati njihov proizvod.
4) Javnost većinu svojih informacija dobiva putem medija masovne komunikacije. Međutim, tisak, radio i televizija su dijelovi vrlo kompetitivne industrije i, kao što je to slučaj i u svakoj drugoj industriji, od njih se očekuje da ostvare određenu dobit. Ta dobit, naravno, ovisi o broju građana koje je određeni medij, na primjer, određena novina uspjela uvjeriti da kupuje upravo tu novinu a ne neku drugu. Da bi privukli pažnju ljudi, mediji raspoloživu informaciju moraju transformirati u zanimljivu priču. U tom smislu, okrutno ubojstvo, višestruki počinitelj silovanja ili kazneno djelo počinjeno od strane neke poznate ili popularne osobe predstavljaju izvrstan predložak za priču koja će privući pažnju šireg kruga građana. Takvi, složit ćemo se ipak izolirani i ekscesni slučajevi pune novinske stupce i kreiraju čitave radio i televizijske emisije dok informacije o uobičajenom "običnom" kriminalitetu ostaju zapostavljene ili se prerađuju da bi i one djelovale važnijima ili uzbudljivijima.
5) Šira javnost sklona je zanimljivima i vrijednima smatrati informacije o neobičnim i teškim zločinima te zapravo od medija zahtijeva takve priče. Ako se ima na umu činjenica da se istodobno adekvatno ne izvještava o onome što zapravo predstavlja većinski kriminalitet na dotičnom području, postaje sasvim jasno da stanovništvo dobiva izobličene predodžbe o kriminalitetu na prostoru gdje živi.

Policija je vrlo razgranata djelatnost u kojoj se svaka grana sastoji od specifičnosti poslova a isto tako posebnost se bazira kroz problematiku određenog područja. Tu se javljaju različitosti koje daju značaj policijskom poslu i koje čine razliku u očima javnosti pa se često događa da građani prema jednom možda neprimjerenom postupanju donose negativan stav o čitavoj policiji kao sustavu.

Građani doživljavaju svoju policiju ovisno o identitetu kojeg je ona odabrala kao temelj za stvaranje imidža/slike i za dobivanje ugleda u javnosti. Identitet gradimo jasno definiranim i dosljedno primjenjivanim porukama, preuzimanjem odgovornosti za poduzete mjere, aktivnosti i postupke svih zaposlenika, transparentnošću, proaktivnošću, objektivnošću,

profesionalnošću i etičkim postupanjem[48].

Nesporno je kako je ova služba prožeta ovim trima elementima; identitetom, imidžem i ugledom a oni predstavljaju korelaciju za razumijevanje rada policijske službe što bi trebalo doprinijeti povjerenju u policiju.

Odnosi s javnostima mogu se definirati kao upravljanje komunikacijom, ugledom i imidžem, a upravo nam ti elementi pomažu razumjeti ovu instituciju.

Tako postavljena situacija plodno je tlo za dopiranje ključnih poruka MUP-a do uha javnosti: imajte povjerenja da policija svoj posao obavlja zakonito, štiteći vaše interese i poštujući ljudska prava, slobodu i dostojanstvo svih građana; sigurnost svih građana dužnost je i primarna odgovornost policije; preventivno i proaktivno djelovanje visoko je u prioritetima policijskog djelovanja, i suradnja policije i građana preduvjet je kontrole kriminaliteta, očuvanja sigurnosti i kvalitete života u zajednici.[49]

Sa stvarno upućenom porukom Ministarstva unutarnjih poslova prema javnosti stječe se dojam sigurne države i zaštite ne samo zajednice već i pojedinca. Međutim kod takvog izricanja poruke pojedinac će slušati svoje misli i osjećaje koji su već odavno zaposjeli njegove stavove, a temeljeni su možda na nekom negativnom iskustvu glede policijske službe. Tu se javlja problem takvog pojedinca teško razuvjeriti u njegove već odavno uvriježene stavove.

9.5.Aktivnosti Policijske uprave kroz odnose s javnostima

Svaka policijska uprava pa tako i zagrebačka ima svoj Odjel odnosa s javnostima te unutar istog specijalizirani kadar koji obavlja niz različitih aktivnosti u domeni svojeg posla, a one su[50]:

- Interna komunikacija
- Organizacijski odnosi s javnošću
- Odnosi s medijima

[48]Borovec, K., Odak, A. (2011):Glasilo Ministarstva unutarnjih poslova RH, MUP Ugled i povjerenje, broj 54, prosinac (str. 4.)
[49]Borovec, K., Odak, A. (2011):Glasilo Ministarstva unutarnjih poslova RH, MUP Ugled i povjerenje, broj 54, prosinac (str. 5.)
[50]Borovec, K. (2011): Strategija odnosa s javnošću, MUP RH, (str. 8.)

- Partnerski odnosi
- Poslovi od javnog značaja
- Odnosi s društvenom zajednicom/društvena odgovornost ministarstva i policije
- Strateška komunikacija
- Rješavanje krize
- Pisanje tekstova
- Upravljanje komunikacijskim alatima
- Upiti građana
- Provođenje javnih kampanja
- Organiziranje događaja i izložbi.

Građani koliko god da bili ili ne bili upućeni, novinarske reportaže ne uzimaju kao gole istine, tako da i oni kroz neka posebna događanja očekuju glas nadležne institucije kojoj će zasigurno više vjerovati. Stoga odjeli odnosa s javnostima moraju u svakom trenutku biti spremni na odgovor koji javnost očekuje.

10.ZNANSTVENO-ISTRAŽIVAČKI RADOVI IZ PODRUČJA SIGURNOSTI PROMETA

Općenito istraživanju pristupamo kada želimo istražiti neke tvrdnje, odnosno pronaći odgovore na neodgovorena pitanja iz nekog određenog područja rada. To su odgovori koji nam pomažu unaprijediti svoje djelovanje te kako bi shvatili problematiku kroz nečije postupanje. Postoje specijalizirane agencije koje se bave istraživanjima na raznim segmentima djelovanja pa su tako provedena istraživanja i kroz segment policije u svrhu dobivanja uvida u odnos pojava na tom području.

Sigurnost prometa također je znanstvena disciplina jer ispunjava slijedeće osnovne uvjete[51]:

- ona ima svoje područje promatranja i rada, a to je ugrožavanje sigurnosti u svim njegovim pojavnim oblicima,
- ima razrađen metodološki aparat; statističke analize prometnih nezgoda, metode analize ponašanja sudionika u prometu, tehnike prometnih konflikata i sl. kojima može istraživati pojave što su predmet njenog interesa i rada.
- ima bogat fond objektivnih saznanja o utjecajnim činiocima i njihovim interaktivnim odnosima.

Ovdje ću prije svojih rezultata istraživanja navesti, kao primjer, istraživanje koje je provela Agencija za istraživanje tržišta *Gfk* u suradnji sa Ministarstvom unutarnjih poslova, a koje se općenito odnosi na *Nacionalno istraživanje javnog mnijenja o percepciji sigurnosti građana, o postupanju policije, te o suradnji između policije i lokalne zajednice*[52]dok ću ja izdvojiti samo određene segmente koji se odnose na sigurnost prometa i rad policije u okviru istog.Agencija je upitnik podijelila u četiri cjeline; prva se odnosi na percepciju stanja sigurnosti u mjestu/naselju gdje ispitanici stanuju, druga na procjenu postupanja policije u mjestu/naselju u kojem ispitanici stanuju, treća se odnosi na ispitanikove kontakte s policijom i četvrta obuhvaća informiranje o policiji.

[51]Gledec, M. (1996): Sigurnost prometa I., Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb, (str. 114.)

[52]Gfk Croatia, Kraus, T., Hromatko, A.: Nacionalno istraživanje javnog mnijenja o percepciji sigurnosti građana, o postupanju policije, te o suradnji između policije i lokalne zajednice, dostupno na:http://www.mup.hr/UserDocsImages/topvijesti/godina_2009/srpanj_09/UNDP%20i%20MUP%20%20istra%C5%BEivanje%20org.pdf, datum pristupanja 05.02.2016.

U prvom dijelu koji se odnosi na percepciju stanja sigurnosti u mjestu/naselju stanovanja građanima najveći problem predstavljaju nedisciplinirani i drski vozači i to čak u omjeru od 59 % ispitanika, te vozači pod utjecajem alkohola. Još jedan od velikih problema predstavljaju pogrešno i nepropisno parkirana i zaustavljena vozila, dok se s tim problemom susreće gotovo svakodnevno ili često čak 45% ispitanika.

Razne kontakte s policijom u proteklih godinu dana od ispitivanja imala je trećina građana. Od ukupno 22% građana ili njihove obitelji i prijatelji koji su imali barem jedno neugodno iskustvo u kontaktu s policijom u svom životu, njih 12% je tu neugodnost doživjela u kontaktu s prometnom policijom.

Većina građana (42%) kontakt s policijom opisuje kao pozitivan jer su im policijski službenici posvetili pristojnu količinu pažnje ili čak punu pažnju ili simpatiju (36%). Odprilike desetina (8%) opisuje ih nezainteresiranima, a podjednak broj iznosi negativnu evaluaciju policijskih službenika (5% smatra kako su se prema njima ponašali iritirajuće, a 3% ponašanje ocjenjuju neprijateljskim). Nezainteresiranost i negativno ponašanje policajaca nešto češće spominju osobe mlađe od 35 godina.

Osobna neugodna iskustva s policijom imao je svaki peti muškarac (18%), a dodatna desetina upoznata je s takvim iskustvima u svojoj bliskoj okolini. Žene su znatno rjeđe imale osobna neugodna iskustva (7%), no u podjednakoj su mjeri kao i muškarci upoznate s takvim iskustvima u svojoj bliskoj okolini. Neugodna iskustva (kako osobna, tako i iskustva bliske okoline) općenito se smanjuju s porastom dobi – navodi ih nešto više od trećine osoba mlađih od 35 godina, u usporedbi s otprilike četvrtinom osoba srednje dobi i desetinom starijih od 55 godina. Postoje razlike s obzirom na obrazovanje, odnosno neugodna iskustva (i osobna i okoline) rjeđe navode osobe niskog obrazovnog statusa (završena osnovna škola ili manje) nego one srednjeg i visokog stupnja obrazovanja.

Sve su to problemi koji najveći značaj imaju u urbanim sredinama, odnosno većim gradovima, posebno kad govorimo o prometnoj policiji.

U podjednakim omjerima su građani koji žele češće kontakte s policijskim službenicima u budućnosti jer smatraju da je za bolje održanje reda u mjestu u kojem stanuju potrebna bolja suradnja policije i stanovništva dok se polovica suprotstavlja uopće kontaktima s policijom.

Kod informiranja javnosti od strane policije više od polovice građana smatra da su izvješteni objektivno i redovito, dok jedna trećina građana ima suprotno mišljenje a smatraju da bi policija u najvećoj mjeri trebala informirati javnost o sigurnosti cestovnog prometa.

Oko dvije trećine građana Republike Hrvatske smatra kako su manjak policijskih službenika, loši propisi koji joj daju premalo ovlasti te niske plaće problemi s kojima se policija suočava. Manji broj ispitanika vjeruje kako je problem korupcija unutar policije, slaba tehnička opremljenost te neadekvatan sustav obrazovanja policijskih službenika. Ti su problemi prisutni više u urbanim središtima, kao što je područje grada Zagreba, zatim Istra, Primorje, Gorski Kotar te Dalmacija. Ove probleme u radu policije više uočavaju ispitanici višeg obrazovnog statusa.

MUP RH na svojoj internetskoj stranici provodi tzv. blic ankete sa jednim pitanjem i oko tri ponuđena odgovora pa je tako na pitanje MUP-a RH; Kako ste zadovoljni učinkovitošću policije[53]? dobiveno ukupno 429 glasova i to u slijedećim omjerima; Zadovoljan/na – 123 odgovora (28,67%), niti zadovoljan/na, niti nezadovoljan/na – 58 odgovora (13,52%) i nezadovoljan/na – 248 (57,81%).

Na pitanje Kako ocjenjujete odnose policije i javnosti[54]?, dobiveno je ukupno 1022 glasa. Za odlične odnose policije i javnosti dobiven je 351 glas (34,34%), za dobre odnose dobiven je 121 glas (11,84%) dok je za loše odnose dobiveno je 550 glasova (53,82%).

Iz ovih dviju anketa možemo zaključiti da javnost percipira policiju znatno više u negativnom smislu nego u pozitivnom, a što nam ukazuju omjeri glasova veći od 50% za nezadovoljstvo učinkovitošću policije i loše odnose policije i javnosti.

Kako bi se poboljšala percepcija građana prema policiji potrebno je napraviti temeljitije istraživanje i utvrditi čimbenike koji utječu na negativne konotacije glede policijske službe kako na njezinoj učinkovitosti tako i u odnosu prema javnostima.

[53] MUP RH, Anketa, dostupno na: http://www.mup.hr/916.aspx?PollId=15, datum pristupanja 20.01.2016.
[54] MUP RH, Anketa, dostupno na:http://www.mup.hr/916.aspx?PollId=13, datum pristupanja 20.01.2016.

11.METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA STAVOVA I MIŠLJENJA GRAĐANA O RADU I DJELOVANJU PROMETNE POLICIJE U ZAGREBU

Definiranje problema

Kao osnovni zadaci prometne policije smatraju se briga o sigurnosti cestovnog prometa kroz svakodnevni nadzor i upravljanje prometom na prometnicama gdje to količina prometa zahtijeva, zatim obavljanje očevida prometnih nesreća, poduzimanje preventivnih mjera u cilju podizanja što veće razine sigurnosti cestovnog prometa, represivne aktivnosti kojima se nastoji utjecati na prekršitelja kako više ne bi činio prometne prekršaje, te ostali zadaci iz djelokruga Ministarstva unutarnjih poslova.

Regulacija prometa koju obavljaju policijski službenici prometne policije obavlja se stalno ili povremeno, na temelju svakodnevnog praćenja stanja, uočavanja sigurnosnih problema i pokazatelja o stanju sigurnosti prometa, a sve radi postizanja veće protočnosti prometa i sigurnosti sudionika u prometu, te zaštite ljudi i imovine.

Uz ove redovne, svakodnevne zadatke nadzora i upravljanja prometom,djelatnici prometne policije provode i različite akcije u prometu a koje mogu biti naložene od strane same postaje, uprave ili ministarstva, a obično su povezane sa Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa Vlade RH. Ciljane akcije usmjerene su na najčešće kršenje prometnih propisa akoji obično dovode do teških prometnih nesreća, a ujedno su i praćeni kroz statistiku prometnih prekršaja te je njihovukupni cilj postizanje veće sigurnosti u prometu na cestama.

Prekršajno pravne sankcije[55] koje se mogu propisati zakonom kojim se propisuje prekršaj i koje se mogu izreći odnosno primijeniti prema počinitelju prekršaja su kazna (novčana i zatvor) i zaštitne mjere.Uz ove prekršajno pravne sankcije propisane Prekršajnim zakonom jesu i odgojne mjere te mjere upozorenja.Opća svrha[56] propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnopravnih sankcija jest da svi građani poštuju pravni sustav i da nitko ne počini prekršaj, te da se počinitelji prekršaja ubuduće tako ponašaju.

Vrlo je razumljivo da ukoliko ne bi postojala represivna djelatnost u policiji, odnosno bez prekršajne ili kaznene odgovornosti u kombinaciji sa nekomkaznom bilo novčanomili zatvorskom ne bi bilo sigurnosti za društvo općenito, dok se kroz sankcije u nekom omjeru

[55] Prekršajni zakon, NN 39/13, čl. 5, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/52/Prekr%C5%A1ajni-zakon, datum pristupanja 31.01.2016.
[56] Prekršajni zakon, NN 39/13, čl. 6, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/52/Prekr%C5%A1ajni-zakon, datum pristupanja 31.01.2016.

ipak poštuju pravila jer se vozači pribojavaju rigoroznih kazni i izdataka.

Stoga je tema ovog rada bila istražiti stavove i mišljena građana prema radu i djelovanju prometne policije. Na taj je način dobiven uvid u razmišljanje onih vozača koji su bili sankcionirani zbog prometnih prekršaja i oni koji nisu bili sankcionirani, za koje se može predpostaviti da misu skloni kršenju prometnih propisa.

11.1. Razlog odabira teme

Kao zaposlenica, odnosno policijska službenica Ministarstva unutarnjih poslova, Policijske uprave zagrebačke, nebrojeno puta sam se našla u žustrim raspravama u društvu poput izjava: „što je policija učinila?, zašto je ili nije nekoga kaznila?, odakle im pravo?, da li oni smiju voziti brzo ili biti ne vezani pojasom za vrijeme vožnje?“ i slične rasprave. To je samo dio nepoznanica mojim bližnjima, odnosno općenito građanima koji na taj sustav gledaju s one „druge strane“. Radeći u ovom sustavu punih osam godina mogu shvatiti neke stvari poput toga da li je nešto zakonito ili nije, etično ili nije, međutim svakodnevno se uvjeravam koliko zapravo ljudi griješe, odnosno krše prometna pravila čime dovode sebe i druge u opasnost, te kada budu sankcionirani nedvojbeno će snositi krivnju na sve druge a posebno na policajce.

Policijske su kazne rigorozne za standard ove države i jasno je da je populacija najranjivija kada je u pitanju novac i plaćanje kazni. Vrlo je vjerojatno da je to uvjet stvaranja negativnih stavova prema policijskoj službi. Smatram da je mali broj građana koji se odnose prema policajcima pogotovo onima na cesti na način da shvate da su oni isto samo ljudi koji su odabrali taj poziv, realno gledajući i premalo plaćen za svu odgovornost i rizik kojem su izloženi. Nastupila su teška i iznimno odgovorna vremena po pitanju ove službe jer i zbog najmanjeg propusta slijede stegovne odgovornosti. Kao što stara poslovica kaže da „u svakom žitu ima kukolja“ tako i u ovoj službi ima neprijaznih i neprofesionalnih pojedinaca koji daju negativnu sliku cjelokupnom sustavu, iako to ne bi smjelo biti tako. Odprilike ovo je bio moj motiv za ovu temu te smatram da ću rasvijetliti neke teze glede tog odnosa građani-policija.

11.2. Cilj istraživanja i hipoteze

Cilj istraživanja bio je istražiti poštuju li građani prometne propise, te kakvi su stavovi i mišljenja sankcioniranih vozača o samom radu i djelovanju prometne policije na području

grada Zagreba.

Istraživačka pitanja:

1) Kakav je stav vozača koji poštuju prometne propise prema prometnoj policiji?
2) Kakvo je mišljenje sankcioniranih vozača prema radu policije?
3) Smatraju li vozači da su prometni policajci korumpirani?
4) Je li prometna policija prisutna na cestama u vrijeme prometne gužve?

Hipoteze:

1. Vozači koji poštuju prometne propise i nisu kažnjavani imaju pozitivan stav o radu prometne policije.
2. Sankcionirani vozači imaju primjedbe na rad prometne policije.
3. Vozači smatraju da je većina prometnih policajaca korumpirana.
4. Vozači smatraju da prometna policija nije prisutna na cestama u vrijeme velike koncentracije prometa (velike gužve u gradu u određenim dijelovima dana).

11.3. Vrsta istraživanja, izvori i metoda prikupljanja podataka

S obzirom da je cilj bio istražiti stavove i mišljenja građana na području grada Zagreba korišteno je opisno (deskriptivno) istraživanje. Podatci su prikupljeni anonimno, putem anketnog upitnika kroz ukupno 14 pitanja s ponuđenim odgovorima u obliku tiskanih obrazaca. Dobiveni rezultati su potom unijeti i obrađeni putem interneta, odnosno alata docs.google.com.

Varijable:

Zavisne varijable:

- Iskustvo susreta ili komunikacijes djelatnicima prometne policije
- Mišljenje o njihovom djelovanju
- Stavovi o angažiranosti prometne policije za sigurnost prometa u gradu Zagrebu

Nezavisne varijable:

- Dob i spol ispitanika
- Vozačko iskustvo

- Stupanj obrazovanja
- Kažnjavani ili nekažnjavani ispitanici

11.4. Matrica, obuhvat istraživanja i uzorak

Anketa se sastojala od ukupno dva dijela. Odnosila se isključivo na vozače koji su se nakon šestog pitanja raspodijelili na one koji su unazad godinu dana bili u kontaktu s djelatnicima prometne policije te su nastavili s anketom i onima koji nisu bili pa su preskočili četiri pitanja vezanih uz kažnjavanje. Vrsta uzorka bila je slučajna, ukupno 132 ispitanika, vozača u podjednakim omjerima kažnjavanih i nekažnjavanih, dok su u anketi sudjelovali vozačiprema različitim kategorijama; od motociklista, vozača osobnih automobila, vozača teretnih automobila i autobusa od 18-e godine na dalje, obaju spolova te različitog stupnja obrazovanja. Istraživanje je provedeno između vozača, zaposlenika oko četiriju tvrtki, privatnog idržavnog sektora na području grada Zagreba.

11.5. Vrijeme

Anketa je provedena uvremenskom periodu od 29.02.2016. do 10.03.2016.godine.

11.6. Očekivana primjenjivost rezultata

Dobiveni rezultati mogli bi dati značaj u sustavu rada policijske službe, posebno rukovodećem kadru kako bi mogli usmjeravati rad policijskih službenika na što bolju taktiku postupanja prema vozačima sa osvrtom na etičnost postupanja i unaprjeđivanje komunikacijskih vještina.

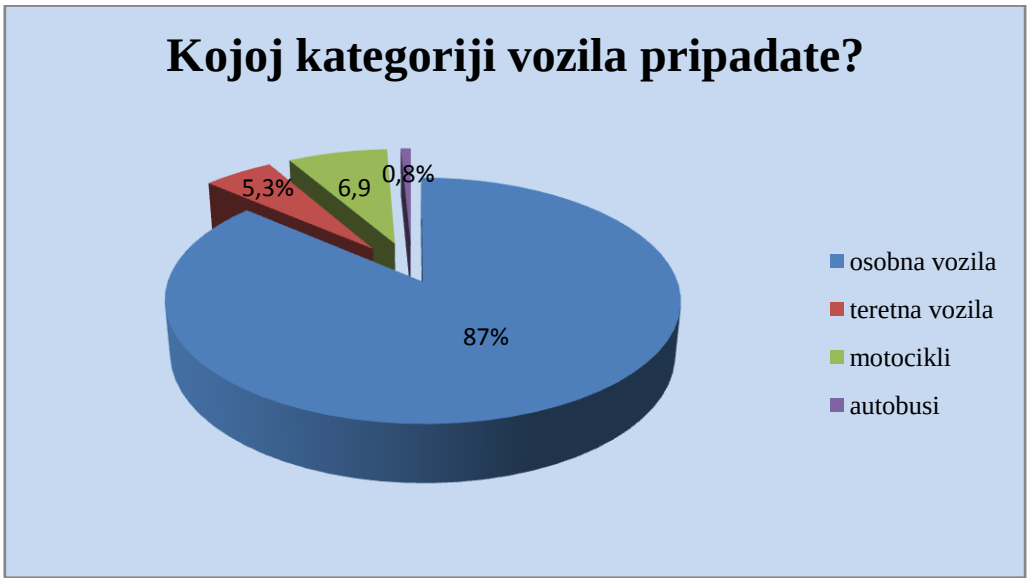
12.ANALIZA I INTERPRETACIJA REZULTATA

U istraživanju je sudjelovalo ukupno 132 ispitanika. Istraživanjem su dobiveni podatci kroz dva dijela od kojih se prvi sastoji od općenitih podataka, dok je drugi složeniji dio koji ispitanike dijeli na one koji su bili u kontaktu s djelatnicima prometne policije i onima koji nisu bili, a koji daju svoje mišljenje o prometnoj policiji. U isječcima tortnih grafikona prikazan je broj ispitanika koji se odnose na određeni odgovor.

12.1. Rezultati istraživanja

Početni dio ankete odnosi se na općenite podatke o ispitanicima, odnosno vozačima koji su sudjelovali u istraživanju.

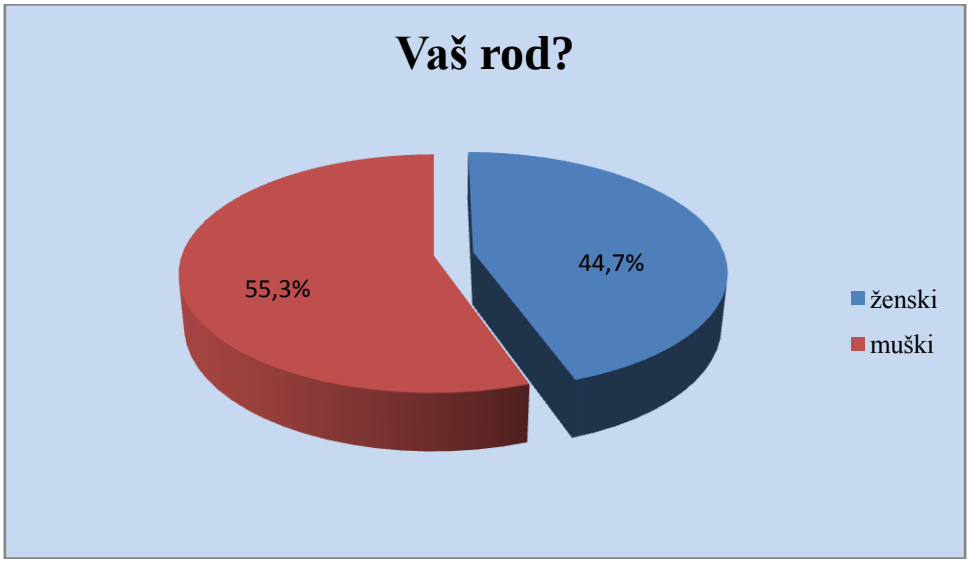
Struktura vozača prema kategoriji vozila kojom upravljaju vidljiva je iz grafikona br. 1.



Grafikon 1: Struktura vozača prema kategoriji vozila kojom upravljaju

Prvo pitanje se odnosilo na kategoriju vozila kojom ispitanici upravljaju. Većina su vozači osobnih vozila, njih čak 87%, zatim slijede vozači motocikala u omjeru od 6,9%, u još manjem omjeru su vozači teretnih vozila, 5,3% i samo je jedan vozač autobusa koji čini 0,8% uzorka.

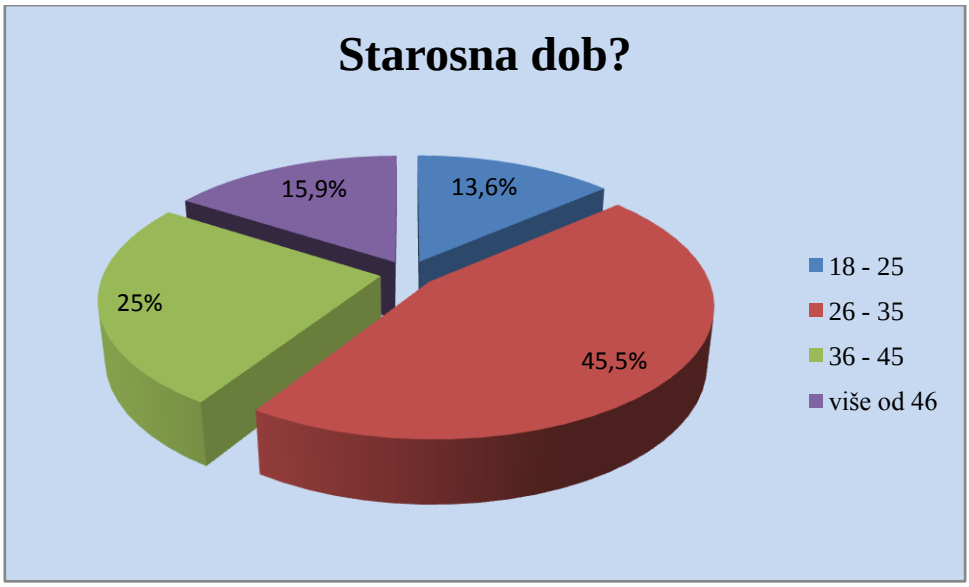
Struktura vozača prema rodu prikazana je u grafikonu broj 2.



Grafikon2: Struktura ispitanika prema rodu

Grafikonom je prikazan omjer ispitanika prema rodu, a koji se odnosi na 44,7% ispitanica i 55,8% ispitanika.

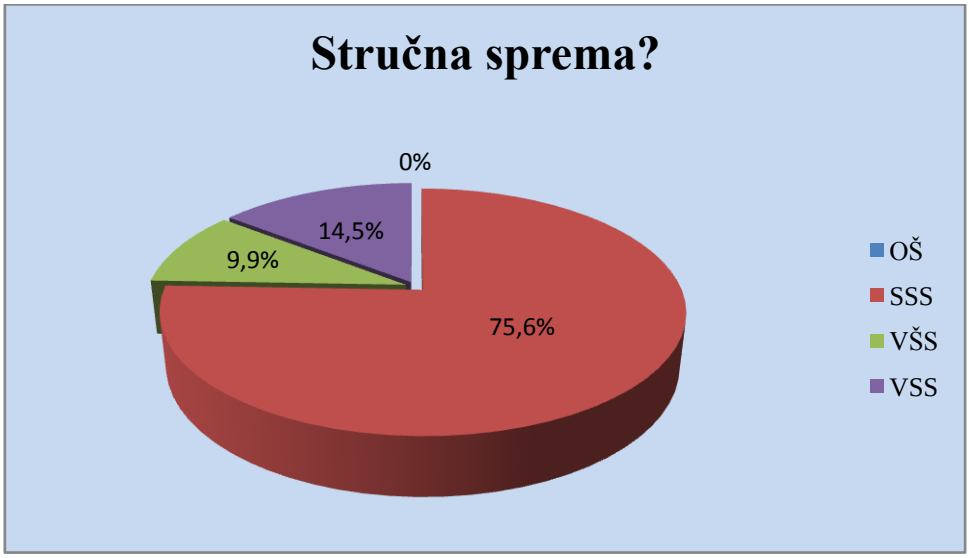
Struktura ispitanika prema dobi prikazana je u grafikonu broj 3.



Grafikon3: Struktura ispitanika prema starosnoj dobi

Istraživanjem su najviše obuhvaćeni vozači u dobi od 26 do 35 godina i to u omjeru od 45,5%, drugu najzastupljeniju skupinu čine vozači u dobi od 36 do 45 godina (25%), dok su u manjim omjerima ispitanici stariji od 46 godina (15,9%) i ispitanici u dobi od 18 do 25 godina koji čine 13,6% uzorka.

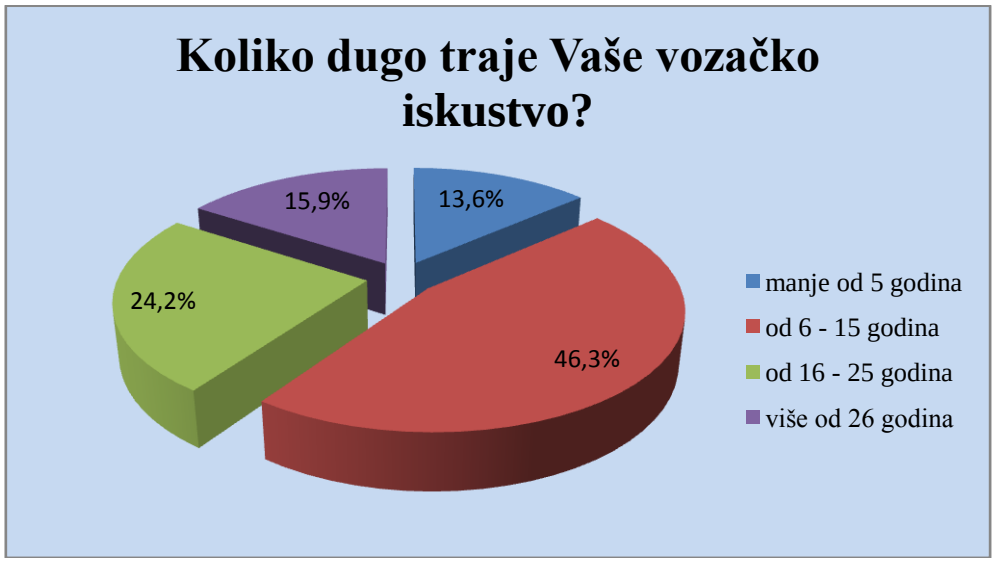
Omjer ispitanika prema stupnju obrazovanja prikazan je u grafikonu broj 4.



Grafikon 4: Struktura ispitanika prema stupnju obrazovanja

Kroz grafikon je jasno vidljivo da prevladavaju vozači s srednjom stručnom spremom u omjeru od čak 75,6%, zatim s visokom stručnom spremom, 14,5%, s višom stručnom spremom u omjeru od 9,9% dok oni samo s osnovnom školom nisu obuhvaćeni istraživanjem.

Istraživačko pitanje o vozačkom iskustvu prikazano je u grafikonu broj 5.

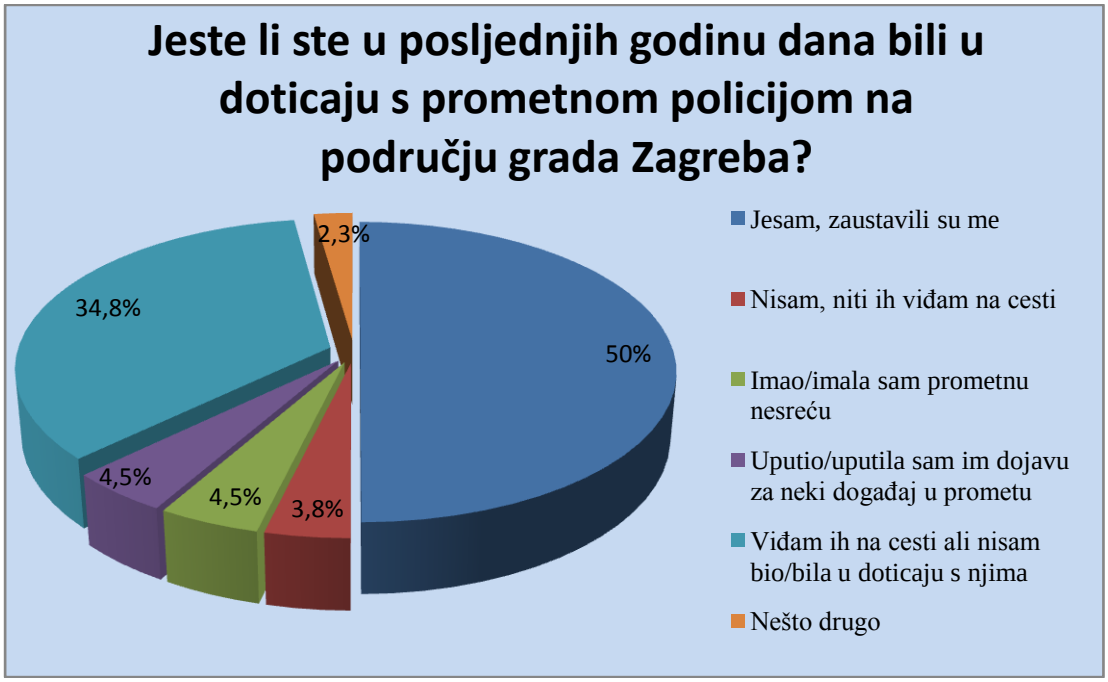


Grafikon 5. Prikaz strukture ispitanika prema godinama vozačkog iskustva

Ovaj se grafikon usko povezuje sa grafikonom o starosnoj dobi iz razloga jer se kod ispitanika poklapaju godine vozačkog iskustva sa godinama starosti što upućuje na to da su ispitanici položili vozački ispit u dobi odprilike 20 godina. Prevladavaju ispitanici sa

vozačkim iskustvom od 6 do 15 godina (46,2%), a to su upravo oni ispitanici kojih je opet najviše u dobnoj strukturi od 26 do 35 godina starosti, zatim su tu ispitanici vozačkog iskustva od 16 do 25 godina (24,2%), pa onih sa više od 26 godina (15,9%) i najmanje je onih sa manje od 5 godina vozačkog iskustva (13,6%) koji se povezuju sa ispitanicima starosne dobi od 18 do 25 godina.

Složeniji dio istraživanja započinje od grafikona broj 6 koji prikazuje koliki je omjer ispitanika koji su bili u doticaju s prometnom policijomu posljednjih godinu dana.



Grafikon6. Prikaz strukture vozača prema doticaju sa prometnom policijom u posljednjih godinu dana na području grada Zagreba

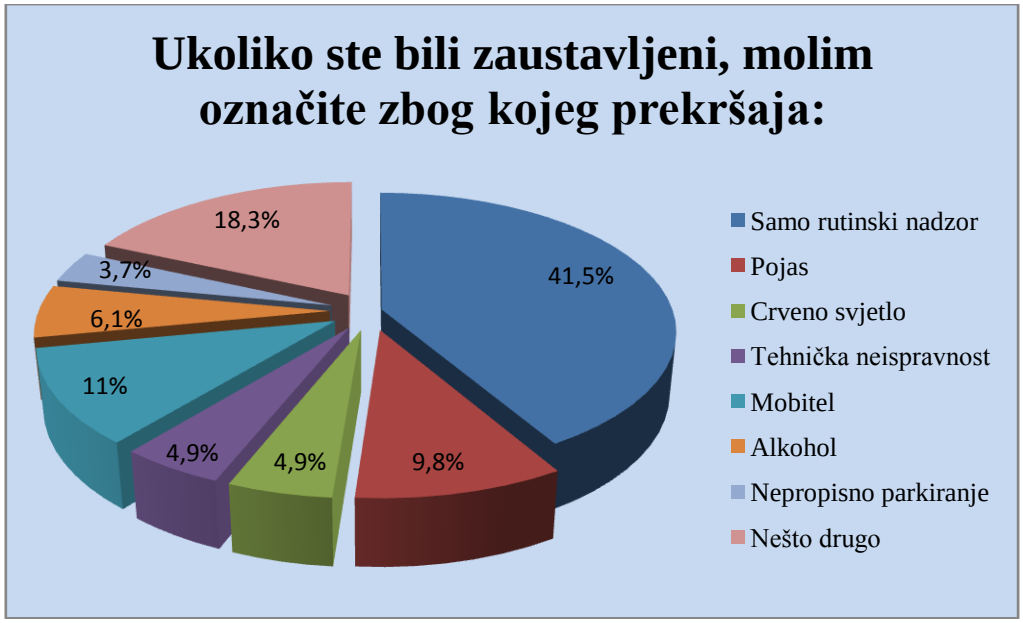
Ovaj grafikon prikazuje kolika je zapravo prisutnost prometne policije na cestama. Polovica ispitanika, 50%, je bila u kontaktu s prometnom policijom na način da su zaustavljeni od njihove strane, njih 34,8% viđa djelatnike prometne policije na cesti, međutim nisu bili u doticaju s njima, 4,5% ih je imalo prometnu nesreću dok ih je također 4,5% uputilo policiji neku dojavu vezanu uz događaj u prometu. Svi ovi odgovori nam upućuju na to da je prometna policija prisutna i da radi svoj posao. Kada bi uzeli u obzir nedostatak policijskih službenika, odnosno nepopunjenu sistematizaciju radnih mjesta policijske uprave rezultat kontakta s policijom ovog omjera uzorka daje zadovoljavajući rezultat, te se s toga može i predpostaviti kakvi bi zapravo bili rezultati kada bi postaje prometne policije bile

popunjene kadrom.

U manjim, gotovo neznatnim su omjerima ispitanici koji nisu bili u kontaktu s prometnom policijom 2,3% i oni koji ihniti ne viđaju u omjeru 3,8% uzorka.

To je ujedno bilo i pitanje koje raspodjeljuje ispitanike na one koji su bili u kontaktu s prometnom policijom, bilo da su zaustavljeni ili su imali prometu nesreću te nastavljaju s ispunjavanjem ankete dok oni koji nisu bili u kontaktu prelaze na pitanje broj 11, odnosno preskočili su ukupno četiri pitanja.

Grafikon broj 7 prikazuje razlog zaustavljanja ispitanika.

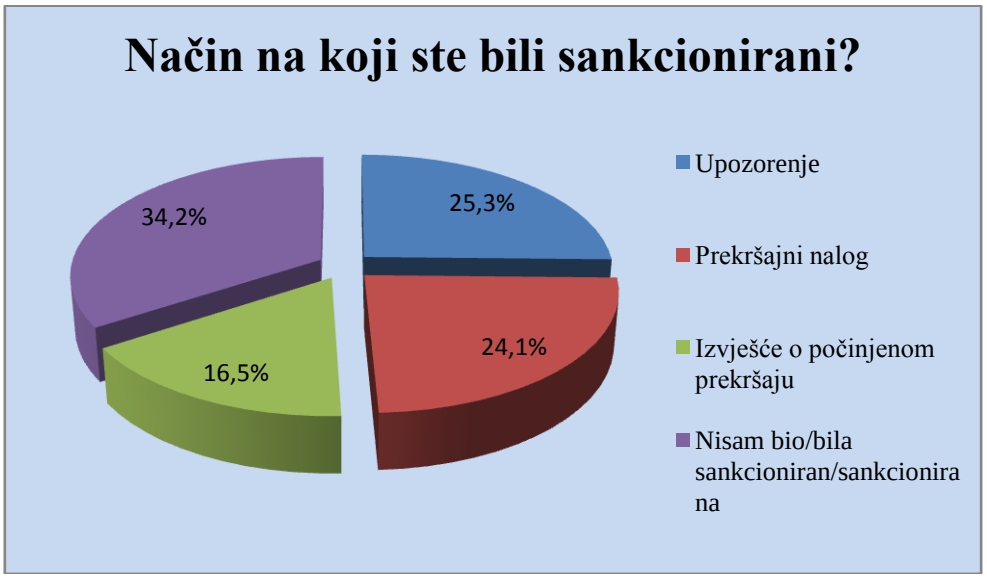


Grafikon7. Prikaz strukture ispitanika prema prekršajima zbog kojih su zaustavljeni

Iz grafikona broj 7 dobivamo uvid u omjer prekršaja, odnosno rutinskog nadzora zbog kojih su zaustavljeni vozači od strane prometne policije, pa je u ovom dijelu zabilježeno ukupno 82 ispitanika, od kojih je najviše sudjelovalo u rutinskom nadzoru, njih 41,5% dok su ostali zaustavljeni zbog nekog od prekršaja i to u slijedećim omjerima; 9,8% ispitanika za nekorištenje sigurnosnog pojasa, 4,9% za prolaz na crveno svjetlo na semaforskom uređaju, 4,9% vozača za tehničku neispravnost vozila,11% zbog korištenja mobilnog uređaja za vrijeme vožnje, 6,1% zbog vožnje pod utjecajem alkohola u organizmu, 3,7% zbog nepropisnog parkiranja, te se 18,3% ispitanika putem otvorenog odgovora izjasnilo da su bili zaustavljeni uglavnom zbog brzine, isteka prometne dozvole, nekorištenja zaštitne kacige, nepropuštanje pješaka na pješačkom prijelazu odnosno imali su prometnu nesreću zbog oduzimanja prednosti prolaska.

Kako je jedan od zadataka prometne policije nadzor prometa na cestama upravo je i kroz ovaj broj ispitanika, njih 82 od ukupno 132 koji su bili zaustavljeni, vidljivo da djelatnici prometne policije izvršavaju zadaće također i u tom pogledu. Vozači su zaustavljani i nadzirani međutim kod nekih je utvrđen prekršaj dok kod nekih nije uočena nepravilnost glede prometnih pravila.

Omjer vozača prema načinu na koji su bili sankcionirani prikazuje grafikon broj 8.



Grafikon8. Prikaz broja ispitanika prema prekršajnim odredbama

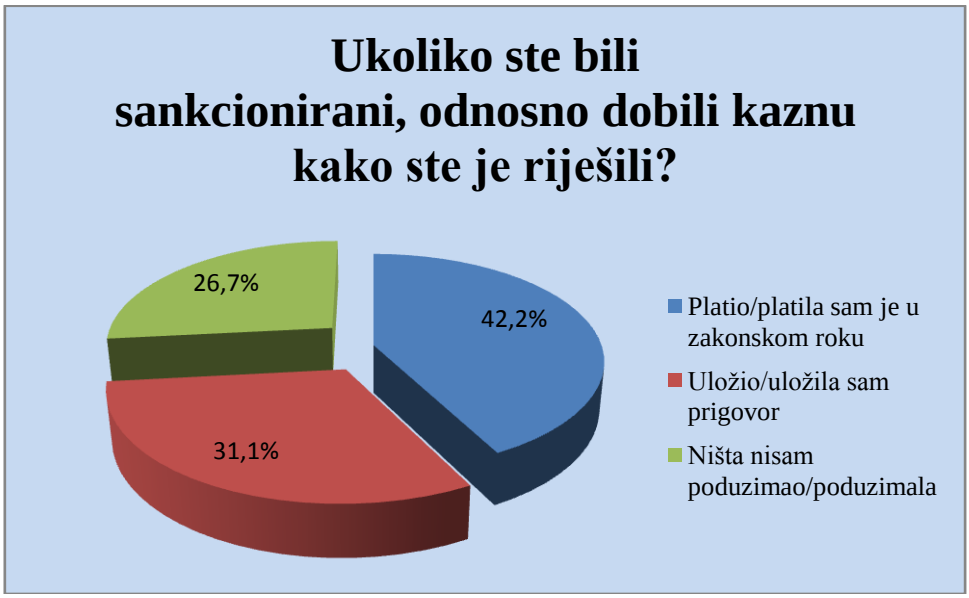
Na ovo pitanje odgovorilo je ukupno 79 vozača, međutim njih 27 nije bilo sankcionirano pa možemo govoriti o ukupno 52 ispitanika koji su za neki od prekršaja dobili kaznu, odnosno upozorenje. Ovdje su zabilježeni i odgovori od onih ispitanika koji su u prethodnom pitanju kao razlog zaustavljanja naveli samo rutinski nadzor te im tom prilikom nije utvrđen prekršaj pa se ovdje konstatira njihov odgovor kao da nisu bili sankcionirani. Za počinjene prekršaje ispitanika ovog istraživanja najviše je izdano upozorenja, 46%, zatim slijedi omjer od 32% vozača protiv kojih je podnijet prekršajni nalog dok ih je 22% dobilo izvješće o počinjenom prekršaju s mogućnošću plaćanja kazne u roku od tri dana, od dana izdavanja, u iznosu od pola kazne propisane zakonom.

Upozorenje se može izdati sukladno Pravilniku o izdavanju pisanog ili izricanju usmenog upozorenja Ministarstva unutarnjih poslova kada policijski službenik tijekom nadzora utvrdi da je vozač počinio prekršaj za koji je propisana novčana kazna do 1.000,00 kn, da se radi o lakšem prekršaju te da počinitelj prije nije počinio takav prekršaj, odnosno da mu unatrag godinu dana već nije izdana mjera upozorenja.

Prekršajni nalog se uglavnom izdaje kada je za neki prekršaj osim novčane kazne izdana i neka od zaštitnih mjera kao npr. privremeno oduzimanje vozačke dozvole. Nudi mogućnost plaćanja kazne u iznosu od dvije trećine iznosa propisanog zakonom, odnosno sadrži i uputu o pravnom lijeku gdje prekršitelju pruža mogućnost ulaganja prigovora i provođenje postupka putem nadležnog prekršajnog suda.

Izvješće o počinjenom prekršaju se vrlo često izdaje s obzirom da prekršitelju nudi mogućnost plaćanja kazne u visini polovice iznosa propisanog zakonom i to u roku od tri dana od izdavanja. Time se prekršitelj ne vodi u evidenciji prekršaja, a što su građani i shvatili jer s donošenjem ove odluke znatno je smanjen broj predmeta na razini postaja i sudova na koji su uloženi prigovori.

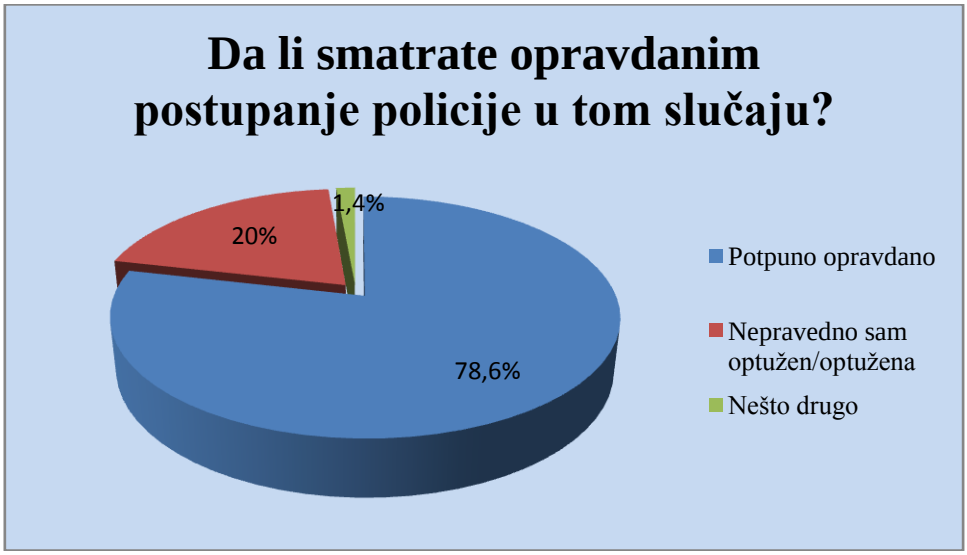
Ishod izrečene kazne možemo vidjeti u grafikonu broj 9.



Grafikon9. Prikaz broja ispitanika prema realizaciji prekršajnih odredbi

Na ovo pitanje dobiveno je 45 odgovora i to u slijedećim omjerima; 42,2% ispitanika je platilo kaznu u zakonskom roku. Tu se ubrajaju svih 13-ero vozača koji su za neki od prekršaja dobili izvješće o počinjenom prekršaju i pet vozača iz skupine od njih 19-ero kojima je izdan prekršajni nalog, s obzirom da je 14-ero njih, 31,1%, uložilo prigovor na izdani prekršajni nalog, dok 26,7% ispitanika nije ništa poduzimalo, jer nisu bili niti sankcionirani.

Mišljenje sankcioniranih građana o postupanju policije vidljivo je iz grafikona broj 10.



Grafikon10. Prikazbroja ispitanika prema opravdanosti postupanja policije

Iz ovog grafikona je jasno vidljivo da vozači koji su dobili kazne za neki od prekršaja ipak smatraju da je policija postupila potpuno opravdano i to čak u omjeru 78,6% od ukupno 70 ispitanika koji su odgovorili na ovo pitanje. Njih 20% smatra da su nepravedno optuženi za počinjenje prekršaja, dok jedan ispitanik ima mišljenje da je policija zakazala u administraciji jer nije produžena valjanost prometne dozvole u informacijskom sustavu unatoč pravovremeno registriranom vozilu.

U grafikonu broj 11 koji prikazuje ocjenu sigurnosti prometa u gradu Zagrebu zabilježeni su odgovori svih ispitanika, onih sankcioniranih i onih koji to nisu.



Grafikon11. Prikaz ocjene stanja sigurnosti prometa u gradu Zagrebu

Ovdje su ispitanici imali mogućnost ocijeniti stanje sigurnosti prometa u gradu Zagrebu ocjenom od 1 do 5. Prema rezultatima može se reći da je stanje zadovoljavajuće jer je ocjenu 3 dalo ukupno 44,7% ispitanika, zatim slijedi ocjena 4 sa 40,2% ispitanika, dovoljnu ocjenu dalo je 12,1% ispitanika, ocjenu 5 dalo je svega 2,3% ispitanika dok je nedovoljnu ocjenu dao samo jedan ispitanik, što iznosi 0,8% uzorka.

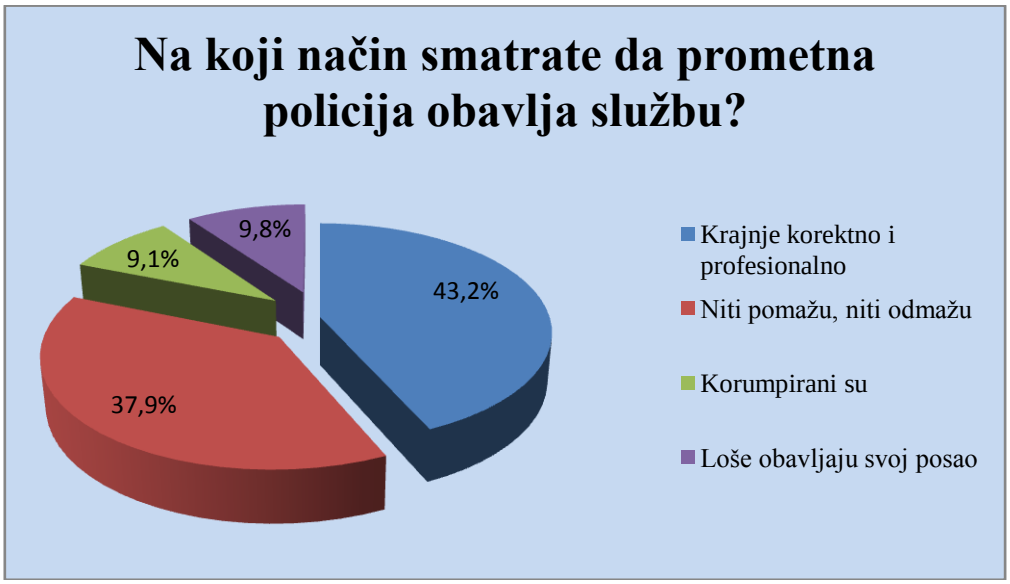
Grafikon broj 12 prikazuje ocjenu prisutnosti djelatnika prometne policije na cestama glede gužvi, prometnih nesreća, izlazaka na razne dojave i sl.



Grafikon12. Prikaz ocjene prisutnosti djelatnika prometne policije na cestama glede gužvi, prometnih nesreća, izlazaka na razne dojave i sl.

Ocjenu prisutnosti djelatnika prometne policije na cestama glede gužvi, prometnih nesreća, izlazaka na razne dojave i sl. također ocjenjuju svi ispitanici, njih 132 i to na slijedeći način. Nedovoljnu ocjenu daju samo tri ispitanika, 2,3%, dovoljnu ocjenu daje 22,7% ispitanika, ocjenu dobar daje 37,9% ispitanika, vrlo dobar daje 29,5% ispitanika dok izvrstan daje samo 7,6% ispitanika. I ovdje se može reći da je stanje na prihvatljivoj razini jer se većina rezultataodnosi na „zlatnu“ sredinu.

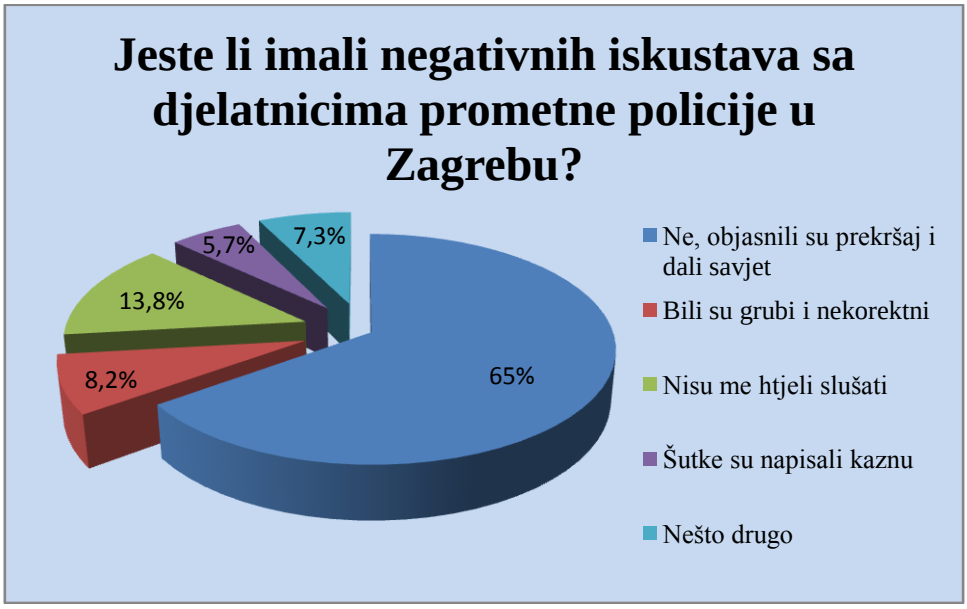
Pitanje koje nam daje odgovor kakvi su stavovi građana o načinu obavljanja službe od strane prometne policije prikazati će nam grafikon broj 13.



Grafikon13. Prikaz strukture vozača prema načinu na koji prometna policija obavlja službu.

Ovo je bilo ključno pitanje gdje je dobiven rezultat stavova i mišljenja građana o radu prometne policije. Bilo da su oni zaustavljeni, sankcionirani ili ne, ipak gaje neke stavove prema toj službi. Međutim, od ukupnog broja ispitanika vidljiva je prilično mala razlika u ovom pohvalnom odgovoru 'krajnje korektno i profesionalno' i ovom neutralnom odgovoru kao što je da'niti pomažu, niti odmažu', a što nam pokazuje omjer ispitanika od43,2%koji smatraju da prometna policija službu obavlja krajnje korektno i profesionalno, 37,9% ispitanika smatra da je služba koja niti pomaže, niti odmaže kroz svoj rad dok 9,8% smatra da loše obavljaju svoj posao te najmanje ispitanika, 9,1%, smatra da su prometni policajci korumpirani.

Negativna iskustva sa djelatnicima prometne policije u Zagrebu prikazuje grafikon broj 14.



Grafikon14. Prikaz omjera ispitanika i negativnih iskustava sa djelatnicima prometne policije u Zagrebu.

Na posljednje pitanje koje se odnosi na negativna iskustva sa djelatnicima prometne policije odgovara 123 ispitanika, na način da njih čak 80-ero (65%) nije imalo nikakvih negativnih iskustava, te da su im policajci objasnili prekršaj, odnosno dali savjet, 10-ero (8,2%) ispitanika navodi da su bili grubi i nekorektni, 17-ero (13,8%) navodi da ih nisu htjeli slušati, dok ih sedmero (5,7%) navodi da su im šutke naknadno napisali kaznu, dok se 9-ero (7,3%) izjasnilo u slobodnom odgovoru da su loše educirani i rade na nebitnim lokacijama samo radi kazni umjesto sigurnosti.

13.DISKUSIJA

Glavni cilj ovoga rada bio je prikazati kakvo je stvarno stanje u odnosu građana, vozača prema prometnoj policiji na području grada Zagreba, odnosno kakvi su stavovi i mišljenja vozača prema njihovu radu i djelovanju.

Anketa je provedena na ukupno 132 ispitanika, od čega su 73 ispitanika muškog spola i 59 ženskog.

S obzirom da je anketa bila provedena isključivo sa vozačima, prvo se pitanje odnosilo na opredjeljenje za kategoriju kojom upravljaju gdje se može dobiti uvid koliko je eventualno profesionalnih vozača. Prema starosnoj dobi najviše je ispitanika u dobi od 26 do 35 godina, njih ukupno 60, dok je najmanje onih do 25 godina, njih 18-ero, dok sve vozače do 24 godine starosti Zakon o sigurnosti prometa na cestama definira kao „mladim vozačima“.

Glede stručne spreme najviše je ispitanika s srednjom stručnom spremom (99 ispitanika), zatim s visokom (19 ispitanika) i najmanje s višom stručnom spremom (13 ispitanika).

Sa pitanjem godina vozačkog iskustva nastojala sam dobiti udio mlađih i starijih vozača te s obzirom na to kakav im je odnos prema policiji, jer smatram da su mlađi vozači odnosno oni s manje godina vozačkog staža neiskusni a time i u češćem sukobu sa policijom za razliku od starijih i iskusnijih vozača.

Ovih se prvih pet pitanja odnosilo na socio-demografske podatke dok su u nastavku ankete složenija pitanja.

U pitanju koje se odnosi na period unazad godinu dana i kontaktu s prometnom policijom kroz to vrijeme izvršena je selekcija vozača i to na one koji su bili zaustavljeni od strane prometne policije, odnosno imali prometnu nesreću pa na taj način bili u kontaktu s prometnom policijom i na one koji nikako nisu bili u doticaju s policijom. Dakle, nakon ovog pitanja s anketom nastavljaju ispitanici koji su bili u kontaktu s djelatnicima prometne policije, dok oni koji nisu bili prelaze na 11. pitanje koje se odnosi na njihove stavove i mišljenja o radu prometne policije.

Istraživačka pitanja postavljena su kroz ciljeve, pa je tako prvi cilj bio istražiti kakvi su stavovi vozača koji poštuju prometne propise prema prometnoj policiji. Razvidno je da su takvi vozači svjesni posljedica koje im prijete ukoliko bi se ponašali suprotno zakonskim odredbama stoga poštuju pravila i propise pa gotovo i ne dolaze u kontakt s prometnom policijom osim u rutinskom nadzoru prometa, gdje im uglavnom nije utvrđen prekršaj te prolaze bez sankcija.

Drugi je cilj istražiti mišljenje sankcioniranih vozača koji zbog neiskustva, nepoznavanja

prometnih propisa ili jednostavno zbog trenutka nepažnjedolaze u kontakt s djelatnicima prometne policije te snose prekršajne, odnosno kaznene odgovornosti. Takvi su vozači skloni kritiziranju rada prometne policije na način da smatraju kako prometna policija niti pomaže niti odmaže, odnosno da loše obavlja svoj posao.

Treći je cilj istražiti mišljenje građana o korupciji u policiji. Korupcija kako u drugim službama tako i u policiji obuhvaća čitav niz kaznenih dijela od primanja mita, davanja mita, zlouporabe položaja i ovlasti, prikrivanje, protuzakonito posredovanje i slična djela a sve u svrhu pribavljanja neke nezakonite koristi. Tako je prometna policija u narodu od davnina bila obilježena kao „potkupljiva“, međutim s obzirom na rezultat istraživanja ovaj se cilj ipak pokazao netočnim, što policiji daje dobru sliku jer ukoliko građani budu vjerovali u korupciju u policiji neće biti suradnje u odnosu građanin-policija, a znamo da je za policijsku službu neminovna korelacija između građana i djelatnika policije kako bi se prionulo što većem stupnju sigurnosti.

Četvrti je cilj istražiti kako vozači vide prisutnost prometne policije na cestama u vrijeme velike koncentracije prometa. Kako je jedna od glavnih zadaća prometne policije regulacija prometa djelatnici prometne policije dužni su biti prisutni na prometnicama gdje to stanje sigurnosti zahtjeva. Uzmemo li u obzir da je Zagreb veliko prometno središte ne moguće je da sve prometnice budu pokrivene posebnom regulacijom prometa od strane prometne policije u vrijeme velikih gužvu tokom dana pa je tu razumljivo da vozači moraju biti strpljivi i tolerantni pazeći na sigurnost kako sebe samoga tako i drugih sudionika u prometu.

Kroz ove ciljeve postavljene su hipoteze.

H1: Vozači koji poštuju prometne propise i nisu kažnjavani imaju pozitivan stav o radu prometne policije.

Ova je hipoteza potvrđena. To nam pokazuje omjer vozača koji nikako nisu bili u posljednjih godinu dana u kontaktu s djelatnicima prometne policije. Od ukupno 132 ispitanika njih 54 nije bilo u kontaktu s prometnom policijom, a od ukupno 66 zaustavljenih, 34 ih je zaustavljeno u rutinskom nadzoru i nije im utvrđen nikakav prekršaj. Od ukupnog broja ispitanika, 57 (43,2%), ih smatra da obavljaju svoj posao krajnje korektno i profesionalno.

H2: Sankcionirani vozači imaju primjedbe na rad prometne policije.

Ova hipoteza nije potvrđena, jer od ukupno 52 sankcionirana vozača njih samo 15-ero smatra da su nepravedno optuženi dok ostali smatraju da je postupanje krajnje opravdano te su i pravedno sankcionirani, prihvaćaju svoju krivicu, odnosno pogrešku.

H3: Vozači smatraju da je većina prometnih policajaca korumpirana.

Ova hipoteza nije potvrđena, s obzirom da je od ukupnog uzorka od 132 ispitanika, njih samo 12-ero iznijelo takav odgovor na pitanje stava o radu prometne policije pa se ova hipoteza može odbaciti. Realno gledajući i taj broj može ukazivati na eventualno postojanje nekih nezakonitih radnji, dok bi bilo najbolje za dobro policijske reputacije da taj broj bude sveden na najmanji mogući kako u stvarnom radu prometne policije tako i u očima javnosti.

H4: Vozači smatraju da prometna policija nije prisutna na cestama u vrijeme velike koncentracije prometa (velike gužve u gradu u određenim dijelovima dana) i sl.

Hipoteza koja također nije potvrđena. To nam pokazuju rezultati ocjena koje su ispitanici dali glede njihove prisutnosti na cestama. Dobiven je zadovoljavajući odgovor. Najviše je ispitanika dalo ocjenu dobar i to njih 50-ero i ocjenu vrlo dobar 39-ero ispitanika.Prisutnost policije u prometnim „špicama“ znatno nam je omogućilo i današnje vrijeme razvijene tehnologije, jer svaki građanin uza se ima mobilni uređaj i u vrlo kratkom vremenu od uočavanja neke nepravilnosti u prometu na cesti može izvijestiti policiju koja je dužna u što kraćem roku postupiti po toj dojavi građana.

14.ZAKLJUČAK

Kroz početni teorijski dio ovoga rada može se dobiti uvid u poslove prometne policije, odnosno u orijentir njezina djelovanja kao vrlo složenog sustava. Upravo je taj teorijski dio potkrijepljen i rezultatima istraživanja koji daju prikaz kako to izgleda u praksi, odnosno kako narod percipira njihov rad.

Osobno sam ovim istraživačkim radom iznenađena iz razloga jer sam očekivala mnogo višenegativnih konotacija ispitanika prema radu i djelovanju prometne policije. Kako u privatnom životu tako i kroz službu izložena sam stalnom kritiziranju policijske službe kao takve. Međutim, u ovom istraživanju gdje su ispitanici imali mogućnost anonimnog izlaganja svojih stavova i mišljenja o toj službi bilo je za očekivati negativne komentare, no oni su ipak davali sasvim pristojne i relativno pozitivne odgovore. Tu stječem dojam da rad prometne policije ipak nije toliko loš koliko se o njemu loše govori i piše.

Zanimljiv je podatak da od ukupno 132ispitanika njih čak 52 smatra da prometna policija posao obavlja krajnje profesionalno i korektno, bez obzira što su oni sami počinili prekršaj i bili sankcionirani.

Što se tiče razine stanja sigurnosti prometa u gradu Zagrebu vozači smatraju da je stupanj sigurnosti na nekoj srednjoj razini, ocijenjen je solidnom trojkom s obzirom da je stanje sigurnosti iznimno bitno kako za rad policije tako i za život građana. To je komponenta koju možemo povezati sa veoma važnom potrebom čovjeka, a koju čak i Abraham Maslow opisuje u svojoj hijerarhiji potreba. Prema Maslowu potreba za osjećajem sigurnosti nalazi se na drugom mjestu, odmah iza fizioloških potreba tako da svim kritikama građana moramo ozbiljno pristupiti jer je u čovjeku prirodno usađeno da se želi osjećati sigurno na području na kojem živi, dok je policija ta koja je dužna upravo takvu sigurnost pružiti društvu.

Realno gledajući, Zagreb kao glavni grad odnosno urbano središte ima najveću razinu prometa od svih gradova u Hrvatskoj stoga je razvidno da će sigurnost prometa uvijek biti riskantna. To nam potvrđuju i podaci da je na području Policijske uprave zagrebačke u 2015. godini registrirano skoro 500 000 vozila na motorni pogon i skoro 600 000 evidentiranih vozača. Ovaj veliki broj vozila obuhvaća kako nova vozila tako i ona stara koja nisu tehnički dosljedna za naše prometnice a isto tako postoji i klasifikacija između vozača koja obuhvaća starije iskusne i mlađe neiskusne. Sve te komponente imaju utjecaj na sigurnost prometa zajedno sa prometnom infrastrukturom i vremenskim uvjetima. Izuzev svega vrlo je važna i prometna kultura te visok prag tolerancije vozača u prometu koji će doprinijeti većoj sigurnosti.

U Varaždinu, 02. lipnja 2016. godine

Marija Kuzminski

Marija Kuzminski

58

15.POPIS LITERATURE

Knjige:

1. Borovec, K. (2011): Strategija odnosa s javnošću, MUP RH
2. Cajner Mraović, I. (2007): Etika policijskog zvanja, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb
3. Glavaš-Glišić, R., Vukosav, J. (2007): Policijska psihologija i komunikologija, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb
4. Gledec, M. (1996): Sigurnost prometa I., Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb
5. Mršić, Ž. (2010): Poslovi i zadaće prometne policije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb
6. Mršić, Ž. (2005):Prevencija i represija u suzbijanju cestovne i prometne delinkvencije, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija MUP-a RH, Zagreb
7. Tkalac Verčić, A. i dr, (2010): Priručnik za metodologiju istraživačkog rada, M.E.P. d.o.o, Zagreb
8. Tomić, Z. (2008): Odnosi s javnošću, teorija i praksa, Synopsis, Zagreb-Sarajevo
9. Veselinović, M., Kišić, T. (1982): Prometna kultura s osnovama psihologije, Školska knjiga Zagreb

Zakoni:

1. Kazneni zakon, NN 144/12, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/98/Kazneni-zakon, datum pristupanja 22.02.2016.
2. Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama, NN 141/11, dostupno na: http://www.propisi.hr/print.php?id=8706, datum pristupanja 27.02.2016.
3. Prekršajni zakon, NN 39/13, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/52/Prekr%C5%A1ajni-zakon, datum pristupanja 31.01.2016.

4. Zakon o medijima, NN 59/04, 84/11, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/38/Zakon-o-medijima, datum pristupanja 17.01.2016.

5. Zakon o policijskim poslovima i ovlastima, NN 92/14, dostupno na http://www.zakon.hr/z/173/Zakon-o-policijskim-poslovima-i-ovlastima, datum pristupanja 10.01.2016.

6. Zakon o policiji, NN 34/11, dostupno na http://www.zakon.hr/z/282/Zakon-o-policiji, datum pristupanja 13.01.2016.

7. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15.

Članci:

1. Anić, I., Istraži me, dostupno na: http://www.istrazime.com/prometna-psihologija/prometna-psihologija/, datum pristupanja 11.01.2016.

2. Borovec, K., Odak, A.:Glasilo Ministarstva unutarnjih poslova RH, MUP Ugled i povjerenje, broj 54, prosinac 2011.

3. Gfk Croatia, Kraus, T., Hromatko, A.:Nacionalno istraživanje javnog mnijenja o percepciji sigurnosti građana, o postupanju policije, te o suradnji između policije i lokalne zajednice, dostupno na:http://www.mup.hr/UserDocsImages/topvijesti/godina_2009/srpanj_09/UNDP%20i%20MUP%20%20istra%C5%BEivanje%20org.pdf, datum pristupanja 05.02.2016.

4. Hina, Večernji list, dostupno na http://www.vecernji.hr/automobili/istrazivanje-definiralo-sedam-razlicitih-tipova-vozaca-1050584, datum pristupanja 13.01.2016.

5. Kalem, D.: Međusobni odnosi i poslovno ponašanje policijskih službenika-stručni članak, dostupno na: www.hrcak.srce.hr/file/192564, datum pristupanja 16.01.2016.
6. MUP RH, Anketa, dostupno na: http://www.mup.hr/916.aspx?PollId=13, datum pristupanja 20.01.2016.

7. MUP RH, Anketa, dostupno na: http://www.mup.hr/916.aspx?PollId=15, datum

pristupanja 20.01.2016.

8. MUP RH, dostupno na: http://www.mup.hr/main.aspx?id=224689, datum pristupanja 15.01.2016.

9. MUP RH, Nacionalni programi, dostupno na: http://www.mup.hr/33.aspx, datum pristupanja 12.01.2016.

10. MUP RH, Policijska uprava Varaždinska dostupno na:http://www.mup.hr/MainPu.aspx?id=14898, datum pristupanja 13.01.2016.

11. MUP RH, Policijska uprava Zagrebačka, Godišnje izvješće Policijske uprave zagrebačke o kretanju sigurnosnih pokazatelja, dostupno na: http://www.mup.hr/UserDocsImages/PU_ZG/statistika/Izvje%C5%A1%C4%87e%202015..pdf, datum pristupanja 06.03.2016.

12. Rašo, M., Korotaj, G.: Novosti u postupovnim odredbama Prekršajnog zakona, stručni članak dostupno na: www.hrcak.srce.hr/file/211779, datum pristupanja 09.01.2016.

13. Etički kodeks policijskih službenika, NN 34/2011 dostupno na:http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2012_06_62_1501.html, datum pristupanja 16.01.2016.

14. Wikipedia, dostupno na: https://bs.wikipedia.org/wiki/Viktimologija, datum pristupanja 19.02.2016.

Pregledni znanstveni rad:

1. Mršić, Ž., Orehovec P. (2010): Prometna kaznena djela, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, Zagreb, dostupno na: https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Prometna_kaznena_djela.pdf , datum pristupanja 15.01.2016.

Stručni rad:

1. Bakić-Tomić, Lj., Cajner-Mraović, I. (2004): International Conference Media and Communication Theory, Dubrovnik.

16.POPIS GRAFIKONA

Grafikon br. 1. Struktura vozača prema kategoriji vozila kojom upravljaju..... 42
Grafikon br. 2. Struktura ispitanika prema spolu 43
Grafikon br. 3. Struktura ispitanika prema starosnoj dobi 43
Grafikon br. 4. Struktura ispitanika prema stupnju obrazovanja 44
Grafikon br. 5. Prikaz strukture ispitanika prema godinama vozačkog iskustva 44
Grafikon br. 6. Prikaz strukture vozača prema doticaju sa prometnom policijom u posljednjih godinu dana na području grada Zagreba 45
Grafikon br. 7. Prikaz strukture ispitanika prema prekršajima zbog kojih su zaustavljeni..... 46
Grafikon br. 8. Prikaz broja ispitanika prema prekršajnim odredbama 47
Grafikon br. 9. Prikaz broja ispitanika prema realizaciji prekršajnih odredbi 48
Grafikon br. 10. Prikaz broja ispitanika prema opravdanosti postupanja policije 49
Grafikon br. 11. Prikaz ocjene stanja sigurnosti prometa u gradu Zagrebu 49
Grafikon br. 12. Prikaz ocjene prisutnosti djelatnika prometne policije na cestama glede gužvi, prometnih nesreća, izlazaka na razne dojave i sl..... 50
Grafikon br. 13. Prikaz strukture vozača prema načinu na koji prometna policija obavlja službu 51
Grafikon br. 14. Prikaz omjera ispitanika i negativnih iskustava sa djelatnicima prometne policije u Zagrebu..... 52

17.PRILOG – ANKETNI UPITNIK

Anketni upitnik

Pred Vama se nalazi anketa o stavovima građana prema radu prometne policije u Zagrebu. Sudjelovanje u anketi je dragovoljno i anonimno. U anketi me interesiraju samo mišljenja VOZAČA, stoga molim samo vozače da pristupe ispunjavanju ove ankete, a ostalima se zahvaljujem! Anketa se provodi za potrebe istraživanja diplomskog rada na Sveučilištu Sjever u Varaždinu, Studij odnosa s javnostima.
Unaprijed zahvaljujem na utrošenom vremenu i sudjelovanju, jer će mi Vaše iskustvo biti dragocjeno!

Marija Kuzminski

I. Opći dio

1. Kojoj kategoriji vozača pripadate?
   - ☐ Osobna vozila
   - ☐ Teretna vozila
   - ☐ Motocikli
   - ☐ Autobusi

2. Vaš rod?
   - ☐ Ženski
   - ☐ Muški

3. Starosna dob?
   - ☐ 18-25
   - ☐ 26-35
   - ☐ 36-45
   - ☐ > 45

4. Stručna sprema?
   - ☐ OŠ
   - ☐ SSS
   - ☐ VŠS
   - ☐ VSS

5. Koliko dugo traje Vaše vozačko iskustvo?

- ☐ Manje od 5 godina
- ☐ Od 6 - 15 godina
- ☐ Od 16 - 25 godina
- ☐ Više od 26 godina

6. Jeste li u posljednjih godinu dana bili u doticaju s prometnom policijom na području grada Zagreba?
   - ☐ Jesam, zaustavili su me
   - ☐ Nisam, niti ih viđam na cesti
   - ☐ Imao/imala sam prometnu nesreću
   - ☐ Uputio/uputila sam im dojavu za neki događaj u prometu
   - ☐ Viđam ih na cesti ali nisam bio/bila u doticaju s njima
   - ☐ Nešto drugo_____(nadopišite)

II. Posebni dio

Ukoliko je Vaš odgovor na prethodno pitanje bio „jesam“ nastavite s anketom, a ukoliko ste odgovorili s „nisam“ prijeđite na pitanje broj 11.

7. Ukoliko ste bili zaustavljeni, molim označite zbog kojeg prekršaja (možete označiti više odgovora):
   - ☐ Samo rutinski nadzor
   - ☐ Pojas
   - ☐ Mobitel
   - ☐ Crveno svjetlo
   - ☐ Alkohol
   - ☐ Tehnička neispravnost
   - ☐ Nepropisno pakiranje
   - ☐ Nešto drugo_____(nadopišite)

8. Način na koji ste bili sankcionirani:
   - Upozorenje
   - Prekršajni nalog
   - Izvješće o počinjenomprekršaju
   - Nisam bio/bila sankcioniran/sankcionirana

9. Ukoliko ste bili sankcionirani, odnosno dobili kaznu kako ste je riješili?
   - Platio/platila samje u zakonskom roku
   - Uložio/uložila sam prigovor
   - Ništa nisam poduzimao/poduzimala

10. Da li smatrate opravdanim postupanje policije u tom slučaju?
    - Potpuno opravdano
    - Nepravedno sam optužen/optužena
    - Nešto drugo_____(nadopišite)

11. Kako biste ocijenili (ocjenom od 1 do 5) stanje sigurnosti prometa u gradu Zagrebu?
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5

12. Kako biste ocijenili (ocjenom od 1 do 5) prisutnost djelatnika prometne policije na cestama glede gužvi, prometnih nesreća, izlazaka na razne dojave i sl.
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5

13. Na koji način smatrate da prometna policija obavlja službu?

- Krajnje korektno i profesionalno
- Niti pomažu, niti odmažu
- Korumpirani su
- Loše obavljaju svoj posao

14. Jeste li imali negativnih iskustava sa djelatnicima prometne policije?

- Ne
- Bili su grubi i nekorektni
- Nisu me htjeli slušati
- Šutke su napisali kaznu
- Objasnili su prekršaj i dali savjet
- Nešto drugo_____(nadopišite)

Došli ste do kraja! Hvala!

Životopis

Moje ime je Marija Kuzminski. Rođena sam 26. kolovoza 1985. godine u Varaždinu. Udana sam i majka četverogodišnje djevojčice.

Osnovnu školu sam pohađala u Klenovniku, dok sam srednju Medicinsku školu završila u Varaždinu 2004. godine, smjer medicinska sestra.

Zaposlila sam se 2007. godine u Ministarstvu unutarnjih poslova u policijskoj upravi Zagrebačkoj gdje i danas radim u zvanju policijskog narednika u ekipi za očevide kao kriminalističko-prometni tehničar za očevide u cestovnom prometu.

2010. godine upisala sam izvanredan stručni studij na Sveučilištu Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Ekonomski fakultet u Osijeku (Studij Varaždin), smjer računovodstvo, gdje sam ujedno i diplomirala ujesen 2013. godine.

U želji za stjecanjem novih znanja i iskustva 2014. godine upisala sam izvanredan diplomski studij Komunikologije i odnosa s javnostima na Sveučilištu sjever u Varaždinu.