

Latvijas pieaugušo iedzīvotāju ceļu satiksmes paradumu analīze

Aija Bukova-Žideļuna¹, Anita Villeruša², Iveta Pudule³

¹ Veselības ministrija, Latvija
aija.bukova@gmail.com

² Rīgas Stradiņa universitāte, Sabiedrības veselības un epidemioloģijas katedra, Latvija

³ Slimību profilakses un kontroles centrs, Latvija

Kopsavilkums

Lai arī pēdējo gadu laikā drošība uz Latvijas ceļiem pēc Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta atzinumiem uzlabojas, bojā gājušo un negadījumos cietušo skaits vēl arvien ir ievērojami augstāks, salīdzinot ar situāciju citās valstīs [11, 4–6]. Šī pētījuma mērķis ir aprakstīt Latvijas pieaugušo iedzīvotāju ceļu satiksmes drošības paradumus (atstarotāju lietošana, drošības jostu lietošana automašīnā, speciālo bērnu sēdeklišu / paliktņu lietošana, satiksmes noteikumu ievērošana kopumā u. c.), to saistību ar sociāli ekonomiskajiem faktoriem (dzimumu, vecumu, dzīvesvietu, izglītību un ienākumiem, bērnu skaitu ģimenē), kā arī salīdzināt situāciju 2010., 2012. un 2014. gadā. Darbā izmantoti dati no Latvijas pieaugušo iedzīvotāju veselību ietekmējošo paradumu 2010., 2012. un 2014. gada pētījumiem, kuru aptaujas anketās iekļauti jautājumi arī par satiksmes drošības paradumiem.

Dati rāda, ka situācija kopējā ceļu satiksmes noteikumu ievērošanā, kā arī drošības jostu lietošana priekšējā un aizmugurējā sēdekļī nav uzlabojusies. Apstiprināta ir ienākumu un izglītības, kā arī respondenta dzimuma saistība ar satiksmes noteikumu ievērošanu. Novērota saistība arī ar respondenta ģimenes stāvokli un bērnu skaitu. Joprojām daļa transporta līdzekļu vadītāju ceļu satiksmē piedalās alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē.

Atslēgvārdi: ceļu satiksme, braukšanas paradumi, ceļu satiksmes dalībnieki.

Ievads

Pasaules Veselības organizācija ceļu satiksmes negadījumus vērtē kā milzīgu sabiedrības veselības problēmu ievērojamo traumu, tām sekojošo invaliditātes un letālo gadījumu skaita dēļ. Katru gadu pasaulē satiksmes negadījumu dēļ gandrīz 1,3 miljoni cilvēku iet bojā, bet vēl 20–50 miljoni cilvēku tiek ievainoti. Šādām tendencēm turpinoties, tiek prognozēts, ka līdz 2030. gadam ceļu satiksmes negadījumi kļūs par piekto izplatītāko nāves cēloni pasaulē (salīdzinājumam 2004. gadā tie ierindojās devītajā vietā) [14, IX]. Globālajā līmenī jau šobrīd satiksmes negadījumi ir viens no trim galvenajiem nāves cēloņiem populācijā vecumā no 5 līdz 44 gadu vecumam. Jāuzsver, ka tieši šī ir esošā vai topošā iedzīvotāju ekonomiski aktīvā grupa, un aprēķini liecina, ka ceļu satiksmes negadījumu dēļ valstu zaudējumi mērāmi 1–3% no IKP [12, 4]. Tāpēc ceļu satiksmes negadījumi jau drīzumā varētu būt pielīdzināmi tādām globālām sabiedrības veselības problēmām kā malārija, HIV / AIDS un tuberkuloze.

Kā galvenie riski satiksmes drošībā Eiropas Savienībā tiek minēti neadekvāta ātruma izvēle (izpētīts, ka trešdaļa negadījumu notiek pārsniegta atļautā braukšana ātruma dēļ), automašīnas vadīšana alkohola reibumā un drošības jostu neregulāra lietošana gan bērnu, gan pieaugušo vidū [4, 6]. 2015. gada maijā Apvienoto Nāciju Organizācijas rīkotajā satiksmes drošībai veltītajā forumā galvenā uzmanība tika veltīta bērnu drošībai, piedaloties ceļu satiksmē. Īpaši izceltas kopējās ceļu satiksmes drošības stratēģijas, kas vērstas uz bērnu drošību, mazinot transporta līdzekļa vadīšanu apreibinošo vielu ietekmē, nodrošinot drošības jostu un vecumam atbilstošu bērnu sēdeklišu un paliktņu lietošanu transporta līdzekļos, kā arī uzlabojot gājēju, tajā skaitā bērnu, redzamību uz ceļa, lietojot atstarojošus elementus [14, 17].

Latvijas iedzīvotāju ceļu satiksmes drošības paradumu dinamikas analīze no 1998. līdz 2008. gadam liecināja, ka šajā laika posmā būtiski palielinājies atstarotāju lietotāju īpatsvars, pozitīvas tendences bija vērojamas drošības jostu lietošanā, braucot gan automašīnas priekšējā, gan aizmugurējā sēdekļi. Tāpat bija palielinājies respondentu īpatsvars, kuri norādīja, ka kontrolē bērnu uzvedību, piedaloties ceļu satiksmē [1, 59].

Latvijas Republikas Ceļu satiksmes drošības plānā 2014.–2020. gadam izvirzīts mērķis – līdz 2020. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu, kas ir saskaņā ar Eiropas Savienības stratēģiju. Tajā pašā laikā situācijas izvērtējumā norādīts, ka 2012. gadā, salīdzinot ar 2006. gadu, bojāgājušo skaits samazinājies par 56,5%, smagi ievainoto skaits – par 21,7%, bet negadījumu smaguma pakāpe samazinājusies par 44,1%. Šis rādītājs ir sasniedzis Eiropas Savienības vidējo rādītāju (smaguma pakāpes izvērtēšanai izmantots kritērijs – bojāgājušo skaits uz 100 ceļu satiksmes negadījumiem ar cietušajiem) [2, 13].

Tāpat norādīts, ka, salīdzinot ar 2006. gadu, samazinājies bojāgājušo gājēju, transportlīdzekļu vadītāju un pasažieru skaits. Samazinājies kopējais alkohola reibumā izraisīto negadījumu skaits, tajos bojāgājušo un ievainoto skaits, tomēr 2012. gadā bojāgājušo skaits ir nedaudz palielinājies, salīdzinot ar 2010. gadu. Samazinājies arī cietušo bērnu skaits, tomēr izvirzītais mērķis 2012. gadā nav izpildīts, un bērnu drošība vēl arvien uzskatāma par prioritāru. Tik strauja uzlabojuma dinamika tiek daļēji skaidrota ar to, ka atskaites gadā bojāgājušo un smagi ievainoto skaita ziņā Latvijai bija līdera pozīcijas Eiropā. Tāpēc turpmāk kopējās tendences varētu būt atšķirīgas.

Darba mērķis

Aprakstīt un salīdzināt Latvijas pieaugušo iedzīvotāju ceļu satiksmes drošības paradumus 2010., 2012., 2014. gadā un to saistību ar sociāli ekonomiskajiem faktoriem.

Materiāls un metodes

Šķērsgriezuma pētījumā izmantoti dati no Latvijas pieaugušo iedzīvotāju veselību ietekmējošo paradumu pētījuma, kas Latvijā tiek veikts katru otro gadu. Pētījuma izlases veidotas pēc daudzpakāpju nejaušās stratificētās izlases metodes (2010. gadā – 3010 respondenti, 2012. gadā – 3004 respondenti, 2014. gadā – 3010 respondenti). Aptauja veikta tiešās (*face-to-face*) intervijās respondentu dzīvesvietās. Respondentu atbildes tika kodētas, un to dati ievadīti statistikas programmā, nepieļaujot iespēju identificēt konkrētu personu.

Darbā izmantoti aptaujas anketas jautājumi par atstarotāju lietošanu, drošības jostu lietošanu automašīnā, speciālo bērnu sēdeklišu / paliktņu lietošanu, satiksmes noteikumu ievērošana kopumā, kā arī par to, vai respondents personīgi pazīst kādu, kurš pēdējā gada laikā automašīnu ir vadījis alkohola vai narkotiku reibumā. Dati analizēti gan kopumā, gan veidojot dažādas grupas, tās savstarpēji salīdzinot un vajadzības gadījumā apvienojot gan pēc respondentu dzīvesvietas, dzimuma, vecuma, tautības, ģimenes stāvokļa, izglītības līmeņa, ienākumu līmeņa, nodarbinātības veida, gan veselības un paradumu rādītājiem.

Datu apstrādes procesā tika izmantota datorprogramma *Microsoft Excel* un *SPSS 20.0 for Windows*. Rezultātu analīzē izmantota aprakstošā statistika, Pīrsona korelāciju metode, aprēķināta statistiskā ticamība.

Rezultāti

2010., 2012. un 2014. gada dati rāda, ka atstarotājus lietojuši attiecīgi 43,0%, 49,7% un 42,6% respondentu un, palielinoties vecumam, to lietošana pieaug ($p < 0,01$). Respondentu īpatsvars, kuri drošības jostas vienmēr lieto aizmugurējā sēdekli (2010. gadā – 45,7%; 2012. gadā – 37,2%; 2014. gadā – 44,0%), bija uz pusi mazāks par to respondentu īpatsvaru, kuri drošības jostas vienmēr lieto priekšējā sēdekli (2010. gadā – 88,2%, 2012. gadā – 82,8%; 2014. gadā – 84,4%). Trešdaļa respondentu norādīja, ka braucot automašīnas aizmugurējā sēdekli, drošības jostas nelieto. Līdzīgi kā priekšējā sēdekli, arī automašīnas aizmugurējā sēdekli drošības jostas biežāk lietoja respondenti ar augstāku izglītības līmeni ($p < 0,01$), (sk. 1. att.).

Analizējot respondentu atbildes par mazu bērnu pārvadāšanu automašīnā, novērotās izmaiņas ir nelielas – speciālos bērnu sēdekļi / paliktņus gandrīz vienmēr 2010. gadā lietoja 91,7%, 2012. gadā – 87,6% un 2014. gadā – 89,9% (analīzē iekļauti tikai tie respondenti, kuri norādījuši attiecīgā vecuma bērnus ģimenē). Novērota saistība, ka bērnu drošībai uzmanību pievērš lielāks respondentu īpatsvars ar augstāku izglītības līmeni, bet mazāk – respondenti bez partneriem ($p < 0,01$).

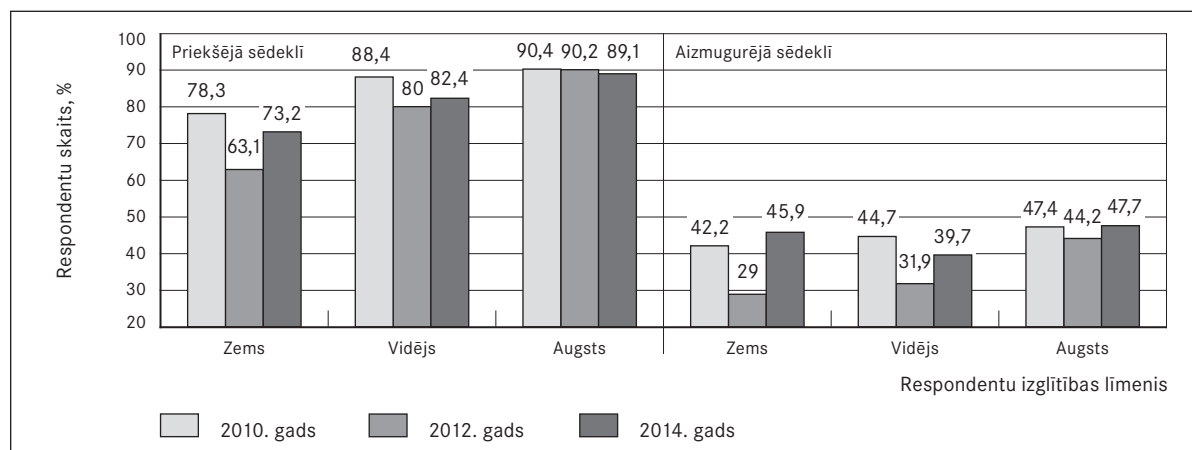
Nereti autovadītāji pie stūres sēžas alkohola reibumā. Uz jautājumu, vai respondenti personīgi pazīst kādu, kurš pagājušā gada laikā vadījis automašīnu alkohola reibumā, novēro statistiski ticamu tendenci samazināties respondentu skaitam, kuri atbild apstiprinoši (2010. gadā – 35,9%, 2012. gadā – 34,0% un 2014. gadā – 30,4% respondentu atbildējuši apstiprinoši, $p < 0,01$). Analizējot pēc dzīvesvietas, lielākais respondentu īpatsvars, kas pazīst braucējus alkohola reibumā, ir Kurzemē un Zemgalē dzīvojošo vidū, bet mazāks Vidzemē un Pierīgā ($p < 0,01$), (sk. 2. att.).

Ceļu satiksmes drošībā ievērojams apdraudējums ir transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu reibumā. Uz aptaujas jautājumu, vai personīgi pazīst kādu, kurš pagājušā gada laikā vadījis automašīnu narkotiku reibuma stāvoklī, novērota tendence palielināties respondentu skaitam, kuri atbild apstiprinoši (2010. gadā – 4,2%, 2012. gadā – 5,6% un 2014. gadā – 6,7% respondentu atbildēja apstiprinoši, $p < 0,01$). Analizējot vecuma grupās, lielākais šādu respondentu īpatsvars ir vecumā no 15 līdz 24 gadiem ($p < 0,01$), (sk. 3. att.).

Vērtējot dažādus satiksmes drošības paradumus – satiksmes noteikumu ievērošanu, drošības jostu lietošanu priekšējā un aizmugurējā automašīnas sēdekli, bērnu sēdekļu lietošanu, var novērot, ka kopumā sievietes satiksmes noteikumu ievērošanā ir apzinīgākas par vīriešiem. Sieviešu, kuras satiksmes noteikumus ievēro vienmēr, īpatsvars ir lielāks par attiecīgo vīriešu īpatsvaru. Tāpat mazāks sieviešu īpatsvars norāda, ka personīgi pazīst kādu, kurš pēdējā gada laikā transporta līdzekli vadījis alkohola vai narkotisko vielu reibumā (sk. 4. att.).

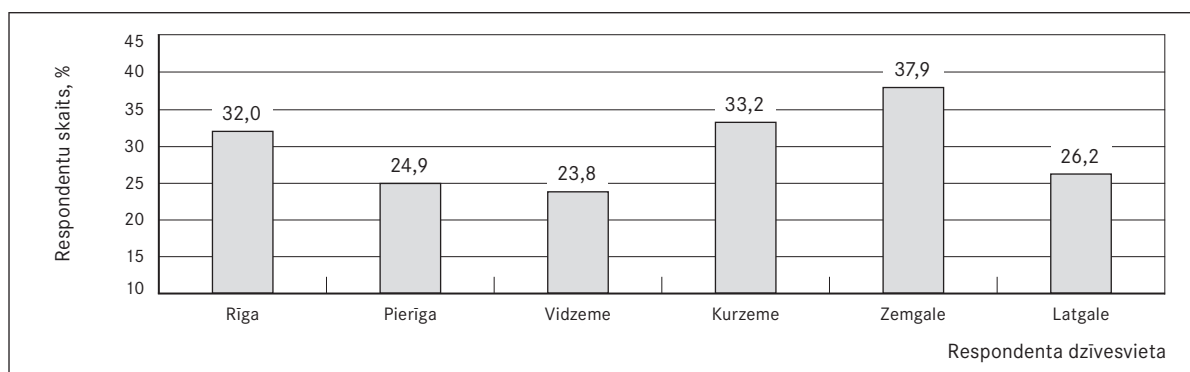
1. attēls. Respondentu īpatsvars (%), kuri norādījuši, ka vienmēr lieto drošības jostas priekšējā / aizmugurējā sēdekli, saistībā ar respondenta izglītības līmeni

Percentage of respondents who indicated always wearing seat belts on front and back seat in education groups



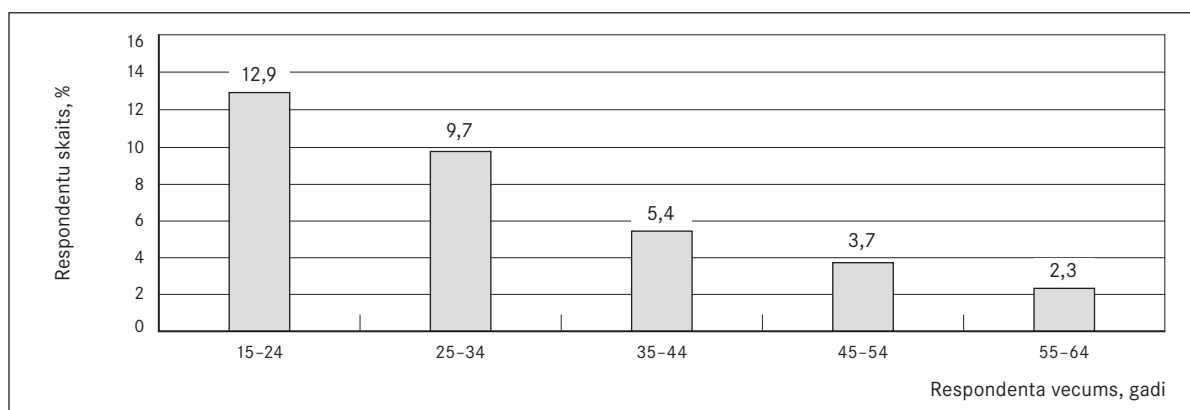
2. attēls. Respondentu īpatsvars (%), kuri pazīst kādu, kurš pēdējā gada laikā pie automašīnas stūres sēdies alkohola reibumā, saistībā ar respondenta dzīvesvietu 2014. gadā

Percentage of respondents who personally know somebody who has driven the car under the influence of alcohol during last year by respondent's place of residence, year 2014



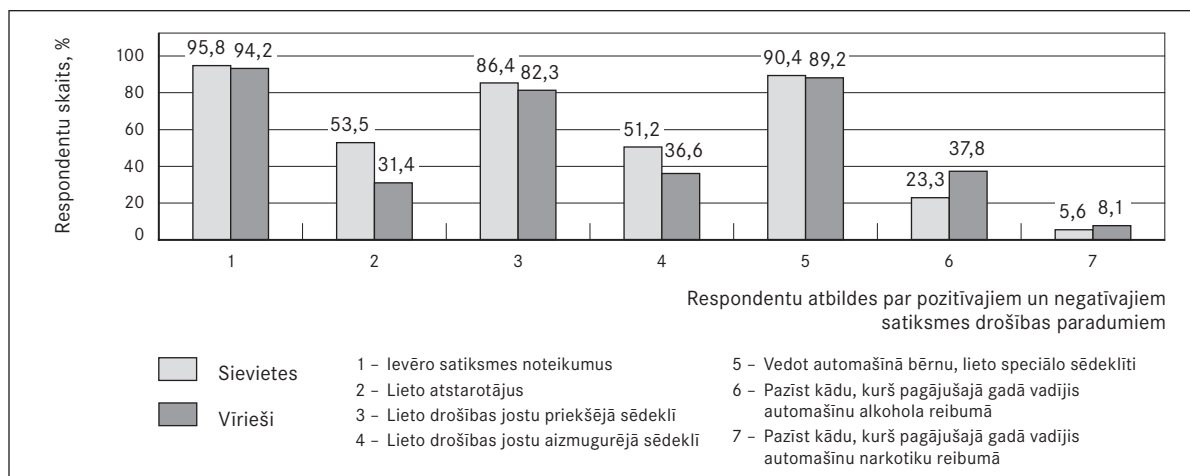
3. attēls. Respondentu īpatsvars (%), kuri pazīst kādu, kurš pēdējā gada laikā pie automašīnas stūres sēdies narkotisko vielu reibumā, saistībā ar respondenta vecumu 2014. gadā

Percentage of respondents who personally know somebody who has driven the car under the influence of drugs last year by age group, year 2014



4. attēls. Satiksmes noteikumu ievērošanas prevalence dzimuma grupās 2014. gadā (%)

Prevalence of observing traffic rules by gender group, year 2014 (%)



Diskusija

Latvijas iedzīvotāju veselību ietekmējošo paradumu pētījums raksturo pieaugušo iedzīvotāju satiksmes drošības paradumus noteiktā laika posmā no 2010. līdz 2014. gadam un tos ietekmējošos saistītos personu un sociāli ekonomiskos faktorus.

Pētījums rāda, ka satiksmes noteikumu ievērošanu ietekmē gan demogrāfiskie, gan sociāli ekonomiskie faktori. Latvijā, līdzīgi kā Pasaules Veselības organizācijas ziņojumā, vīrieši ir riska grupa jau gadu desmitiem, piemēram, 2002. gadā 73% no visiem satiksmes negadījumos bojāgājušajiem bija vīrieši, tāpat aprēķināts, ka vidēji negadījumos vīrieši cieš trīs reizes biežāk par sievietēm [15, 44]. Šajā pētījumā, tāpat Starptautisko Sociālo zinātņu pētījumā, apstiprināta saistība ar iedzīvotāju zemākiem ienākumiem [8, 20]. Šī pētījuma dati arī rāda, ka Latvijā apzinīgākas ceļu satiksmes drošības noteikumu ievērošanā ir sievietes.

Latvijas Republikas likumdošana paredz, ka diennakts tumšajā laikā ārpus apdzīvotām vietām, kā arī apdzīvotās vietās gājējiem, kas pārvietojas pa brauktuvi vai tās nomali, jālieto gaismas atstarotājs [3]. Tomēr pētījuma rezultāti rāda, ka Latvijā gandrīz vienmēr atstarotājus lieto mazāk nekā puse respondentu. Literatūrā tiek norādīts uz kājāmgājēju vecuma grupām un to saistību ar satiksmes negadījumiem un to smaguma pakāpi [6, 78]. Šajā pētījumā kājāmgājēju atstarotāju lietošanai tika atrasta saistība ar vecumu – palielinoties vecumam, lielāks respondentu īpatsvars lieto atstarotājus. Novērotās atšķirības norāda uz nepieciešamību turpmāk, veidojot informatīvās sabiedrības informēšanas kampaņas, tās veidot atbilstoši noteiktām iedzīvotāju vecumgrupām.

Visās Eiropas Savienības dalībvalstīs likumdošanas nosaka obligātu drošības jostu lietošanu, braucot automašīnā. Tomēr rādītāji dalībvalstīs būtiski atšķiras. Tā, piemēram, Somijā 2012. gadā gandrīz vienmēr drošības jostas priekšējā automašīnas sēdekli lietoja 97,2%, bet aizmugurējā sēdekli – 88,4% [10, 151-152]. Savukārt Igaunijā 2014. gadā gandrīz vienmēr drošības jostas priekšējā automašīnas sēdekli lietoja 98,1% un aizmugurējā sēdekli – 83,1% [9, 124, 126]. Tas norāda, ka citās valstīs drošības jostu lietošana transportlīdzeklī ir kļuvusi par normu lielākajā daļā sabiedrības, nešķirojot pēc tā, kurā vietā automašīnā tiek sēdēts. Diemžēl Latvijā dati par jostu lietošanu aizmugurējā sēdekli nav iepriecinoši, regulāri tās aizmugurējā sēdekli 2010. gadā lietoja 45,7%, 2012. gadā – 37,2%, 2014. gadā – 43,9%. Tomēr pozitīvi jāvērtē drošības jostu lietošanas īpatsvars priekšējā sēdekli, kas pamazām tuvinās citu Eiropas valstu līmenim (2014. gadā – 84,3%).

Citās valstīs veiktajos pētījumos norādīts, ka drošības jostu lietošanu automašīnā būtiski ietekmē tādi individuālie faktori kā dzimums un vecums, izglītības un ienākumu līmenis. Šajā pētījumā novērota saistība drošības jostu lietošanai ar ienākumiem (priekšējā sēdekli) un izglītības līmeni (gan priekšējā, gan aizmugurējā sēdekli), kā arī atšķirības satiksmes drošības paradumos dzimumu starpā. Tāpat jāuzsver, ka vēl arvien tikai trešdaļa respondentu norāda, ka lieto tās aizmugurējos sēdekļos. Tas norāda, ka sabiedrībā drošības jostu lietošana aizmugurējā sēdekli vēl nav kļuvusi par vispārpieņemtu normu pat pie likumdošanas stingrākām prasībām.

Literatūrā norādīts, ka speciālo bērnu sēdeklišu / paliktņu lietošana, automašīnā pārvadājot bērnus, ir saistīta ar tādiem faktoriem kā bērna vecums, vecāku sociāli ekonomiskais stāvoklis un izglītības līmenis [5, 273]. Šajā pētījumā apstiprināta saistība ar izglītību – lielāks respondentu īpatsvars ar augstāku izglītību norāda auto sēdeklišu / speciālo paliktņu regulāru lietošanu automašīnā pārvadājot bērnus.

Nozīmīgs drauds ceļu satiksmes drošībai ir transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē, un citu valstu pētījumos tiek minēta šīs riskantās uzvedības saistība ar sociāli ekonomiskajiem faktoriem [7, 1]. Arī šajā pētījumā jautājumā par to, vai respondents personīgi pazīst kādu, kurš pēdējā gada laikā vadot automašīnu bijis alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē, novērots, ka biežāk apstiprinoši atbild vīrieši un respondenti 15-24 gadu vecumgrupā.

Šī pētījuma dati rāda, ka jāpārdomā stratēģija, kā ceļu satiksmes drošības profilaksē sasniegt vīriešus, mazāk izglītotas, zemāku ienākumu cilvēku grupas, kā arī pareizāk uzrunāt galvaspilsētas un reģionu iedzīvotājus.

Secinājumi

1. Lai arī līdz 2008. gadam bija novērojamas pozitīvas tendences Latvijas pieaugušo iedzīvotāju ceļu satiksmes paradumos, salīdzinot 2010., 2012. un 2014. gada datus, nav uzlabojusies ne kopējā ceļu satiksmes noteikumu ievērošana, ne drošības jostu lietošana priekšējā vai aizmugurējā sēdekļī.
2. Apstiprināta ir ienākumu un izglītības, kā arī respondenta dzimuma ietekme uz satiksmes noteikumu ievērošanu.
3. Satiksmes noteikumu ievērošanā novērota saistība ar respondenta ģimenes stāvokli un bērnu skaitu.
4. Joprojām daļa transportlīdzekļu vadītāju ceļu satiksmē piedalās alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē.



Latvian Adult Population Traffic Safety Behaviour Analysis

Abstract

According to European Commission's DG Mobility and Transport data, safety on Latvian roads has been improving in recent years; however, fatalities and casualties are still significantly higher in comparison with the situation in other EU countries.

The aim of the study was to describe traffic safety behaviour of the Latvian adult population (use of reflectors, use of seat belts in the front seat and in the back seat, use of the special seat / pallet for preschool-age children and observance of traffic rules in general, etc.) in relation with socio-economic factors (gender, age, place of residence, marital status, number of children, education, occupation, income), and compare the situation in years 2010, 2012 and 2014.

The database of the Health Behaviour Survey among Latvian Adult Population carried out in years 2010, 2012 and 2014 was used for obtaining and analysing data on population road safety behaviour.

Data shows that the situation in observing road traffic rules, as well as the use of seat belts in front and back seats has not improved. Traffic safety behaviour is significantly associated with respondent's gender, income and education, as well as marital status and number of children. Still there are drivers who participate in road traffic under the influence of alcohol or drugs.

Keywords: road traffic, traffic safety behaviour, road traffic users.

Literatūra

1. Actions for the public health sector to improve road traffic safety. Final statement, 2005. Iegūts no: http://ec.europa.eu/health/ph_information/implement/wp/injuries/docs/road_safety_en.pdf (sk. 15.05.2015.).
2. Brown, J., Keay, L., Hunter, K., et al. Increase in best practice child car restraint use for children aged 2-5 years in low socioeconomic areas after introduction of mandatory child restraint laws. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*. 2013, 37(3), 272-277.
3. Bukova-Žideļūna, A. *Latvijas iedzīvotāju ceļu satiksmes drošības paradumu maiņa un to ietekmējošie faktori, maģistra darbs*. Rīga: Rīgas Stradiņa universitāte, 2010.
4. *Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.-2016. gadam*. Rīga: Satiksmes ministrija, 2013.
5. Eid, H. O. and Abu-Zidan, F. M. Pedestrian injuries-related deaths: a global evaluation. *World Journal of Surgery*. 2015, 39(3), 776-781.
6. Font-Ribera, L., Garcia-Contente, X., Pérez, A., et al. Driving under the influence of alcohol or drugs among adolescents: the role of urban and rural environments. *Accident Analysis and Prevention*. 2013, (60), 1-4.
7. Grimm, M. and Treibich C. Socio-economic determinants of road traffic accident fatalities in low and middle income countries. *International Institute of Social Studies*. June 2010.

8. Ministru kabineta noteikumi Nr. 571 Ceļu satiksmes noteikumi. Iegūts no: <http://likumi.lv/doc.php?id=90585> (sk. 02.06.2015.).
9. National Institute for Health Development Health Behaviour among Estonian Adult Population, 2014. Iegūts no: https://intra.tai.ee/images/prints/documents/14274488161_T2iskasvanud_rahvastiku_tervisek2itumise_uuring_2014.pdf (sk. 25.05.2015.).
10. National Institute for Health and Welfare Health Behaviour and Health among the Finnish Adult Population, 2012. Iegūts no: http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/110537/URN_ISBN_978-952-245-931-2.pdf?sequence=1 (sk. 25.05.2015.).
11. Road Safety Vademecum Road safety trends, statistics, and challenges in the EU 2010–2013. Iegūts no: // http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2014.pdf (sk. 15.05.2015.).
12. World Health Organization Global plan for the decade of action for road safety 2011–2020. Iegūts no: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1 (sk. 25.05.2015.).
13. World Health Organization Global status report on road safety 2009. Iegūts no: http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf?ua=1 (sk. 25.05.2015.).
14. World Health Organization Road traffic crashes – the greatest threat to children’s lives. Iegūts no: <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/news/news/2015/05/road-traffic-crashes-the-greatest-threat-to-childrens-lives> (sk. 25.05.2015.).
15. World Health Organization World report on road traffic injury prevention. Iegūts no: <http://whqlibdoc.who.int/publications/2004/9241562609.pdf> (sk. 25.05.2015.).