



SAOBRAĆAJNI FAKULTET TRAVNIK U TRAVNIKU

ZAVRŠNI RAD

SPROVODENJE PREVENTIVNIH I REPRESIVNIH MJERA NA MLADE VOZAČE S CILJEM POVEĆANJA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

MENTOR

Prof. dr. Tihomir Đurić

STUDENT

Nedim Keleštura

Travnik, 2019.

SADRŽAJ

1. UVOD	4
2. METOD ISTRAŽIVANJA.....	6
2.1. Predmet i cilj istraživanja	6
2.2. Prostor i vrijeme istraživanja	6
3. STATISTIČKI PRIKAZ OSNOVNIH POKAZATELJA	
BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA	7
3.1. Statistički metod.....	7
3.2. Stanje bezbjednosti za područje ZDK, Federacije BiH i BiH.....	7
3.2.1. <i>Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2013. godinu.....</i>	7
3.2.2. <i>Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2014. godinu.....</i>	8
3.2.3. <i>Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2015. godinu.....</i>	8
3.2.4. <i>Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2016. godinu.....</i>	9
3.2.5. <i>Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2017. godinu.....</i>	9
3.2.6. <i>Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2018. godinu.....</i>	10
3.3. Stanje sigurnosti za Općinu Zenica.....	12
3.3.1. <i>Stanje sigurnosti za 2013. godinu.....</i>	12
3.3.2. <i>Stanje sigurnosti za 2014. godinu.....</i>	12
3.3.3. <i>Stanje sigurnosti za 2015. godinu.....</i>	13
3.3.4. <i>Stanje sigurnosti za 2016. godinu.....</i>	13
3.3.5. <i>Stanje sigurnosti za 2017. godinu.....</i>	14
3.3.6. <i>Stanje sigurnosti za 2018. godinu.....</i>	14
3.4. Uzroci nastanka saobraćajnih nezgoda	15
4. MJESTO I ULOGA VOZAČA POČETNIKA U SAOBRAĆAJU.....	18
4.1. Mjesto vozača početnika u saobraćaju.....	18
4.2. Uloga vozača početnika u saobraćaju	20
4.2.1. <i>Oznaka vozača početnika</i>	20
4.3. Uticaj ljudskog faktora na bezbjednost saobraćaja	21
4.4. Parametri koji utiču na bezbjednost mladih vozača.....	22
4.4.1. <i>Pol</i>	22
4.4.2. <i>Starosna dob učesnika u saobraćaju.....</i>	22
4.4.3. <i>Sposobnosti</i>	23
4.4.4. <i>Znanje – obrazovanje i obuka</i>	23
4.4.5. <i>Stavovi</i>	24

4.4.6. Iskustvo.....	24
4.4.7. Ponašanje.....	25
4.4.8. Vožnja pod uticajem alkohola.....	26
4.4.9. Umor	26
4.4.10. Nekorištenje sistema zaštite vozila.....	26
4.5. Mladi vozači kao populacija pod rizikom.....	27
4.6. Mladi vozači u Bosni i Hercegovini	28
4.7. Greške koje mladi vozači čine u saobraćaju	29
5. ZAKONSKE ODREDBE.....	31
5.1. Zakonske odredbe u Bosni i Hercegovini	31
5.1.1. Osnovne odredbe.....	31
5.1.2. Osposobljavanje kandidata za vozača motornih vozila	33
5.2. Dosljedna primjena nastave u praktičnoj obuci kandidata za vozače.....	35
5.3. Preduslov za bezbjedno učešće u saobraćaju sa stanovišta vozača početnika	36
5.3.1. Primjena osnovnih postulata bezbjednosti saobraćaja.....	36
5.3.2. Osnovni cilj učenja vožnje	37
5.4. Uloga subjekata lokalne zajednice na aktivnu bezbjednost saobraćaja	38
5.4.1. Aspekti aktivne bezbjednosti saobraćaja u obuci kandidata za vozače	38
6. PRIJEDLOG PREVENTIVNIH I REPRESIVNIH MJERA LOKALNE ZAJEDNICE NA MLADE VOZAČE	41
6.1. Uticaj edukacije mlađih na povećanje bezbjednosti saobraćaja	41
6.2. Subjekti koji utiču na povećanje bezbjednosti saobraćaja	42
6.3. Unapređenje ponašanja mlađih vozača u lokalnoj zajednici primjenom vršnjačke edukacije	42
6.4. Mogućnost uticaja lokalne zajednice na povećanje bezbjednosti među mladim vozačima	45
6.5. Edukacija i prevencija u oblasti saobraćaja	47
6.5.1. Ministarstvo za obrazovanje, nauku i mlađe Zeničko-Dobojskog kantona.....	47
6.6. Konkretan prijedlog Javne politike	49
6.6.1. Prijedlog preventivnih mjera unapređenja ponašanja mladih vozača i bezbjednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici	49
6.6.2. Prijedlog represivnih mjera unapređenja ponašanja mladih vozača i bezbjednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici	50
6.7. Formiranje posebnih radnih tijela na lokalnom nivou za bezbjednost saobraćaja.....	51
6.8. Prijedlog mjera za poboljšanje sistema bezbjednosti saobraćaja.....	52
7. ANALIZA I DISKUSIJA REZULTATA ISTRAŽIVANJA	54
8. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA.....	62
9. LITERATURA	64
10. SPISAK TABELA, SLIKA I GRAFIKONA	65
10.1. Spisak slika	65

10.2. Spisak tabela	65
10.2. Spisak dijagrama	66
11. PRILOZI	67
11.1. Prilog 1: Anketa za vozača	67
11.2. Prilog 1: Anketa za vozača (ispunjena)	69

1. UVOD

Saobraćaj, kao egzistencijalna ljudska potreba, je, prije svega, društvena djelatnost bez koje nema normalnog funkcionisanja društva. Razvojem i unapređenjem saobraćaja (savremeni putevi i vozila), dolazi i do sve češćih pojava koje se manifestuju kao negativne posljedice saobraćaja i umanjuju sve prednosti saobraćaja kao djelatnosti bez koje nema funkcionisanja društva.

Usljed štetnih posljedica saobraćaja (saobraćajne nezgode sa svojim posljedicama), saobraćaj vremenom postaje aktuelni problem društva. Činjenica da je na putevima Bosne i Hercegovine u 2018. godini stradalo 277 lica, predstavlja obavezu za sve subjekte bezbjednosti saobraćaja, a prije svega policiju, da preduzme mjere iz svoje nadležnosti kako bi unaprijedili bezbjednost saobraćaja. Posebna kategorija vozača, koja ima značajnu ulogu u „stvaranju“ negativnih posljedica saobraćaja, su, svakako, mlađi vozači.

Usljed navedenog, u ovom radu će posebna pažnja biti posvećena mlađim vozačima u Bosni i Hercegovini, odnosno biće ukazano na zakonska ograničenja koja se odnose na mlađe vozače prema važećim propisima, na stradanje mlađih vozača na putevima Bosne i Hercegovine te će biti prikazani rezultati sprovedenog istraživanja o stavovima mlađih vozača o najčešćim uzrocima saobraćajnih nezgoda. Razvoj saobraćajnog sistema svakodnevno postavlja nove i složenije zahtjeve bezbjednosne zaštite, kako na nacionalnom tako i na nivoima lokalne zajednice.

Svako novo saznanje, u saobraćajnom sistemu, otvara i nove mogućnosti zaštite bezbjednosti. Djelovanje saobraćajne policije i mjesto koje zauzima u organizaciji bezbjednosti saobraćaja, zahtjeva njeno praćenje i odgovarajuće reagovanje na bezbjednosne izazove i unapređivanje sopstvene prakse rada. Krajnji očekivani efekti rada policije su smanjenje stope saobraćajnih nezgoda i težine posljedica, minimiziranje vremenskih gubitaka u saobraćajnim tokovima, efikasno suzbijanje, otkrivanje i dokumentovanje saobraćajnih prekršaja i krivičnih djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja.

Predmet proučavanja rada je upravo kategorija vozača, uzrasta do 25 godina i njihovo ponašanje u saobraćaju. Pored toga komentarisaće se kazne i sankcije propisane za kritičnu kategoriju, te će se iznijeti nekoliko prijedloga kao mjera rješavanja pomenutog problema.

Ciljevi rada su skretanje pažnje na nužnost posebnog tretmana pomenute kritične kategorije vozača imajući u vidu statistiku koja pokazuje da su glavni uzročnici i učesnici u saobraćajnim nesrećama i prekršajima upravo pripadnici te skupine.

Cilj ovog rada jeste najprije skretanje pažnje na nužnost posebnog tretmana vozača početnika u saobraćaju, te definisanje njihove uloge i mesta u saobraćaju. Metodologija

izrade rada bazirana je na provedenoj anketi, analizi sredstava informisanja, te razgovora sa ciljnom grupom.

U radu je ukazano na značaj saradnje policije i lokalne zajednice u planiranju i realizaciji preventivnih aktivnosti na otklanjanju uzroka stradanja mladih vozača u saobraćaju. Kao neposredni uzrok identifikovano je ponašanje u saobraćaju, odnosno nivo saobraćajne kulture. Kao najsnažniji faktor saobraćajnog vaspitanja predstavljena je porodica.

Sistemskim pristupom, adekvatnim angažovanjem svih nosilaca prevencije u realizaciji programa prevencije i snažnim uticajem na realizaciju mjera u vaspitanju i obrazovanju roditelja i djece, očekuje se da će dati predlog rješenja biti prihvaćen u zajednici kao norma ponašanja.

Kroz preventivne i represivne sadržaje rada, policija kontroliše poštovanje propisa iz oblasti saobraćaja, interventno reguliše saobraćaj, dokumentuje i procesuira saobraćajne prekršaje, obrađuje saobraćajne nezgode, neposredno obavlja i druge bezbjednosne aktivnosti, prati obilježja i pokazatelje bezbjednosti saobraćaja i čini ih dostupnim zainteresovanim subjektima.

Razvijanje modela rada policije u bezbjednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici prioritetan je zadatak u procesu uspostavljanja održivog modela upravljanja bezbjednošću saobraćaja. Predložene su mjere od kojih se očekuju određeni efekti na smanjivanju rizika stradanja mladih učesnika u saobraćaju.

2. METOD ISTRAŽIVANJA

2.1. Predmet i cilj istraživanja

Čovjek je najznačajniji, ali i najsloženiji činilac bezbjednosti saobraćaja. Istraživanja su dokazala da bezbjedno funkcionisanje saobraćaja velikim dijelom zavisi od ljudskog faktora, unutrašnjih izvora ponašanja i individualne reakcije na situacije sa kojima se vozač susreće na putu. Učešće u saobraćaju zahtjeva od vozača sposobnosti, znanje, vještine i bezbjedno ponašanje. Ovo zavisi od saobraćajne kulture, motivisanosti za vožnju, ali od nekih karakteristika vezanih za konkretnu saobraćajnu situaciju na putu (zastoji, karakteristike kolovoza, broj ometanja – prilkjučaka i sl.).

Nedostatak nekog od ovih elemenata može dovesti do nastanka greške, koja za posljedicu može imati pojavu saobraćajne nezgode. Kada se govori o dominantnim karakteristikama vozača, mnoga istraživanja su pokazala jaku povezanost između percepcije rizika i uključenosti u nezgode (Lipovac, 2008).

Razumevanje faktora saobraćajnih nezgoda koji se tiču vozačeve procjene rizika, povećava sposobnost da se definisu odgovarajuće mjere i usmjere akcije, kako bi se umanjile negativne posljedice neadekvatnog ponašanja.

Osnovni cilj istraživanja u okviru ovog diplomskog rada jeste prijedlog originalnog metoda za procjenu rizičnog ponašanja mladih vozača, odnosno definisanje optimalnog modela percepcije rizika koji bi rezultirao boljom predikcijom ponašanja mladih vozača na opasnim mjestima na putu. Krajnji cilj je unapređenje nivoa bezbjednosti saobraćaja izmjenom negativnih stavova i razvijanjem vozačke svijesti, kako na proučavanim opasnim mjestima, tako i na cijeloj putnoj mreži.

2.2. Prostor i vrijeme istraživanja

Prostor istraživanja obuhvata područje Zeničko-Dobojskog kantona, konkretnije Općine Zenica. Vršiće se analiza uzroka saobraćajnih nezgoda, sa posebnim osvrtom na učešće mladih vozača u saobraćajnim situacijama. Posebna pažnja će se posvetiti saobraćajnim nezgodama u kojima su učestvovali vozači sa područja Općine Zenica. Pomoći pri istraživanju pružili su zvanični dokumenti MUP-a Zeničko-Dobojskog kantona odnosno Policijska uprava I Zenica. Vrijeme posmatranja i analize saobraćajnih nezgoda obuhvatilo je period od 2013. i 2018. godine na području Zeničko-Dobojskog kantona i Općine Zenica.

3. STATISTIČKI PRIKAZ OSNOVNIH POKAZATELJA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

3.1. Statistički metod

Statistički metod je nezaobilazan metod u istraživanjima bezbjednosti saobraćaja i podrazumijeva obradu uzorka. Saobraćajne nezgode, a posebno konflikti u saobraćaju, su pogodne za primjenu statističkog metoda zbog svoje masovnosti i numeričkih obilježja kojima se mogu opisivati. Primjena statističkog metoda, a posebno tačnost zaključaka, zavise od načina formiranja uzorka i njegovog kvaliteta. Zaključci su bolji ako su uzorci veći i bolje predstavljaju cjelinu. Za potrebe istraživanja bezbjednosti saobraćaja, u našim uslovima, mogu se koristiti različite baze podataka, kao npr.: jedinstveni informacioni sistem MUP-a, dnevni policijski izvještaji, izvještaji iz zdravstvenih ustanova, evidencije osiguranja, ekspertize saobraćajnih nezgoda, riješeni sudski spisi i dr.

3.2. Stanje bezbjednosti za područje ZDK, Federacije BiH i BiH

U ovom dijelu diplomskog rada biće prikazani podaci o stanju sigurnosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH i cijele BiH za vremenski period od 2014. godine do 2018. godine. Također, biće prikazani podaci za sam Općinu Zenica.

U okviru ovog poglavlja su prikazani podaci o broju saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile u pomenutom vremenskom periodu, o broju poginulih lica, također će biti prikazan broj teže povrijeđenih lica kao i broj lakše povrijeđenih lice.

3.2.1. Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2013. godinu

U sljedećoj tabeli će biti prikazani podaci o stanju sigurnosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH i BiH za 2013. godinu.

Tabela 1. Stanje bezbjednosti u 2013. godini

Izvor: [www.bihamk.ba]

Područje	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijeđenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijeđenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom
ZDK	4126	28	182	664	3484
FEDERACIJA BiH	26681	176	1012	5589	22005
BiH	35725	334	1653	8065	28817

3.2.2. Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2014. godinu

U sljedećoj tabeli će biti prikazani podaci o stanju sigurnosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH i BiH za 2014. godinu.

Tabela 2. Stanje bezbjednosti u 2014. godini

Izvor: [www.bihamk.ba]

Područje	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijeđenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijeđenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom
ZDK	4411	24	165	697	3801
FEDERACIJA BiH	27210	161	1022	5856	23001
BiH	36225	297	1685	8382	29754

3.2.3. Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2015. godinu

U sljedećoj tabeli će biti prikazani podaci o stanju sigurnosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH i BiH za 2015. godinu.

Tabela 3. Stanje bezbjednosti u 2015. godini

Izvor: [www.bihamk.ba]

Područje	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom
ZDK	4580	27	177	806	3846
FEDERACIJA BiH	28960	185	1043	6368	23.876
BiH	38659	341	1678	8186	31032

3.2.4. Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2016. godinu

U sljedećoj tabeli će biti prikazani podaci o stanju sigurnosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH i BiH za 2016. godinu.

Tabela 4. Stanje bezbjednosti u 2016. godini

Izvor: [www.bihamk.ba]

Područje	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom
ZDK	4495	38	187	796	3773
FEDERACIJA BiH	29477	185	1077	6409	24227
BiH	39543	321	1809	9379	31827

3.2.5. Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2017. godinu

U sljedećoj tabeli će biti prikazani podaci o stanju sigurnosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH i BiH za 2017. godinu.

Tabela 5. Stanje bezbjednosti u 2017. godini

Izvor: [www.bihamk.ba]

Područje	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijeđenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijeđenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom
ZDK	4151	21	135	697	3630
FEDERACIJA BiH	27689	172	930	5880	22958
BiH	37628	298	1608	8621	30493

3.2.6. Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH I BiH za 2018. godinu

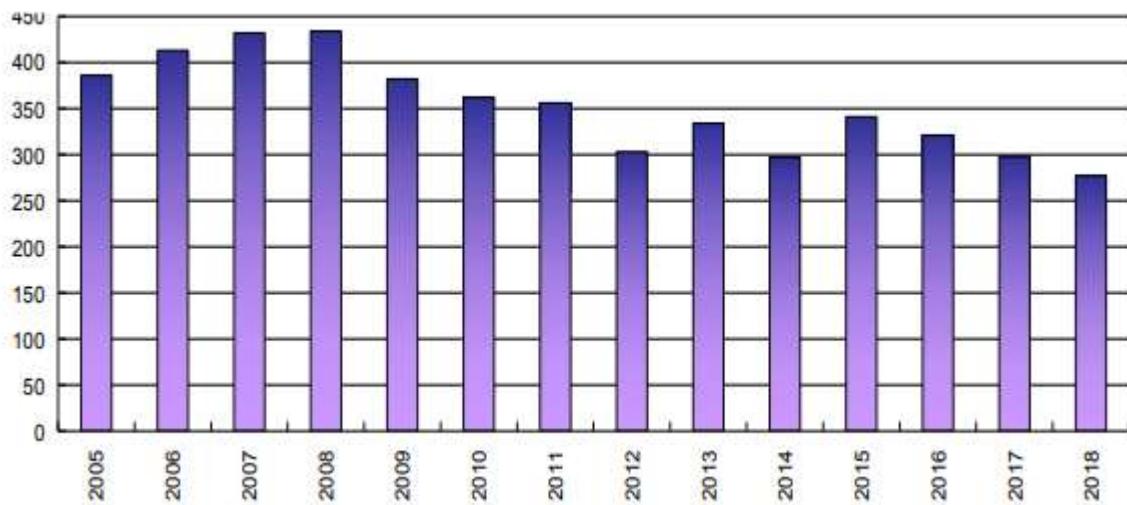
U sljedećoj tabeli će biti prikazani podaci o stanju sigurnosti na području Zeničko – Dobojskog kantona, Federacije BiH i BiH za 2018. godinu.

Tabela6. Stanje bezbjednosti u 2018. godini

Izvor: [www.bihamk.ba]

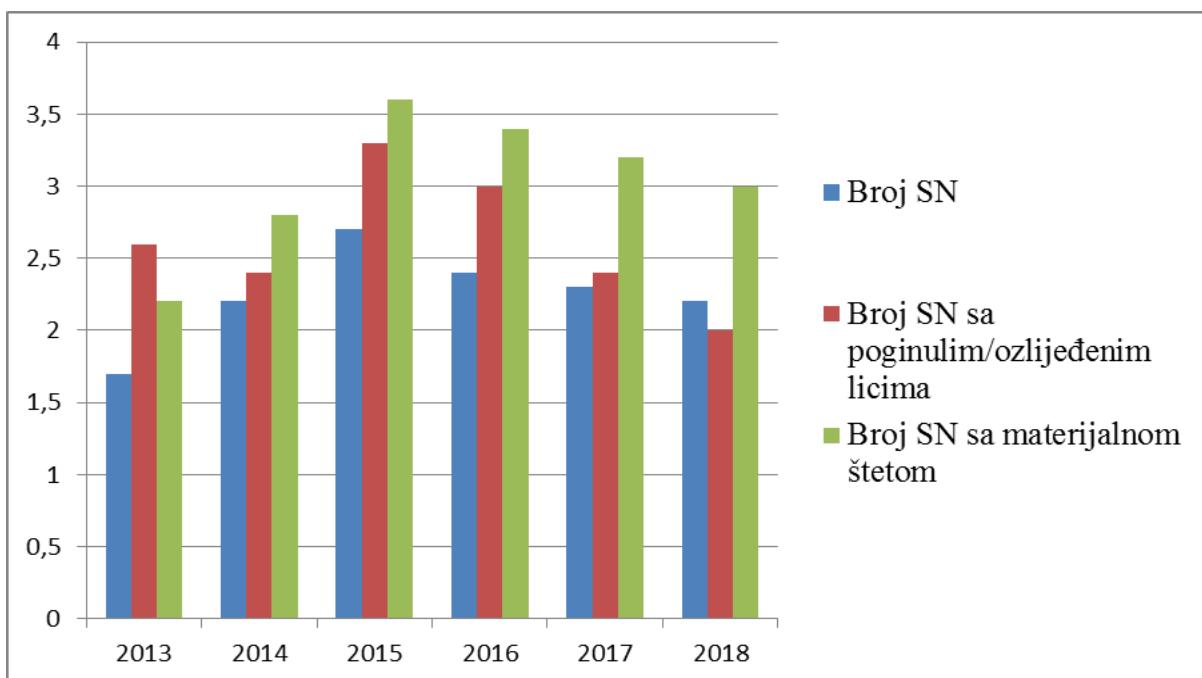
Područje	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijeđenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijeđenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom
ZDK	4202	20	160	704	3593
FEDERACIJA BiH	25771	141	950	5772	21023
BiH	36672	277	1653	8750	29178

Na sljedećem dijagramu prikazano je kretanje ukupnog broja poginulih lica u saobraćajnim nezgodama za period 2003-2018. godina:



Dijagram 1. Grafički prikaz ukupnog broja poginulih lica u saobraćajnim nezgodama u BiH u periodu 2003 – 2018. godina.

U sljedećem dijagramu su prikazani podaci o stanju sigurnosti na području Zeničko – Dobojskog kantona za vremenski period od 2013. godine do 2018. godine.



Dijagram 2. Stanje sigurnosti na području Zeničko – Dobojskog kantona za period od 2013. godine do 2018. godine.

3.3. Stanje bezbjednosti za Općinu Zenica

U ovom dijelu rada biće prikazani podaci za samu Općinu Zenica. U ovom dijelu biće prikazani podaci o broju saobraćajnih nezgoda, o broju poginulih lica, broju ozlijedjenih lica u vremenskom periodu od 2013. godine do 2018. godine.

Svi podaci koji su prikazani u ovom dijelu rada su dobijeni od strane Policijske Uprave I Zenica.

3.3.1. Stanje bezbjednosti za 2013. godinu

U sljedećoj tabeli su prikazani podaci o broju saobraćajnih nezgoda, broju poginulih lica, broju teže i lakše ozlijedjenih lica te broju saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile u 2013. godini na području Općine Zenica.

Tabela7. Stanje bezbjednosti za 2013. godinu

Izvor: [Policijска uprava I Zenica (PU I)]

<i>Područje</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijedjenim licima</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijedjenim licima</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom</i>
OPĆINA ZENICA	1792	8	47	144	1593

3.3.2. Stanje bezbjednosti za 2014. godinu

U tabeli 7. su prikazani podaci o stanju bezbjednosti na području Općine Zenica u 2014. godini.

Tabela 8. Stanje bezbjednosti za 2014. godinu

Izvor: [Policijkska uprava I Zenica (PU I)]

<i>Područje</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijedjenim licima</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijedjenim licima</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom</i>
OPĆINA ZENICA	1845	5	39	154	1647

3.3.3. Stanje bezbjednosti za 2015. godinu

U narednoj tabeli je prikazano stanje bezbjednosti na području Općine Zenica za 2015. godinu.

Tabela 9. Stanje bezbjednosti za 2015. godinu

Izvor: [Policijkska uprava I Zenica (PU I)]

<i>Područje</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijedjenim licima</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijedjenim licima</i>	<i>Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom</i>
OPĆINA ZENICA	1978	4	41	185	1748

3.3.4. Stanje bezbjednosti za 2016. godinu

U tabeli 9. su prikazani podaci o broju saobraćajnih nezgoda, broju poginulih lica, broju teže ozlijeđenih lica kao i broju lakše povrijedjenih lica i broju saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom koje su se dogodile u 2016. godini.

Tabela 10. Stanje bezbjednosti za 2016. godinu

Izvor: [Policijска uprava I Zenica (PU I)]

Područje	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom
OPĆINA ZENICA	1955	9	36	225	1566

3.3.5. Stanje bezbjednosti za 2017. godinu

U tabeli 10. su prikazani podaci o stanju bezbjednosti na području Općine Zenica za 2017. godinu.

Tabela 11. Stanje bezbjednosti za 2017. godinu

Izvor: [Policijска uprava I Zenica (PU I)]

Područje	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom
OPĆINA ZENICA	1971	2	29	208	1911

3.3.6. Stanje bezbjednosti za 2018. godinu

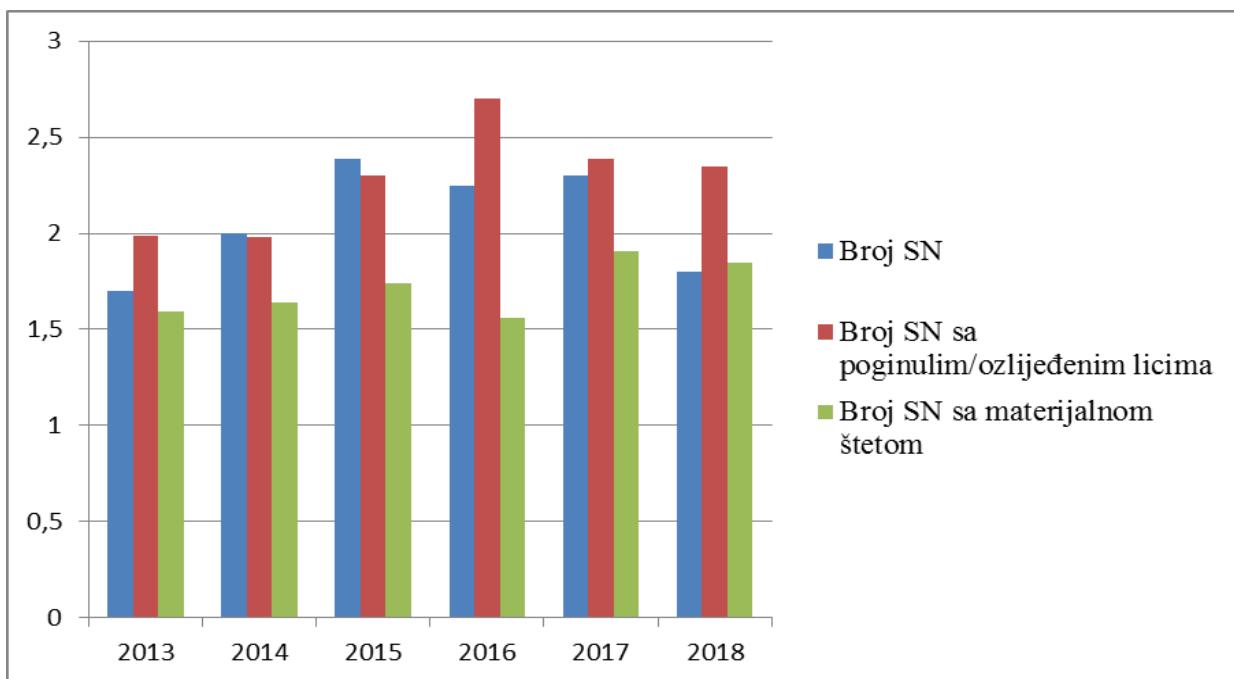
U sljedećoj tabeli su prikazani podaci o stanju bezbjednosti na području Općine Zenica za 2018. godinu.

Tabela 12. Stanje bezbjednosti za 2018. godinu

Izvor: [Policijска uprava I Zenica (PU I)]

Područje	Broj saobraćajnih nezgoda	Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa teže povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijedjenim licima	Broj saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom
OPĆINA ZENICA	1846	3	31	201	1855

Na sljedećem dijagramu je prikazano stanje bezbjednosti na području Općine Zenica za vremenski period od 2013. godine do 2018. godine.



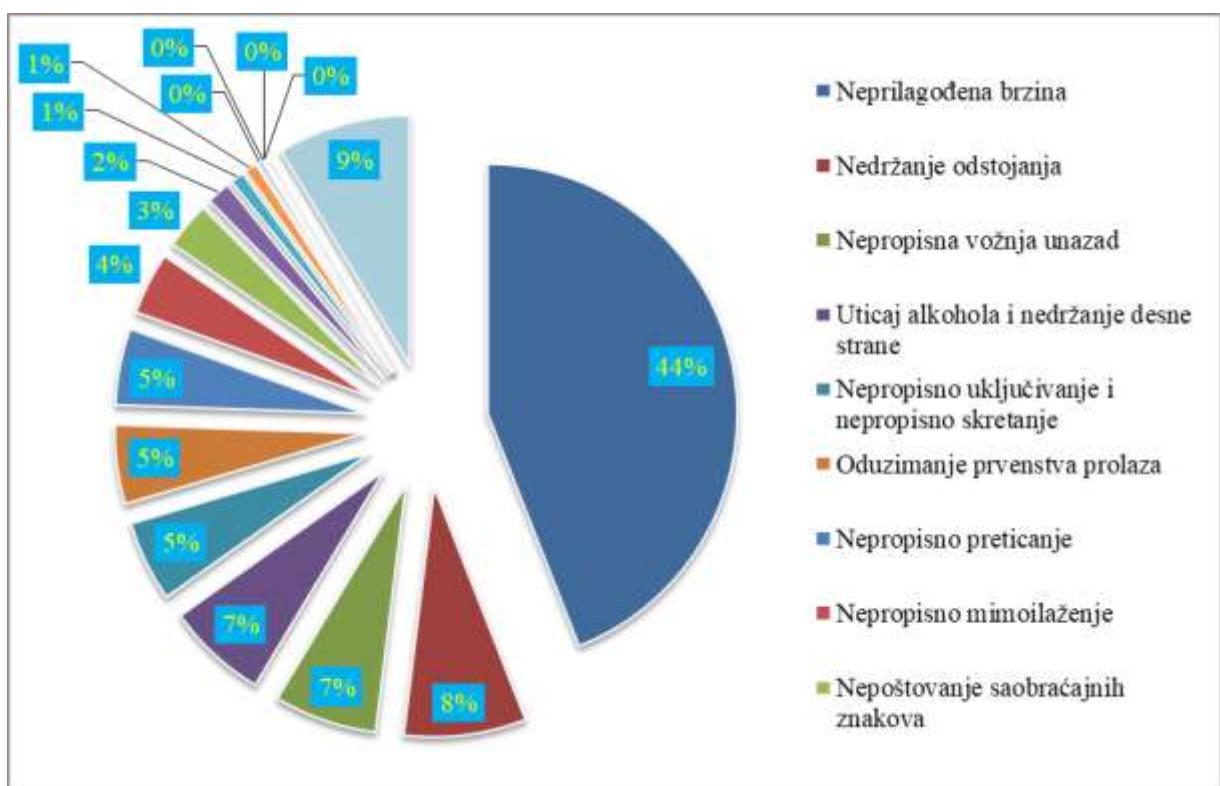
Dijagram 3. Stanje bezbjednosti na području Općine Zenica za vremenski period od 2013. godine do 2018 godine.

3.4. Uzroci nastanka saobraćajnih nezgoda

Analizirajući uzroke nastanka saobraćajnih nezgoda, može se uočiti da je i dalje glavni uzročnik većine saobraćajnih nezgoda vozač, a najčešći uzroci su slijedeći:

- Neprilagođena brzina
- Nedržanje odstojanja
- Nepropisna vožnja unazad
- Uticaj alkohola i nedržanje desne strane

- Nepropisno uključivanje i nepropisno skretanje
 - Oduzimanje prvenstva prolaza
 - Nepropisno preticanje
 - Nepropisno mimoilaženje
 - Nepoštovanje saobraćajnog znaka
 - Nepropisno obilaženje
 - Nepropisno polukružno okretanje
 - Nepropuštanje pješaka
 - Crveno svjetlo
 - Nepravilno smješten teret
 - Umor vozača
 - Stoka bez nadzora
 - Ostali uzroci.



Dijagram 4. Procentualno učešće uzroka saobraćajnih nezgoda

U Bosni i Hercegovini ne postoji uobičajena baza podataka. Saobraćajna policija u Federaciji Bosne i Hercegovine koristi formular za izvještavanje o saobraćajnoj nezgodi, koji popunjava saobraćajna policija u lokalnoj policijskoj stanici.

Lokalna policija šalje statističke informacije ministarstvu unutrašnjih poslova kantona, koji zatim objedinjene statističke podatke dostavlja Federalnom ministarstvu unutrašnjih poslova.

Statistički podaci se zatim dostavljaju Federalnom zavodu za statistiku. Statistički podaci o broju vozila dostupni su u Federalnom zavodu za statistiku. Statistički podaci o cestovnoj mreži dostupni su u Direkciji cesta Federacije BiH (samo za magistralne ceste).

Sličan je sistem izvještavanja i obrade podataka i u Republici Srpskoj i u Distriktu Brčko, gdje imamo samo jedan manje nivo informisanja.

Danas, prema dostupnim policijskim izvještajima u Bosni i Hercegovini, glavni uzročnici nastanka saobraćajnih nezgoda su: brzina, nepoštivanje prava prvenstva i alkoholisanost. U tabeli 8 prikazani su obrađeni uzročnici saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini (oba entiteta) sa njihovim procenualnim učešćem.

Tabela 13. Uzročnici saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini (policijski izvještaji)

Izvor: [www.jpdcfbh.ba, 2018]

Pozicija	Opis uzroka saobraćajne nezgode	% učešća
1.	Neprilagođena brzina vozila	35
2.	Nepoštivanje prvenstva prolaza	11
3.	Nepropisno preticanje i obilaženje	7
4.	Alkoholisanost učesnika u saobraćaju	6
5.	Odstojanje između vozila	3
6.	Greške pješaka	3
7.	Nepropisno mimoilaženje	1
8.	Tehnička neispravnost	1
9.	Nepropisno skretanje	0.5
10.	Greške biciklista	0.5
11.	Slijetanje sa ceste	0.3
12.	Ostali uzroci (vožnja unazad, nepr. prijevoz osoba, prijelaz preko želj. pruge i sl.)	31.7

Prezentovani uzročnici saobraćajnih nezgoda u tabeli 13. se najčešće iz godine u godinu ponavljaju bez dublje analize njihove vjerodostojnosti.

Naprijed navedenim uzročnicima saobraćajnih nezgoda, prema policijskim izvještajima, pogoduje i zakonska regulativa koja sa svojim elementima nije u mogućnosti da definiše sve propuste koji su uzrokovali saobraćajnu nezgodu, te pojedine propuste policija pojednostavljenjem svodi u zakonske norme radi poduzimanja adekvatnih sankcija.

To podrazumijeva, da se ovakvim načinom analize saobraćajnih nezgoda dobijaju uzroci koji su pojednostavljeni i nisu adekvatni za cjelovitu analizu uzročnika saobraćajnih nezgoda.

4. MJESTO I ULOGA VOZAČA POČETNIKA U SAOBRAĆAJU

Mladi ljudi danas postaju vozači u sve nižoj starosnoj dobi. Iako je donja granica za pristupanje vozačkim ispitima 18 godina, nije rijedak slučaj da se ulicama kao vozači motornih vozila, kreću čak i maloljetnici. Stranice Crne hronike su prepune vijesti o dvadesetogodišnjacima, kao glavnim učesnicima u saobraćajnim nezgodama. Pored droge i alkohola, čini se da prekoračenje brzine postaje jedan od sve češćih poroka mladih ljudi.

Opšte je poznato da je jedan od trendova koji su prisutni u Bosni i Hercegovini sve veća amerikanizacija. Najprije smo počeli sa amerikanizacijom po pitanju kulture i umjetnosti, zatim smo svoj jezik počeli zamjenjivati „engleskim“, da bismo na kraju počeli preuzimati sve njihove životne navike.

Međutim, nijedan od tih trendova, ma koliko bio štetan po pitanju očuvanja kulture i običaja, ne ugrožava naše živote. Za razliku od njih, trend sve mlađih vozača donio nam je velike probleme. Oponašajući mlade Amerikance, koji sa 16 godina stišu pravo polaganja vozačkog ispita, omladina Bosne i Hercegovine daje sebi fiktivno pravo upravljanja svim motornim vozilima u sve nižoj starosnoj dobi. Posljedica toga su sve brojniji saobraćajni prekršaji, saobraćajne nesreće i žrtve istih. Sjećate li se uopšte da li je prošla jedna sedmica da niste u sredstvima infomisana pronašli vijest o teškoj saobraćajnoj nesreći koju su izazvala lica uzrasta od oko 20 godina?

Postoje razne statističke analize o saobraćajnim prekršajima i nesrećama, koje daju niz raznih pokazatelja od broja registrovanih vozila, broja saobraćajnih nezgoda, žrtava nezgoda itd. Ali rijetke su analize učesnika u saobraćaju po starosnoj strukturi. Naime, lične karakteristike učesnika u saobraćaju su za većinu statističkih analiza irrelevantne, a sami oni se posmatraju samo kao brojke. Značaj analize na osnovu starosnoj dobi leži u tome što bi se na taj način mogla identifikovati „kritična kategorija“ vozača.

4.1. Mjesto vozača početnika u saobraćaju

Kao što je već pomenuto, mladi vozači čine posebnu, kritičnu, kategoriju učesnika u saobraćaju zbog svog specifičnog ponašanja. Kada se govori o kritičnim kategorijama vozača, to su svakako na prvom mjesu oni koji upravljaju vozilima pod dejstvom alkohola i opojnih sredstava, što je samo po sebi jasno.

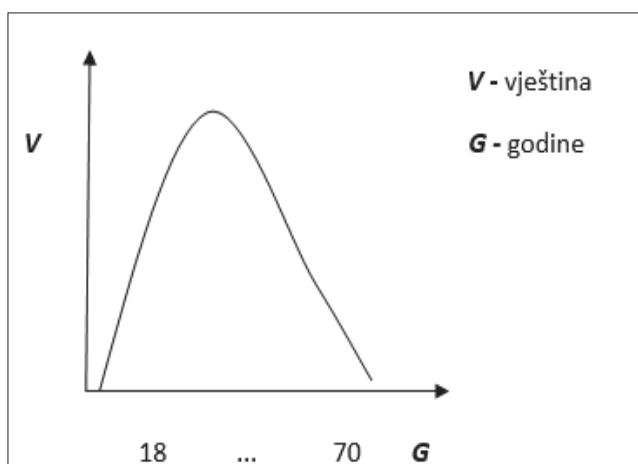
Ono što isprva ne djeluje toliko izraženo jeste činjenica da neiskustvo i nemar imaju iste stravične posljedice kao alkohol i opojna sredstva. Odnosno nekad čak i veće jer vozači

„pod dejstvom mladosti“ često bivaju i pod dejstvom drugih alkoholnih i narkotičkih sredstava što kulminira katastrofalnim posljedicama.

Ako bismo mjesto vozača početnika u saobraćaju objasnili odgovorom na pitanje gdje se oni nalaze, to bi moglo biti nešto od sljedećeg: u brzoj kolovoznoj traci, u pogrešnoj kolovoznoj traci, u prolazu kroz crveno svjetlo na semaforu, u evidenciji o saobraćajnim prekšajima, u Crnoj hronici i sl.

Naravno, postoji veliki broj mlađih vozača koji se ponašaju u potpunosti primjereni i dostojanstveno u saobraćaju, ali manjina nemarnih i nesavjesnih vozača donosi ogromne štete, a upravo su oni predmet posmatranja u ovom radu, ne toliko zbog svoje brojnosti koliko zbog veličine svog negativnog uticaja.

Ako bi postojala matematička funkcija kojom bi se izračunavala vještina upravljanja vozilima u zavisnosti od starosne dobi, taj grafik bi potencijalno izgledao ovako:



Dijagram 5. Vještina upravljanja motornim vozilima

Izvor: [J. Rastoka, Banja Luka, 2014.]

Grafik simbolički prikazuje kako lica na početku svoje vozačke karijere imaju vještina upravljanja motornim vozilima na niskom nivou, koja vremenom, kako oni stiču veće iskustvo, raste, potom doseže maksimum, da bi nakon toga opadala kako se starosna dob približavala sedamdesetim godinama.

Za vozače uzrasta 65 godina i više, zakon nalaže češće ljekarske kontrole za svrhe produženja vozačke dozvole, što znači da su nadležni svjesni opadanja vozačkih sposobnosti kod starijih vozača. Postavlja se pitanje na koji način je regulisana niska sposobnost upravljanja vozilom kod vozača početnika.

Prepostavimo da postoji obavezna polugodišnja kontrola za vozače sa do tri godine vozačkog iskustva. Kontrola bi podrazumijevala pregled „ponašanja vozača“, odnosno

prekontrolisalo bi se koliko je saobraćajnih prekršaja vozač napravio u proteklom periodu. Prekršaji bi bili rangirani, a za njih bi bile predviđene oštре sankcije.

Kriterijumi bi bili dosta strožiji u odnosu na regularne vozače, tako da bi npr. jedna kazna za prekoračenje brzine značila oduzimanje vozačke dozvole na pola godine ili ponovno upućivanje kandidata na polaganje vozačkog ispita.

Znamo da se ljudi iz našeg podneblja rijetko pridržavaju pravila zbog morala i lične savjesti. Oni to ako čine, čine iz straha od sankcija. Iz tog razloga, postojanjem strožijih pravila, postojao bi veći „strah“ od kazne, tako da bi se mladi vozači ponašali odgovornije.

4.2. Uloga vozača početnika u saobraćaju

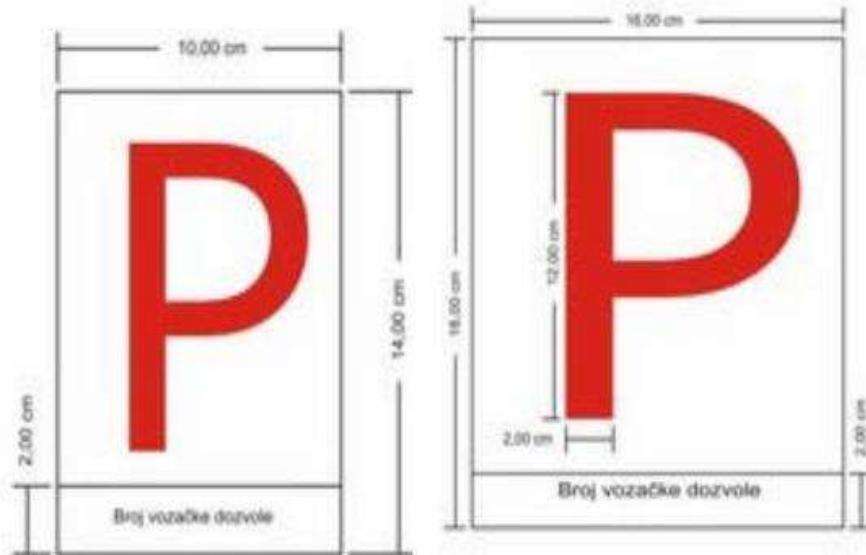
Kako bi se uloga vozača početnika htjela promijeniti u ulogu vozača uzora, najzahvalnije bi bilo uvođenje dodatnih ograničenja i sankcija. Npr. moglo bi se postaviti ograničenje za lica sa vozačkim iskustvom do dvije godine, takvo da je dozvoljena brzina kretanja do 90% od redovno propisane. To bi značilo da se na putevima sa ograničenjem brzine kretanja od 50km/h vozači početnici mogli kretati maksimalnom brzinom od 45km/h. Sporija brzina kretanja smanjila bi opasnosti u slučaju nezgoda, a čak i oni koji bi prekršili ograničenje postavljeno za svoju kategoriju, ne bi nužno prekršili opšte ograničenje, te bi izazvali manju opasnost za ostale učesnike.

4.2.1. Oznaka vozača početnika

Trenutni zakon Bosne i Hercegovina nalaže korištenje oznake „P“ za vozače početnike u saobraćaju. Svrha oznake je uglavnom da se ostalim učesnicima u saobraćaju skrene pažnja na vozače početnike kako bi imali više tolerancije. Dakle, pretpostavka je bila da će ostali vozači imati više tolerancije prema početnicima, te imati u vidu ponakad neophodno veće rastojanje vozila i sl.

Međutim, oznaka „P“ ima ujedno i određene nedostatke. Većina ostalih vozača nema toleranciju prema početnicima te primećivanjem oznake „P“ podrazumijevaju da je vozač vozač početnik ujedno i nevješt vozač, te ga redovno, često bespotrebno pretiču, daju mu upozoravajuće zvučne znakove sirenom, gube strpljenje itd., što umije izazvati pravu pometnju u saobraćaju. Pretpostavka prilikom njenog uvođenja bila je tolerancija ostalih vozača. Zapravo, oni vozači koji su tolerantniji prema označenim početnicima, su inače tolerantni i savjesni u svakom slučaju, bilo da je u pitanju početnik ili ne. Sa druge strane oni koji su netolerantni prema ostalima, prema početnicima su dodatno netolerantni, gube

svako strpljenje i žele da im daju do znanja da su kao početnici „nesposobni“ i sl, tako da svojim impulsivnim reakcijama kao što su bespotrebno preticanje, sviranje i sl. samo izazivaju dodatnu pometnju u saobraćaju.



Slika 1. Oznaka za vozače početnike u Bosni i Hercegovini

Izvor: [MKiT¹ BiH, 2019.]

4.3. Uticaj ljudskog faktora na bezbjednost saobraćaja

Uloga osobina ličnosti na ponašanje vozača je problem koji je već privukao pažnju brojnih istraživača, naročito zbog toga što se ljudski faktor pojavljuje kao najznačajniji uzrok saobraćajnih nezgoda. Naime, podaci govore da ponašanje čovjeka uzrokuje nezgode u preko 90% slučajeva. Ponašanje vozača u saobraćaju je vrlo složeno jer uključuje reakcije na veći broj istovremenih informacija u situacijama koje se stalno menjaju (Vukobrat, 2008). S obzirom na to da su saobraćajne nezgode rijetki događaji, veoma je teško ustanoviti predviđajući moć osobina ličnosti kada su u pitanju takvi incidenti. Međutim, relacije osobina ličnosti sa različitim oblicima ponašanja u vožnji koji se mogu okarakterisati kao manje ili više rizični, indirektno mogu dati neke podatke korisne za prevenciju saobraćajnih nezgoda.

Uticaj čovjeka na bezbjednost saobraćaja nije dovoljno istražen. Ipak, dosadašnja istraživanja su omogućila da se neki uticaji preciznije objasne, pa čak i izmjere. Neki od najvažnijih elemenata čovjeka kao vozača i njihov uticaj na aktivnu i pasivnu bezbjednost saobraćaja odnose se na pol, starost, sposobnosti, znanje (obuku), stavove, iskustvo,

¹Ministarstvo Komunikacija i Transporta Bosne i Hercegovine, *Pravilnik o posebnom znaku za osobe koje prvi put steknu vozačku dozvolu*, (Sarajevo: Službeni list BiH 12/05, 2005.)

ponašanje, vožnju pod uticajem, umor, te ostale elemente (standard, obrazovanje, socio-demografska obilježja, bolest, ishrana). Mnogi od ovih parametara na različite načine utiču na aktivnu i pasivnu bezbjednost saobraćaja, ali među njima se posebno ističu pol, starosna dob, sposobnosti, znanja, stavovi i ponašanje vozača.

4.4. Parametri koji utiču na bezbjednost mladih vozača

4.4.1. Pol

Kada je u pitanju pol, muškarci i žene se razlikuju po mnogim obilježjima, što utiče i na razliku u njihovom riziku učešća u saobraćajnim nezgodama. Žene su manje izložene saobraćaju, u prosjeku, bolje shvataju opasnosti i manje su sklone rizicima. Žene čine manje prekršaja u saobraćaju, a posebno rjeđe prekoračuju brzinu, prolaze na crveno svjetlo, voze agresivno i voze pod uticajem alkohola. Manje su sklone traganju za uzbudjenjima u saobraćaju i rizičnim situacijama u saobraćaju.

4.4.2. Starosna dob učesnika u saobraćaju

Analiza stanja bezbjednosti mladih vozača odnosi se na grupu od 18 do 21 godine. To je starosna dob u kojoj mladi vozači stiču pravo na dobijanje vozačke dozvole i samostalno se počinju uključivati vozilom u saobraćaj. Različite starosne grupe imaju različita znanja, stavove, sposobnosti, ponašanja, različitu izloženost saobraćaju itd. Rizik učešća u saobraćajnim nezgodama kod mladih je povećan. Ova zavisnost je slična kod muškaraca i žena, ali postoje i dvije razlike. Mladi muškarci imaju znatno veći rizik nego mlade žene, kako u apsolutnim vrijednostima, tako i u odnosu na vozače srednje starosne dobi.

Rizik učešća u saobraćajnim nezgodama kod mladih vozača je 3 do 4 puta veći nego kod ostalih. Razlog visokog rizika za mlade vozače nije jednostavno objasniti, jer mladi ljudi su sposobniji, zdraviji, brže reaguju, bolje čuju itd.

Međutim, u osnovi rizika je njihovo neiskustvo, sklonost ka rizičnom ponašanju i početničke greške. Mladi ljudi nisu dovoljno upoznati sa rizicima u saobraćaju, olako biraju rizična ponašanja (veće brzine, vožnja pod uticajem alkohola, nepoštovanje svjetlosnih signala i saobraćajnih znakova, agresivna vožnja) i potcjenjuju rizik. Ovo proizlazi iz stavova, opšteg modela ponašanja i nedovoljne obuke. Uticaj starosne dobi (godina starosti) vozača na bezbjednost saobraćaja može se posmatrati kroz parametre koji utiču na ponašanje mladih vozača i njihovo sudjelovanje u saobraćajnim nezgodama.

Prvi segment tog složenog sistema je osposobljavanje kandidata iz upravljanja motornim vozilom, drugi su sposobnosti, osobine ličnosti i stavovi sa kojima se kandidat uključuje u proces osposobljavanja iz upravljanja motornim vozilom, a treći znanja, vještine i novoizgrađeni stavovi sa kojima se mladi vozač uključuje u saobraćaj.

4.4.3. Sposobnosti

Sposobnost je izvršna mogućnost da se neposredno izvedu fizičke i mentalne aktivnosti (operacije) sa pozitivnim ishodom. Sposobnosti mogu biti prirodne (urođene) ili stecene. Za bezbjednost saobraćaja su najznačajnije senzorne, psihomotorne i mentalne sposobnosti. U senzorne sposobnosti spadaju sposobnosti koje su u vezi sa čulima vida, sluha, mirisa i dodira. Preko 90 % najznačajnijih informacija za učešće u saobraćaju prima se čulom vida.

Posebno su važni oštrina vida, vidno polje, periferni vid, adaptacija, dinamički vid itd. Vozač ima zadatak da obavlja nekoliko funkcija. Međutim, njegove psihofizičke sposobnosti su ograničene. Zbog toga je potrebno sagledati zahtjeve sistema saobraćaja i sposobnosti kojima vozač treba da odgovori na te zahtjeve. Zadatak upravljanja vozilom zasniva se na modelu: podatak-shvatanje-procjena-odluka-reakcija. Da bi udovoljio ovim zahtjevima, vozač mora imati dobar osjetni sistem i sposobnost rasuđivanja, kako bi mogao na vrijeme uočiti opasnost i pravilno reagovati.

4.4.4. Znanje – obrazovanje i obuka

Na bezbjednost saobraćaja utiču obim i struktura znanja učesnika u saobraćaju. Nedostatak minimuma znanja povećava rizik učešća u saobraćajnim nezgodama kod svih kategorija učesnika (vozača, biciklista, pješaka). Zahtjevi savremenog saobraćaja danas nalažu, pored osnovnog znanja saobraćajnih propisa i vještine upravljanja, i neophodnost kvalitetnije pripreme ljudi za saobraćaj, a to podrazumijeva ponašanje u saobraćaju i saobraćajno vaspitanje. Dakle, struktura i nivo znanja utiču na aktivnu (rizik od nezgode), ali i na pasivnu bezbjednost saobraćaja.

Kvalitetnija obuka svih učesnika u saobraćaju, a posebno vozača smanjuje težinu saobraćajnih nezgoda. Međutim, pokazalo se da pored znanja veliki uticaj na bezbjednost saobraćaja imaju stavovi, vještine i iskustvo. Ponašanje čovjeka je uslovljeno strukturu ličnosti koja se odlikuje individualnim svojstvima, psihičkim, moralnim, kulturnim i drugim osobinama.



Slika 2. Prostорije centra za edukaciju vozača

Izvor: [Zbornik radova, Zenica, 2014.]

4.4.5. Stavovi

Stavovi utiču više nego znanja na bezbjednost saobraćaja. Posebno su značajni stavovi o veličini rizika u saobraćaju, o mogućnosti upravljanja bezbjednošću saobraćaja, o ličnoj i društvenoj odgovornosti za bezbjednost saobraćaja, o značaju poštovanja propisa, o opasnostima pojedinih radnji u saobraćaju itd. Stavovi se izgrađuju i ukorijenjuju od rođenja. Presudnu ulogu u tome ima porodica, dobri uzori i najranija iskustva. Pravilnom formiranju stavova mogu značajno doprinijeti i obrazovne institucije (predškolske ustanove, osnovne i srednje škole), mediji (radio i TV emisije), kampanje o bezbjednosti saobraćaja i slično.

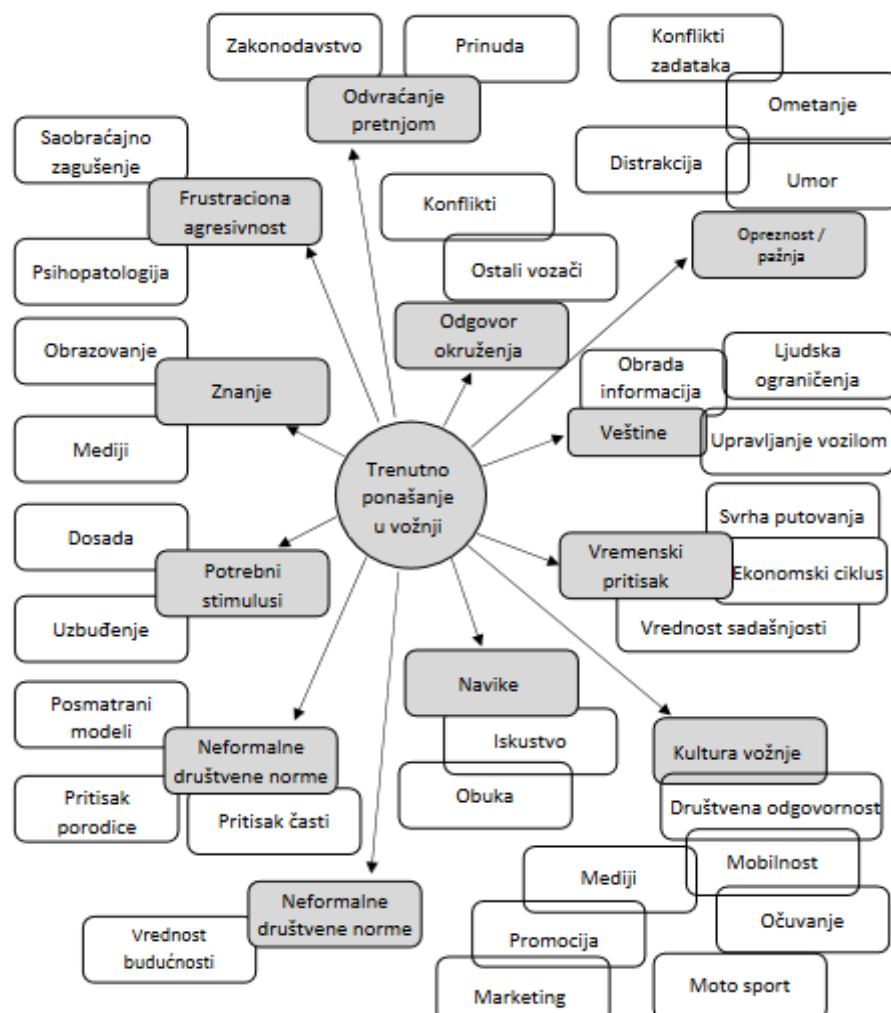
4.4.6. Iskustvo

Uticaj vozačkog staža (iskustva) po pravilu se posmatra preko realnog pokazatelja, odnosno godina posjedovanja vozačke dozvole, što se poistovjećuje sa neposrednim iskustvom u upravljanju motornim vozilom, iako su to dvije različite stvari. Posve je jasno kako je iskustvo neophodno da bi neko postao dobar i bezbjedan vozač. Rizik nastanka saobraćajne nezgode mnogo je veći kod mlađih neiskusnih vozača, a opada postepeno kako raste broj godina starosti i iskustva. Rezultati istraživanja u pojedinim zemljama koje su se bavile ovim problemom pokazuju da najveći rizik nose najmlađe kategorije neiskusnih vozača.

4.4.7. Ponašanje

Ponašanje učesnika u saobraćaju, a posebno poštovanje propisa, najbitnije utiču na bezbjednost saobraćaja. Posebno su opasna sledeća ponašanja u saobraćaju: značajno prekoračenje ograničenja brzine, nepoštovanje svjetlosnih signala, preticanje na mjestima zabrana i u opasnim situacijama, nepoštovanje prvenstva prolaza, nedržanje bezbjednog odstojanja između vozila, nekorišćenje zaštitne opreme i prelazak kolovoza van pješačkog prelaza. Kulturno ponašanje svih učesnika u saobraćaju, zavisi od njihove opće kulture, odgoja, nivoa njihovog znanja o saobraćaju, psihofizičkih osobina, nivoa saobraćajne kulture, ali i od želje i motiviranosti za ponašanje u skladu s tim.

Kulturno se ponašati u saobraćaju znači ponašati se u skladu sa saobraćajnim propisima i pravilima, uz međusobno uvažavanje, obzirnost i tolerantnost spram drugih učesnika, s posebnom pažnjom na najugroženije i najmanje zaštićene učesnike, a to su: djeca, osobe s oštećenjem vida i sluha, invalidne osobe, starije nepažljive osobe i biciklisti.



Slika 3. Faktori koji utiču na ponašanje vozača

Izvor: [M.Č. Dobrodolac, Beograd, 2016.]

4.4.8. Vožnja pod uticajem alkohola

Dva su najvažnija, negativna uticaja alkohola na čovjeka. Dejstvom alkohola, pogoršavaju se fiziološke sposobnosti: slab oština vida, produžava se vrijeme reakcije, slab koordinacija i preciznost pokreta itd. S druge strane, pod dejstvom alkohola slab pažnja, povećava se samouvjerenost, slab kritičnost i raste sklonost ka rizicima. Ova dva uticaja se pojačavaju.

Uticaji alkohola zavise od koncentracije u krvi (mozgu). Već kod 0,2 promila smanjuje se sposobnost da se noću procjeni rastojanje. Sa 0,3 promila slab procjena rastojanja i danju, sužava se vidno polje i otežava prilagođavanje na svjetlo - tamu. Kod 0,5 promila znatnije slabe razumne kočnice, povećava se spremnost za rizik, usporavaju se reakcije, opada koncentracija i slab pažnja.

Kod koncentracije od 0,4 promila oko 40% vozača nije sposobno da upravlja vozilom, kod 0,6 promila nesposobnih je bilo oko 60%. Kod 0,8 promila preko 75% vozača je bilo nesposobno, a kod 1,0 promil nijedan vozač nije u stanju da udovoljizahtjevima saobraćaja i vlada svojim vozilom.

4.4.9. Umor

Umor izaziva slabljenje fizioloških i psiholoških funkcija čovjeka. Razdražljivost, tromost, bezvoljnosc, smanjena koncentracija i usporenost su rani znaci umora koji već utiču na rizik nastanka saobraćajne nezgode. Pospanost, optičke iluzije, padanje glave, san i „gubljenje filma” su kasni i veoma opasni znaci umora. Posebno je opasno nagomilavanje umora.

4.4.10. Nekorištenje sistema zaštite vozila

Najznačajniji sistemi zaštite su: sigurnosni pojasevi, vazdušni jastuci, nasloni za glavu i zaštitne kacige za dvotočkaše.

Pravilna upotreba sigurnosnih pojaseva je jedna od najvažnijih mjera u bezbjednosti saobraćaja. To je mjeru politike bezbjednosti saobraćaja u skoro svim državama svijeta.

Efekti upotrebe sigurnosnih pojaseva su oko 40% na prednjim sjedištima (za oko 40% smanjuje broj pогinulih prilikom sudara vozila). Na zadnjim sjedištima ovi efekti su nedovoljno istraženi, ali su nešto manji.

4.5. Mladi vozači kao populacija pod rizikom

Mladi vozači predstavljaju jednu od najranjivijih kategorija učesnika u saobraćaju. Statistike pokazuju da su saobraćajne nezgode jedan od vodećih faktora povreda i smrtnosti među mладима uzrasta od 18-24 godina.

Stopa saobraćajnih nezgoda u ovoj populaciji je najviša tokom prvih mjeseci od sticanja dozvole za upravljanjem vozilom; zatim, rapidno opada u periodu koji prosječno traje oko šest mjeseci, da bi se dostigao period slabijeg pada stope nezgoda u periodu od najmanje dvije godine, u skladu sa tipičnom krivuljom učenja vožnje.

Brojna istraživanja identifikovala su mlade vozače kao specifične rizične grupe za ispoljavanje agresivnog ponašanja u vožnji. Na primer, Shinar (1998) je utvrdio da kako se starost vozača povećava, agresivnost tokom vožnje smanjuje. Lajunen (1999) je takođe izvjestio da je agresivna vožnja češća kod mладих vozača i to češće muškaraca, nego kod žena, naročito teži da se izrazi agresivna vožnja.

Ovi rezultati su u skladu sa nalazima VCCV (1996), prema kojem ljudi uzrasta od 18-34 godina, posebno muškarci, imaju znatno veću vjerovatnoću da će iskazati blaži oblik agresije nego drugi vozači. Za razumjevanje ponašanja mладих vozača, neophodno je najprije sagledati neurofiziološke osnove. Ovo se prije svega odnosi na funkcije frontalnog režnja korteksa, a naročito prefrontalnog korteksa i njihovih veza sa drugim djelovima mozga. Prefrontalni korteks je regija mozga kojoj je potrebno najduže vremena da bi se u potpunosti razvila. Smatra se da se njen razvoj završava u trećoj deceniji života.

Ovaj dio mozga upravlja vještinama kao što su procena rizika, uspostavljanje prioriteta, organizacija planova i strategija, pokreti očiju, kontrola impulsa i emocija, empatija i sl. Kako su vještine neophodne za adekvatno sagledavanje rizika u saobraćaju kod mладих vozača još uvek u razvoju, često nedostaje neophodna percepcija opasnosti na putu.

Nekoliko ključnih faktora doprinose povećanoj stopi nezgoda kod mладих vozača. Najprije, kod mладих vozača proces učenja kontrole vozila je još uvek nedovršen, što dovodi do smanjenog kapaciteta pažnje prilikom neočekivanih zahtjeva na putu.

Zatim, mладi vozači imaju lošu sposobnost predviđanja i identifikovanja opasnosti. Takođe, kod mладих vozača postoji pojačana sklonost ka učestvovanju u rizičnim

situacijama, kao što su velike brzine i smanjeni intervali slijedeњa u vožnji, što često predstavlja posljedicu njihove prihvatljivosti za usvajanje neprihvatljivih normi koje propagira njihova vršnjačaka grupa.

Mladi vozači, znatno češće nego stariji vozači pokazuju sklonosti ka vožnji pod dejstvom ometanja što ih dovodi do pojačanih rizika i neadekvatnih percepcija saobraćajnih situacija (Čubranić-Dobrodolac i sar., 2013).

4.6. Mladi vozači u Bosni i Hercegovini

Problem mladih vozača sa aspekta bezbjednosti saobraćaja je jako kompleksan. Brojni su faktori koji stoje iza ovog problema, specifična je sama priroda problema i specifične su okolnosti u kojima nastaju saobraćajne nezgode sa mladim vozačima.

Posmatrajući lanac faktora bezbjednosti saobraćaja, nameće se zaključak da je najznačajniji faktor bezbjednosti saobraćaja zapravo čovjek. Čovjek kao faktor bezbjednosti prisutan je direktno, kao učesnik u saobraćaju, i indirektno, kao graditelj puteva i onaj koji ih održava, kao onaj koji donosi zakone o bezbjednosti saobraćaja i brine o njihovoј primjeni. Pri ovome se posebno misli na vozače, s obzirom da oni predstavljaju najslabiju „kariku“ u lancu.

Mnogo je elemenata koji utiču na aktivnu i pasivnu bezbednost saobraćaja, a među njima se posebno ističu sposobnosti, znanja, stavovi i ponašanja. Različite starosne grupe imaju različita znanja, stavove, sposobnosti i ponašanja i različitu izloženost saobraćaju.

Unutar grupe vozača, kao posebna kategorija, izdvojili su se mlađi vozači. Oni predstavljaju predmet mnogih istraživanja iz razloga što su previše zastupljeni u saobraćajnim nezgodama sa smrtnim ishodom. Mlađi vozači se definišu kao vozači koji imaju do 25 godina. Oni predstavljaju veću opasnost od ostalih starosnih grupa, najprije za njih same, a onda i za svoje putnike i druge učesnike u saobraćaju.

Mladost je period sazrevanja, eksperimentisanja i jakih emocija, ispitivanja i rušenja granica. Visok nivo rizika u ovom uzrastu je posljedica kombinacije tri ključna faktora – uzrast, iskustvo i nerazvijena svjest o uzročno-posljedičnoj relaciji. Ovome rizik povećavaju okolnosti u kojima mnogi mlađi često voze, uključujući vožnju noću, vožnju sa mlađim putnicima, vožnju pri velikim brzinama, vožnju pod uticajem alkohola i dr.

Bezbjednost mlađih vozača u saobraćaju u najvećoj mjeri zavisi od njih samih, njihovih statova i znanja, sposobnosti i ponašanja. Istaživanje je pokazalo da veliki broj mlađih nema ispravne stavove i da su ponašanja mnogih mlađih vozača rizična. Stavovi se izgradjuju i utemeljuju od detinjstva i kako je teško promeniti već formirane stavove. Kako

bi buduće mlade generacije bile bezbjednije u saobraćaju potrebno je od samog rođenja sistematski i kontinuirano uticati na izgradnju i utemeljenje pozitivnih stavova o bezbjednosti saobraćaja. Presudnu ulogu u tome ima porodica, ali bi u velikoj meri uvođenje obaveznih nastavnih programa na ovu temu u okviru obrazovanog sistema doprinijelo utemeljenju ovih pozitivnih stavova.

Mladi vozači u našim uslovima, najčešće ne prihvataju rizik od učešća u saobraćajnim nezgodama, te uslijed navedenog, edukacije i kampanje najčešće ne daju velike rezultate, odnosno ne utiču na vozače da poštuju propise. Usljed toga, jedini način da utičemo na mlade vozače jeste da imamo zakonsku regulativu sa adekvatnom kaznenom politikom, te doslednom primjenom iste od strane saobraćajne policije.

4.7. Greške koje mladi vozači čine u saobraćaju

Neizbjegnost naglog razvoja svih oblika saobraćaja je proizvod naše civilizacije, ali se uz to razvila i saobraćajna delikvencija. Pri tome treba razdvojiti kriminalitet od grešaka u saobraćaju. U ukupnom broju saobraćajne delikvencije svega 20% se može označiti kriminalnim, a ostalo se pripisuje greški.

Greške koje vozač, bilo da je početnik ili iskusan, čini u saobraćaju su:

1. Greške nastale kao **posljedica psihološkog stanja čovjeka**;
2. Greške nastale kao **posljedica ograničenosti osjetilnih organa čovjeka**;
3. Greške nastale zbog **nedostatka antropometrijskih osobina i pokretljivosti čovjeka**;
4. Greške nastale zbog **štetnog djelovanja neočišćene okoline**.

Da bi bilo moguće utvrditi tipične greške mlađih vozača, odnosno greške koje se po svom načinu nastanka i uzročno-posljedičnoj vezi sa saobraćajnim nezgodama pripisuju isključivo mlađim vozačima (početnicima), potrebno je provoditi detaljnije analize saobraćajnih nezgoda.

Dakle, neophodan je sistemski pristup koji će obezbijediti dublji, detaljniji uvid u nezgode u kojima učestvuju mlađi vozači, u poređenju sa nezgodama u koje su uključeni stariji, iskusniji vozači.

Međutim, za sada je ovakav pristup analizi samo teorijski razrađen, ali ne i praktično, te su samim tim i spoznaje o ovom problemu prilično uopštene i ne daju nikakvu osnovu za dublja istraživanja, na osnovu kojih bi bilo moguće dobiti različite korisne informacije kao, na primjer, cilj putovanja, motive koji dominiraju pri izboru nečijeg stila vožnje, koji su to

socijalni faktori i mehanizmi koji imaju ulogu u događanju saobraćajnih nezgoda mlađih osoba i slično.

Analiza uticaja godina vozačkog staža na događanje saobraćajnih nezgoda, odnosno na njihovo smanjenje pokazuje da vozači sa jednom godinom vozačkog staža čine najčešće određene vrste saobraćajnih nezgoda, tipičnih za neiskusne vozače. To se može objasniti činjenicom suočavanja sa novim, nedovoljno uvježbanim situacijama i načinom rješavanja tih situacija.

Najčešće greške koje čine mlađi vozači sa jednom godinom vozačkog staža su slične strukturi grešaka većine vozača. Neprilagođena brzina vožnje glavno je obilježje neiskusnih vozača kada su u pitanju greške koje dovode do nastanka saobraćajnih nezgoda.

Nepoštovanje prednosti prolaska na raskrsnicama i vožnja na nedovoljnem odstojanju su tipične za neiskusne vozače, što ukazuje na nedovoljnu sposobnost za bezbjednu vožnju raskrsnicom i održavanje bezbjednog odstojanja između vozila tokom vožnje.

Mlađi vozači po godinama starosti su u većem broju zastupljeni u mnogim vrstama saobraćajnih nezgoda. Međutim, postoje određene vrste nezgoda u kojima je ta zastupljenost posebno izražena i gdje se može pretpostaviti da su te nezgode u uskoj korelaciji sa činjenicom da se radi baš o mlađim vozačima po vozačkom stažu.

Jedan primjer je pojava saobraćajnih nezgoda u tipičnom 24 časovnom razdoblju. Provođenjem istraživanja koja uzimaju u obzir samo vrijeme (čas) nastanka saobraćajne nezgode, može se utvrditi kolika je zastupljenost mlađih vozača u saobraćajnim nezgodama u određeno doba dana.

Među mlađim vozačima su vrlo česte i saobraćajne nezgode kojima je uzrok alkoholisanost. Istraživanja su pokazala da mlađi vozači ne konzumiraju alkohol u većoj mjeri nego njihove starije, iskusnije kolege, ali da su izloženi daleko većem riziku kada upravljaju vozilom pod uticajem alkohola. Poznata je i činjenica da mlađi vozači najviše konzumiraju alkohol vikendom, noću te da su u tom periodu i najviše izloženi riziku.

Takođe, ne može se zanemariti ni to da je poslednjih godina posebno izražena upotreba mobilnih telefona i drugih uređaja koje vozači koriste u toku vožnje, a koji umanjuju njihovu koncentraciju i smanjuju moć opažanja, a samim tim i mogućnost reagovanja u slučaju neposredne opasnosti. Ovaj problem posebno dolazi do izražaja kada su u pitanju mlađi vozači (početnici), koji još nisu u dovoljnoj mjeri stekli vještine upravljanja motornim vozilom u različitim uslovima i razvili sposobnosti adekvatnog djelovanja u slučaju nastanka iznenadne opasnosti.

5. ZAKONSKE ODREDBE

5.1. Zakonske odredbe u Bosni i Hercegovini

5.1.1. Osnovne odredbe

Član 9.

Pojedini izrazi imaju sljedeća značenja:

- **Učesnik u saobraćaju** je lice koje u saobraćaju na putu upravlja vozilom, ili se nalazi u vozilu ili na vozilu, koje tjeru, vodi ili jaše životinju koja se kreće po putu, kao i pješak ili lice koje svoje poslove i radne zadatke obavlja na putu;
- **Vozac** je lice koje na putu upravlja vozilom;
- **Pješak** je lice koje učestvuje u saobraćaju a ne upravlja vozilom, niti se prevozi u vozilu ili na vozilu, lice koje vlastitom snagom gura ili vuče vozilo, ručna kolica, dječije prevozno sredstvo, bicikl, bicikl sa motorom ili pokretna kolica za nemoćna lica, lice u pokretnoj stolici za nemoćna lica koju pokreće vlastitom snagom ili snagom motora, ako se pri tome kreće brzinom čovječijeg hoda, kao i lice koje klizi klizaljkama, skijama, sankama ili se vozi na koturaljkama;
- **Put** je svaki javni put i nekategorisani put na kojem se odvija saobraćaj;
- **Javni put** je površina od opštег značaja za saobraćaj, koju svako može slobodno da koristi pod uslovima određenim zakonom i koju je nadležni organ proglašio javnim putem, kao i ulica u naselju;
- **Lokalni put** je javni put koji povezuje naselja na teritoriji opštine, ili koji je značajan za saobraćaj na teritoriji opštine;
- **Magistralni put** je javni put koji povezuje veće gradove i važnija privredna područja u bosni i hercegovini i koji se nadovezuje na mrežu odgovarajuće kategorije puteva sa susjednim državama;
- **Put rezervisan za saobraćaj motornih vozila** je javni put po kojem mogu da saobraćaju samo motorna vozila i koji je kao takav označen propisanim saobraćajnim znakom;
- **Vozilo** je svako prevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po putu, osim pokretnih stolica bez motora za nemoćna lica i dječijih prevoznih sredstava;
- **Bicikl** je vozilo koje ima najmanje dva točka i koje se pokreće isključivo snagom vozača;
- **Motorno vozilo** je vozilo koje se pokreće snagom sopstvenog motora i koje je prvenstveno namijenjeno za prevoz lica ili tereta na putevima, ili vuču priključnog vozila, osim vozila koja se kreću po šinama i pomoćnih pješačkih sredstava;
- **Putnički automobil** je motorno vozilo namijenjeno za prevoz lica koje, osim sjedišta za vozača, ima najviše osam sjedišta;
- **Autobus** je motorno vozilo namijenjeno za prevoz lica koje, osim sjedišta za vozača, ima više od osam sjedišta;

- **Vozačka dozvola** je javna isprava koju je izdao nadležni organ i kojom se dokazuje pravo upravljanja vozilom određene kategorije ili potkategorije;
- **Strana vozačka dozvola** je vozačka dozvola i međunarodna vozačka dozvola koju je izdao nadležni organ strane države;
- **Naselje** je prostor na kojem se redovi ili grupe zgrada nalaze s jedne ili s obje strane puta, dajući mu izgled ulice i čije granice određuje nadležni organ za upravljanje putevima saobraćajnim znakovima za obilježavanje naseljenih mjesta;
- **Raskrsnica** je površina na kojoj se ukrštaju ili spajaju dva puta ili više puteva, kao i šira saobraćajna površina koja nastaje ukrštanjem, odnosno spajanjem puteva;
- **Kolovoz** je dio površine puta namijenjen prvenstveno za saobraćaj vozila;
- **Trotoar** je posebno uređena saobraćajna površina namijenjena za kretanje pješaka, koja nije u istom nivou s kolovozom puta, ili je od kolovoza odvojena na drugi način;
- **Pješacka zona** je uređena saobraćajna površina namijenjena za kretanje pješaka, u kojoj je dozvoljeno kretanje motornih vozila s posebnim odobrenjem;
- **Pješacko ostrvo** je uzdignuta ili na drugi način obilježena površina koja se nalazi na kolovozu i koja je određena za privremeno zadržavanje pješaka koji prelaze preko kolovoza, ili ulaze u vozilo i izlaze iz vozila javnog saobraćaja;
- **Kolona** je niz od najmanje tri vozila (osim bicikla, traktora, radne maštine i zaprežnog vozila) koja su zaustavljena na putu, ili se na bliskom međusobnom rastojanju kreću istom saobraćajnom trakom u istom smjeru, pri čemu su brzina kretanja vozila i postupanja vozača medusobno uslovljeni i između kojih, bez ometanja, ne može da uđe drugo vozilo;
- **Saobraćajna nezgoda** je događaj na putu ili koji je počeo na putu, u kojem je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je jedno ili više lica poginulo ili povrijeđeno ili je nastala materijalna šteta;

Član 25.

- (1) Učesnici u saobraćaju dužni su da postupaju u skladu s propisima o pravilima saobraćaja, saobraćajnim znakovima postavljenim na putu i znacima i naredbama koje daju ovlašćena lica.
- (2) Učesnici u saobraćaju dužni su da postupaju u skladu sa saobraćajnim znakovima postavljenim na putu i kad se time odstupa od saobraćajnih propisa. Učesnici u saobraćaju dužni su da postupaju prema svjetlosnom saobraćajnom znaku i kad se taj znak razlikuje od pravila o prvenstvu prolaza izraženom na istom mjestu drugim saobraćajnim znakom.
- (3) Učesnici u saobraćaju dužni su da postupaju prema zahtjevima izraženim pomoću znakova ili po naredbama koje daju ovlašćena lica i kad se time odstupa od propisanih saobraćajnih pravila ili značenja saobraćajnih znakova postavljenih na putu.

5.1.2. Osposobljavanje kandidata za vozača motornih vozila

Član 175.

- (1) Osposobljavanje kandidata za vozače motornih vozila obavljaju auto-škole, kao pravna i fizička lica.
- (2) Osposobljavanje kandidata za vozače motornih vozila mogu da obavljaju i obrazovne ustanove redovnim školovanjem učenika prema obrazovnom školskom programu za profesionalne vozače.
- (3) Auto-škole dužne su da izvode obuku na način kojim će se obezbijediti da kandidati nauče i usvoje saobraćajna pravila i etičke norme ponašanja u saobraćaju, ovladaju tehnikom upravljanja vozilom i steknu ostalo znanje i vještine potrebne za bezbjedno učestvovanje u saobraćaju.
- (4) Vozački ispit za vozača motornog vozila može da polaže kandidat koji se prethodno pripremio za polaganje vozačkog ispita u auto-školi i ako ispunjava i druge uslove za sticanje prava na upravljanje motornim vozilom.

Član 176.

Osposobljavanje kandidata za vozače motornih vozila je djelatnost od posebnog društvenog značaja, a obavlja se po posebnom programu koji obuhvata teoretski dio, praktični dio i program prve pomoći:

1. Teoretski dio osposobljavanja kandidata za vozače motornih vozila obuhvata:

- Osnovne propise o drumskom saobraćaju, uslove za upravljanje vozilom;
- Ponašanje učesnika u drumskom saobraćaju, međusobne odnose i sporazumijevanje učesnika u saobraćaju, čuvanje okoline, ofanzivnu i defanzivnu vožnju, uticaj alkohola, djelovanje opojnih droga na bezbjedno upravljanje vozilom i uticaj drugih nepovoljnih psiho-fizičkih stanja (umor, bolest i sl.);
- Pravila saobraćaja na putevima, saobraćajne znakove i njihovo značenje, znakove koje daju ovlašćena lica, uočavanje i predviđanje saobraćajne situacije, opasnosti koje nastaju zbog nepropisnog preduzimanja radnji u saobraćaju i sl.;
- Vozilo u funkciji bezbjednosti saobraćaja, izvođenje radnji značajnih za uspješno i bezbjedno upravljanje u skladu sa saobraćajnim pravilima i uslovima na putu i u saobraćaju, osnove tehničkog funkcionisanja uređaja na motornom vozilu značajnih za bezbjednost saobraćaja na putevima (uređaji za zaustavljanje, uređaji za upravljanje, uređaji za davanje svjetlosno-signalnih znakova i za osvjetljavanje puta i vozila, pneumatiči, sile koje djeluju na vozilo, bezbjednosne mjere pri vuči vozila, prevoz tereta i lica, te priprema vozila za vožnju);
- Sadržaje koji doprinose povećanju bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju, sadržaje koji doprinose razvijanju humanih odnosa i odnosa uzajamnog poštovanja i razumijevanja među učesnicima u saobraćaju, postupak i dužnosti u slučaju saobraćajne nezgode, kontrolu saobraćaja i kaznenu odgovornost.

2. Praktični dio osposobljavanja kandidata za vozače motornih vozila obuhvata:

- Upoznavanje s vozilom, pripremu vozila za vožnju, učenje osnovnih elemenata vožnje na poligonu ili odgovarajućoj površini (polazak, kočenje i zaustavljanje, promjena stepena prenosa, promjena smjera vožnje, vožnja unazad i polukružno okretanje);
- Učenje vožnje na putevima s manjim intenzitetom saobraćaja u naselju i van naselja (uključivanje i isključivanje, okretanje i vožnja unazad, kočenje i zaustavljanje, parkiranje, mimoilaženje i obilaženje, prestrojavanje i vožnja kroz raskrsnicu, održavanje rastojanja, vožnja na uzdužnom nagibu, prilagođavanje vožnje, predviđanje i izbjegavanje opasnosti);
- Učenje vožnje na putevima s intenzivnim saobraćajem u naselju i van naselja, vožnju u gradu, prilagođavanje brzine, vožnju kroz raskrsnicu s različitim načinom uređenja saobraćaja (ovlašćeno lice, semafor, saobraćajni znakovi i saobraćajna pravila), vožnju u jednosmјernoj ulici, vožnju na putu s više saobraćajnih traka, prestrojavanje, mimoilaženje i preticanje, vožnju na prelazu puta preko željezničke pruge;
- Učenje vožnje u složenim saobraćajnim uslovima, vožnju u koloni, vožnju u vršnom opterećenju drumskog saobraćaja, ponašanje prema pješacima i drugim učesnicima u saobraćaju, samostalnu vožnju, vožnju u posebnim uslovima (noć, kiša, snijeg, magla i sl.).

3. Program prve pomoći obuhvata:

- Ciljeve, zadatke i značaj prve pomoći,
- Postupak radnji pri pružanju prve pomoći (mjere oživljavanja, prestanak disanja i rada srca, besvjesno stanje, krvarenje, otvorene povrede - rane);
- Povrede koje zahtijevaju imobilizaciju i evakuaciju povrijeđenog lica;
- Ostale povrede i oštećenja;
- Značaj zdravstvene sposobnosti za bezbjedno upravljanje motornim vozilom.

Član 177.

- (1) Osposobljavanje kandidata za vozače i polaganje vozačkog ispita obavlja se prema propisima koje donosi ministar, u saradnji s organom nadležnim za obrazovanje.
- (2) Osposobljavanje kandidata za vozače obavljaju auto-škole po ovlašćenju ministara entiteta, kantona i ministra Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine, nadležnih za obrazovanje, nakon što se utvrdi da ispunjavaju uslove određene zakonom i propisima donesenim na osnovu zakona.
- (3) Osposobljavanje kandidata koji imaju fizički invaliditet za vozače mora se obavljati na prilagođenom vozilu za invalide koje mora da atestira ovlašćena institucija ili preduzeće.
- (4) Kontrolu i nadzor nad sprovođenjem propisa iz stava (1) ovog člana, putem zajedničkog stručnog tijela, obavljaju organi nadležni za obrazovanje i unutrašnje poslove.

Član 178.

- (1) Ospozobljavanje kandidata iz oblasti propisa o bezbjednosti saobraćaja može da obavlja licencirano lice s visokom spremom saobraćajnog smjera.
- (2) Lice iz stava (1) ovog člana, osim dokaza o završenoj školskoj spremi, mora da ima vozačku dozvolu i najmanje tri godine iskustva na poslovima bezbjednosti drumskog saobraćaja.
- (3) Ospozobljavanje kandidata za vozače u praktičnom upravljanju vozilom na motorni pogon obavlja vozač-instruktor.
- (4) Ospozobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta pružanja prve pomoći licima povrijeđenim u saobraćajnoj nezgodi obavlja ljekar, a organizuje i sprovodi Crveni krst.
- (5) O uspješno završenoj obuci za vozača motornih vozila auto-škola i Crveni krst izdaju potvrde.
- (6) Bliže odredbe o organizovanju obuke za ospozobljavanje kandidata pravilnikom propisuje ministar, u saradnji s organom nadležnim za obrazovanje, odnosno bliže odredbe o pružanju prve pomoći licima povrijeđenim u saobraćajnoj nezgodi pravilnikom propisuje ministar, u saradnji s organom nadležnim za zdravstvo.

5.2. Dosljedna primjena nastave u praktičnoj obuci kandidata za vozače

Praktična obuka kandidata za vozače u Bosni i Hercegovini je na nezavidno niskom nivou. Kandidati za vozače izlaze sa različitim nivoom i različitim znanjima, ne samo iz obuke iste autoškole, već i iz obuke kod istog instruktora vožnje. Obuka se svodi na to da kandidat za vozača "imitira" vožnju instruktora bez primjene pedagoških, odnosno didaktičkih i metodičkih principa. Vožnja i njeni elementi se uči stihijski, prema trenutnom raspoloženju instruktora. Težište ovog rada je na napuštanju ovakvog načina obuke i prelazak na obuku u kojoj se primjenjuje nastava.

Kada se zna podatak da vozači koji imaju vozačku dozvolu manje od 5 godina učestvuju sa preko 50% od svih vozača učesnika u saobraćajnim nezgodama, može se zaključiti da nam obuka kandidata nije dobra.

Obuka kandidata za vozače se svodi na to da ih instruktori vožnje uče radnjama u vožnji stihijski, zavisno od raspoloženja instruktora i situacije u kojoj se vozilo obuke našlo. Ovo dovodi do toga da instruktor često ne zna šta je sa kojim kandidatom odradio i u kojoj mjeri. U većini slučajeva instruktor vožnje ne objašnjava kandidatu korake za izvođenje radnji, tako da je kandidat primoran da samostalno zaključi kako se neka radnja izvodi. Kod većine instruktora nije formiran stav da kandidata za vozača treba naučiti da sam donosi odluke. Kada se kaže "dosljedna primjena nastave u praktičnoj obuci", onda se to

odnosi na usvajanje i primenu jedinstvenog plana i programa obuke kandidata za vozače za cijelu teritoriju Bosne i Hercegovine i primjena svih onih nastavnih principa koji se mogu primjeniti u praktičnoj obuci kandidata za vozače.

5.3. Preduslov za bezbjedno učešće u saobraćaju sa stanovišta vozača početnika

Preduslov za bezbjedno učešće u saobraćaju sa stanovišta vozača početnika su primjena osnovnih postulata načela bezbednosti saobraćaja i ostvarenje osnovnih ciljeva učenja vožnje.

5.3.1. Primjena osnovnih postulata bezbjednosti saobraćaja

Osnovni postulati bezbjednog učešća u saobraćaju, sa stanovišta vozača početnika su:

1. Postulat postojanja sposobnosti, znanja i umjeća
2. Postulat samosvjesnosti

5.3.1.1. Postulat postojanja sposobnosti, znanja i umjeća

Vozač može biti samo lice koje je psihički i fizički sposobno da upravlja vozilom, i koje posjeduje znanje o propisima saobraćaja i umjeće u upravljanju vozilom. Međutim, ovo nije dovoljan uslov za bezbjedno učešće u saobraćaju. Poznavati propise i umjeti upravljati vozilom ne obezbeđuje samo po sebi bezbjedno učešće u saobraćaju. Svaki vozač, pa i vozač početnik, mora razviti vještina donošenja i blagovremenog sprovodenja ispravnih odluka u svakoj novonastaloj saobraćajnoj situaciji.

5.3.1.2. Postulat samosvjesnosti

Vozač početnik mora biti svjestan da je njegovo sveukupno znanje i umjeće na nivou početnog znanja i umjeća, da je potrebno dosta vremena i pređenih kilometara kako bi stekao vještine i navike. Položen vozački ispit i dobijanje probne vozačke dozvole je samo pravo na dalje uvežbavanje neophodnih radnji u saobraćaju, naučenih u autoškoli, sada samostalno, bez nadzora instruktora vožnje.

5.3.2. Osnovni cilj učenja vožnje

Osnovni cilj učenja vožnje je bezbjedno učešće vozača početnika sa vozilom u saobraćaju. Bezbjedno učešće vozača početnika sa vozilom u saobraćaju se postiže usvajanjem znanja, umjeća, razvijanja sposobnosti i formiranje pravilnog odnosa prema ostalim učesnicima u saobraćaju i životnoj sredini.

5.3.2.1. Poznavanje, razumijevanje i primjena saobraćajnih propisa

Poznavanje saobraćajnih propisa ne može biti puko nabranje odredbi zakona i pratećih propisa. Budućeg vozača treba naučiti da razumije propise i pravila kako bi u svakoj novonastaloj situaciji u saobraćaju, na osnovu dobrog poznavanja i razumjevanja saobraćajnih propisa, mogao donijeti ispravnu odluku.

5.3.2.2. Postizanje zadovoljavajućeg nivoa umjeća upravljanja vozilom

Kandidat za vozača mora poznavati vozilo, umjeti da ga pravilno podesi za vožnju i dobro vladati komandama vozila kako bi mogao bezbjedno upravljati vozilom.

5.3.2.3. Blagovremeno donošenje i sprovodenje ispravnih odluka

Prethodna dva cilja su neophodan, ali ne i dovoljan uslov. U toku obuke treba razvijati sposobnost budućeg vozača da pravilno povezuje teoriju i praksu, kako bi u pravom trenutku za svaku novonastalu situaciju u saobraćaju bio sposoban da doneše i pravovremeno sprovede ispravnu odluku.

5.3.2.4. Uvažavanje i poštovanje ostalih učesnika u saobraćaju

Saobraćaj je visoko organizovan sistem, te je neophodno poštovati i uvažavati sva pravila i sve druge učesnike u saobraćaju. Posebnu pažnju treba obratiti na djecu i nemoćna lica. Saobraćajne nezgode sa dva i više učesnika čine oko 70% ukupnog broja saobraćajnih

nezgoda. One uglavnom nastaju kao rezultat pogrešnih radnji jednog od učesnika u saobraćajnoj nezgodi i nemogućnosti ostalih učesnika da svojom reakcijom otklone ili umanje posljedice tih pogrešnih radnji. Defanzivna vožnja može biti preduslov za eventualno izbegavanje saobraćajne nezgode, odnosno umanjenje posljedica.

5.3.2.5. *Čuvanje životne okoline*

Sve veća gustina saobraćaja uslovila je ugrožavanje životne sredine. Učenjem budućeg vozača defanzivnoj i ekonomičnoj vožnji se postiže dio ovog cilja. Drugi dio ovog cilja se postiže redovnim održavanjem vozila u potpuno ispravnom tehničkom stanju.

5.4. Uloga subjekata lokalne zajednice na aktivnu bezbjednost saobraćaja

Veliki broj saobraćajnih nezgoda u kojima učestvuju vozači sa vozačkim iskustvom manjim od pet godina, u velikoj mjeri dovodi u pitanje način i kvalitet obuke kandidata za vozače. Od kvaliteta obuke kandidata zavisi kakav će se vozač naći u saobraćaju i koliko će poštovati pravila i propise. U radu su prikazani načini djelovanja subjekata lokalne zajednice na aktivnu bezbednost saobraćaja prilikom obuke kandidata za vozače. Uticaj subjekata lokalne zajednice objašnjen je kroz četiri osnovna elementa bezbjednosti saobraćaja – čovjek, vozilo, put i okruženje.

Mjere za smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica mogu se posmatrati sa dva aspekta: mjere aktivne i mjere pasivne bezbjednosti. Aktivna bezbjednost saobraćaja je dio naučne discipline bezbjednosti saobraćaja koji ima za cilj da sprečava (prevenciju) ili smanjuje broj (redukciju) saobraćajnih nezgoda. Pasivna bezbjednost saobraćaja ima za cilj da smanji broj i težinu posljedica saobraćajnih nezgoda koje su se već dogodile. Iz ovih definicija se uočava da je osnovna razlika između aktivne i pasivne bezbjednosti saobraćaja u tome da se aktivna bezbjednost odnosi na sve radnje koje se mogu preuzeti prije dešavanja saobraćajne nezgode.

5.4.1. *Aspekti aktivne bezbjednosti saobraćaja u obuci kandidata za vozače*

5.4.1.1. *Aktivna bezbjednost vozača*

Vozač, tj. čovjek, je najvažniji faktor bezbjednosti saobraćaja jer sve počinje i završava se sa čovjekom. Postoji veliki broj elemenata koji utiču kako na aktivnu, tako i na pasivnu

bezbjednost saobraćaja. Neki od tih elemenata su: sposobnost vozača, znanje vozača, stavovi vozača, sigurnost i snalaženje u složenijim i opasnijim situacijama i sl.

Znanje kao preduslov za bezbjedno upravljanje vozilom je veoma važna karakteristika koju moraju sticati i posjedovati kandidati za vozače. Znanje predstavlja sveukupnost usvojenih redukovanih elemenata, neophodnih za kvalitetno upravljanje automobilom. Autoškole kao subjekat lokalne zajednice ovde imaju najveći uticaj i od njih zavisi kako će kandidat biti obučen, sa kojim znanjem će kasnije on samostalno učestvovati u saobraćaju i da li će biti pretnja ili ne ostalim učesnicima.

5.4.1.2. Aktivna bezbjednost vozila

Veliki uticaj na aktivnu bezbjednost, kao subjekat lokalne zajednice, imaju i preduzeća ovlašćena za vršenje tehničkih pregleda na vozilima. Vozila za obuku kandidata moraju na svakih 6 mjeseci ići na tehnički pregled.

5.4.1.3. Aktivna bezbjednost puta

Na ovaj element bezbjednosti najveći uticaj imaju preduzeća za održavanje puteva koja su jedan od osnovnih subjekata lokalne zajednice. Opštine sa većim budžetom mogu više ulagati u komunikacije na svojoj teritoriji i obrnuto.

5.4.1.4. Aktivna bezbjednost okruženja

Sve ono što utiče na bezbjednost saobraćaja, a što se ne odnosi na čovjeka, vozilo i put spada u uticaje okruženja.

Na dio faktora lokalna zajednica ne može uticati. Tu prije svega mislimo na nepovoljne vremenske uslove. Nasuprot njima, lokalna zajednica može uticati na roditelje i prijatelje kandidata i njihov uticaj na obuku.

Ukoliko roditelji ili prijatelji voze agresivno, ne poštuju saobraćajna pravila i propise i o tome pričaju, to će imati veliki uticaj na kandidata u toku njegove obuke, a kasnije i prilikom samostalnog upravljanja vozilom. Vozači čiji su roditelji imali tri ili više saobraćajnih prekršaja, imaju 38% veću vjerovatnoću da načine prekršaj nego ostali vozači. Lokalna zajednica putem medija može uticati na starije vozače čija će djeca, rođaci, prijatelji polagati vozački ispit i kasnije upravljati samostalno. Uticaj medija na već izgrađene stavove i način ponašanja je toliki koliko se lice, na koje se želi reagovati, hoće

prilagođavati i korigovati. Pored medija, na ovu kategoriju vozača uticaj iskazuje i MUP i pravosudni organi koji putem mjera iz svog domena sankcionišu nesavjesne vozače. Ukoliko se kandidat u svojstvu putnika nalazio u vozilu kada je vozač prekontrolisan i sankcionisan (roditelj ili prijatelj kandidata), taj kandidat će i u toku obuke a i kasnije sigurno imati to u vidu kada se nađe u situaciji da može prekršiti pravila saobraćaja.

Uticaj kontrole u toku obuke sigurno ima uticaja na bezbjednost. Po važećim zakonima, kontrolu obuke mogu vršiti organi saobraćajne policije, i to policijski službenici u uniformi koji vrše redovnu kontrolu saobraćaja i policijski službenici koji su zaduženi za praćenje rada u autoškolama. Pored provjere ispunjenja osnovnih uslova za učešće u saobraćaju po pitanju opreme, najveća pažnja bi se trebala posvetiti tehničkoj ispravnosti vozila. Vozila za obuku na tehnički pregled idu svakih 6 meseci, ali zbog skoro svakodnevnog angažovanja, veća je vjerovatnoća da dođe do otkaza pojedinih sistema.

Kontrola obuke vozača od strane pripadnika MUP-a koji kontrolisu rad u autoškolama je, po mišljenju rukovodilaca autoškola i samih instruktora, važnija. Prilikom ovih kontrola, pored ispunjenja opštih uslova za učešće u saobraćaju, pripadnici MUP-a kontrolisu i svu dokumentaciju za izvođenje obuke. Pošto nije isključeno da instruktori realizuju određeni broj časova bez vođenja dokumentacije o obuci, a sve u cilju veće zarade, ovakve kontrole su neizbjježne.

Instruktori u manjim gradovima, gdje je manji broj pripadnika MUP-a koji vrše kontrolu, znaju da su „bezbjedni” od kontrole u toku popodneva, kao i tokom vikenda. Redovnijim kontrolama bi se sprecilo da instruktor realizuje veći broj časova u toku dana čime bi doveo u pitanje svoju sposobnost za kontrolu rada kandidata koji se obučavaju pri kraju dana i sl. U vremenu kada se očekuje stupanje na snagu novih propisa koji će poskupiti obuku vozača, i kada je interesovanje kandidata veće, prekoračenje broja dozvoljenih časova je svakodnevica.

Još jedan faktor okruženja je i prisustvo sputnika u vozilu. U vozilima za obuku vozača se u toku obuke ne smiju prevoziti druga lica. Međutim, postoje primjeri da u cilju uštede goriva za dolazak na poligone, ili u naseljima gdje ne postoji semaforisane raskrsnice, te se u njima obuka u javnom saobraćaju ne može vršiti, instruktor dozvoli još nekom kandidatu da se preveze vozilom za obuku dok drži čas sa drugim kandidatom. Ovakvo kršenje pravila može uticati na bezbjednost saobraćaja. Kandidat sa kojim se u to vrijeme izvodi obuka može, upravo zbog činjenice da se krše pravila, imati tremu što može dovesti do slabije koncentracije i pojave većeg broja grešaka.

6. PRIJEDLOG PREVENTIVNIH I REPRESIVNIH MJERA LOKALNE ZAJEDNICE NA MLADE VOZAČE

6.1. Uticaj edukacije mladih na povećanje bezbjednosti saobraćaja

Savet za bezbjednost saobraćaja na putevima na teritoriji Zeničko-dobojskog kantona je od 2014. godine počeo sa edukacijom mladih kada su u pitanju zablude mladih u saobraćaju. U 2014. godini izvedena je edukacija sa učenicima trećeg razreda srednjih škola kao i sa studentima visokoškolskih ustanova u Zenici. Izvršeno je anketiranje mladih neposredno prije sprovedene edukacije sa ciljem da se vidi koliko znanja imaju mladi kada je bezbjednost saobraćaja u pitanju. Isto anketiranje izvršeno je i na kraju edukacije sa drugim mlađim licima slušaocima predavanja. Cilj je da se sagleda znanje mladih prije i poslije edukacije, kao i da se sagleda uticaj edukacije na promjenu znanja, a time i stava mladih kada je u pitanju učestvovanje u saobraćaju.

Mladi vozači učestvuju u dosta većem broju saobraćajnih nezgoda u prvim godinama nakon polaganja vozačkog ispita u odnosu na ostale starosne grupe. Procenat mladih vozača koji su učestvovali u saobraćajnoj nezgodi sa smrtnim posljedicama je vrlo visoka. U skoro svakoj četvrtoj nezgodi sa smrtnim posljedicama učestvovao je vozač mlađi od 25 godina. Mladi vozači učestvuju sa 26% svih nezgoda sa težim posljedicama tj. smrt ili teške tjelesne povrede.

U Bosni i Hercegovini mladima se smatraju lica starosti 15 do 30 godina. U 2014. godini iz ove starosne grupe poginulo je 138 lica, dok je njih 5663 povrijeđeno. U odnosu na 2013. godinu broj mladih poginulih u nezgodama je manji za 10,4%, dok je broj povrijeđenih povećan za 4,4%. (Agencija za bezbjednost saobraćaja). U 2014. godini se dogodilo nekoliko saobraćajnih nezgoda sa smrtnim posljedicama koje su potresle javnost, a u kojima su vozilom upravljali mladi vozači.

Stručnjaci su složni da mladi vozač može biti bezbjedan u saobraćaju ako posjeduju znanje, dobre vještine upravljanja, ali mora posjedovati i pravilan stav o saobraćaju.

Savet za bezbjednost saobraćaja grada Zenice je od 2013. godine počeo sa edukacijom mladih o najčešćim zabludama koje mladi imaju, a tiču se učešća u saobraćaju. U 2013. i 2014. godini edukovano je oko 2400 mladih starosti 16 do 22 godine.

6.2. Subjekti koji utiču na povećanje bezbjednosti saobraćaja

Neosporno je da se dio uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda odnosi i na subjekte koji su zaduženi za upravljanje i ispravno funkcionisanje cjelokupnog sistema drumskog saobraćaja. Pri analizi mladih vozača, kao rizične kategorije učesnika u saobraćaju bitno je istaći subjekte koji utiču na osposobljavanje i ponašanje mladih vozača.

Među ovim subjektima, najveći značaj imaju:

1. Stručne organizacije za osposobljavanje i autoškole;
2. Organizacije za preventivne akcije i aktivnosti;
3. Školske i predškolske ustanove (odgoj i obrazovanje);
4. Porodica (odgoj i opšta kultura);
5. Mup (kontrola saobraćaja i vozača);
6. Savjeti za bezbjednost saobraćaja (koordinacija);
7. Sudovi i tužilaštva (represivne mjere).

Problem i rizik u funkcionisanju svih prethodno navedenih subjekata nastaje nesavjesnim, neodgovornim, nedovoljno angažovanim i nestručnim radom bilo kojeg subjekta, zbog čega mogu da se pojave greške i propusti u drumskom saobraćajnom sistemu koji, u određenim uslovima, mogu imati za rezultat nastanak saobraćajne nezgode. Jasno je i to da ugroženost mladih vozača u saobraćaju zavisi od toga kako će subjekti provoditi odgovarajuće preventivne mjere, kao i od toga koliko će preduzimanje preventivnih mjer biti vođeno na osnovu prethodno obavljenih, odgovarajućih analiza i istraživanja, a ne nasumičan izbor onih koji treba da provode te aktivnosti.

Svaki od prethodno navedenih subjekata može direktno uticati na sistem bezbjednosti saobraćaja (čovjek, put, vozilo, okolina), što se realizuje preko nadležnosti, usaglašavanja i preduzimanja odgovarajućih mjer kojima se rješava određeni problem vezan za ponašanje vozača u drumskom saobraćaju. Međutim, ovakav način rada uglavnom nije zadovoljavajući, jer za rezultat ima veliki broj rješenja koja u praksi vrlo često nije moguće realizovati ili se djelimično i nepotpuno realizuju.

6.3. Unapređenje ponašanja mladih vozača u lokalnoj zajednici primjenom vršnjačke edukacije

Mnoge organizacije aktivno unapređuju bezbjednost saobraćaja u Zenici primenjujući različite metode. Uzevši u obzir aktuelno stanje bezbjednosti saobraćaja u Zenici, odlučeno je da se pokrene novi školski projekat radi unapređenja ponašanja mladih učesnika u saobraćaju. Na tribini vršnjaci međusobno diskutuju nakon čega sledi kratko predavanje koje drže učenici.

Učesnici diskusije o temama važnim za bezbednost saobraćaja su članovi tima za vršnjačku edukaciju, kao i slučajno izabrani učenici iz publike. Pre diskusije članovi tima zamole publiku da učestvuje u kratkoj anketi kako bi se utvrdili njihovi stavovi i znanje o bezbednosti saobraćaja. Otvorena rasprava otkriva važne činjenice o kojima se kasnije govori u predavanju. Svrha tribine je da se podstakne bezbedno ponašanje u saobraćaju. Nakon svake tribine sprovodi se evaluacija. Ona pokazuje da se mladima ovaj metod dopada i da ga dobro prihvataju.

Međutim, krajnji rezultat još uvek nije na zadovoljavajućem nivou, jer evaluacioni podaci ukazuju da gotovo polovina učesnika tribine i dalje ima poteškoća u usvajanju modela bezbednog ponašanja u saobraćaju. To ohrabruje da se nastavi sa projektom vršnjačke edukacije, da se nastoji da se projekat poboljša i da se uči o stavovima mlađih o bezbednosti saobraćaja. Projektom se želi unaprediti bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici i podstakne bezbedno ponašanje u saobraćaju.

Sve je veće stradanje mlađih učesnika u saobraćaju (trećina stradalih lica), zbog čega je neophodno preuzeti određene korake i mjere u svrhu unapređenja njihovog ponašanja. U Strategiji bezbjednosti saobraćaja Bosne i Hercegovine za period od 2015 - 2020. godine navode se, kao osnova za unapređenje bezbjednosti saobraćaja, kontinuiran sistem edukacije i preventivnih aktivnosti kojima će se uticati na svijest o problemu bezbjednosti saobraćaja, uspostavljanje i sprovođenje vršnjačke edukacije.

Prema Zakonu o bezbednosti saobraćaja obrazovno – vaspitne ustanove (predškolske ustanove, osnovne škole, srednje škole itd.) su odgovorne za saobraćajno obrazovanje i vaspitanje učenika i predstavljaju jedan od najznačajnijih subjekata koji doprinosi unapređenju znanja, stavova, vještina i ponašanja učesnika u saobraćaju. Polazeći od te činjenice, započeti su projekti o bezbjednosti mlađih u saobraćaju u vidu održavanja javnih tribina.

Postavljena su *tri cilja*:

1. Da se kroz ovaj projekat vrši edukacija mlađih učesnika u saobraćaju o značaju bezbjednog ponašanja u saobraćaju,
2. Da se pomogne mlađima da edukuju svoje vršnjake o značaju bezbjednog ponašanja u saobraćaju, i
3. Da se na taj način šire pozitivni stavovi o bezbjednom ponašanju učesnika u saobraćaju.

Bezbjednost mlađih u saobraćaju je tema kojom se danas u Bosni i Hercegovini bave mnogi. Malo je onih koji svakodnevno žive i rade sa mlađima u srednjim školama. Nastavnici u srednjim školama su povlašćeni, jer imaju priliku da budu na izvoru važnih informacija o stavovima mlađih, jer ponašanje čovjeka kao najvažnijeg faktora bezbjednosti saobraćaja prije svega zavisi od njegovog stava prema sopstvenoj i tuđoj bezbjednosti u saobraćaju.

Takva prilika je iskorišćena kroz projekat vršnjačke edukacije – Tribine o bezbjednosti mladih u saobraćaju, imajući u vidu da je vršnjačka edukacija međunarodno priznat metod, koji se smatra jednim od najvažnijih i najefektivnijih metoda obrazovanja mladih. Kao takva, vršnjačka edukacija podrazumjeva kontinuiran, sistematizovan i planski vođen proces prenošenja obrazovnih poruka vršnjačkim grupama, usmjeren na izazivanje promjena na individualnom i na grupnom nivou, što je upravo i cilj – da se izazovu promjene u ponašanju mladih učesnika u saobraćaju tj. da se unaprijedi.

U projektu učestvuju učenici tehničkih škola iz Zenice. Tribina počinje predstavljanjem voditelja tribine i učesnika diskusije, od kojih su pojedini slučajno izabrani iz redova publike.

Nakon završetka diskusije u kojoj su pored izabranih diskutanata i učenici iz publike imali priliku da iznesu svoje mišljenje i postavljaju pitanja, voditelj prelazi na analizu anketa koje su učenici – slušaoci tribine popunjavali prije početka tribine.

Ankete sadrže određeni broj pitanja o stavovima u vezi izabrane teme važne za bezbjednost mladih u saobraćaju, ali i pitanja koja ocjenjuju znanje o toj temi. Ankete su zatvorenog tipa i učenici najčešće treba da izaberu jedan ili dva tačna od četiri ili pet ponuđenih odgovora. Voditelj saopštava uspješnost učenika u rješavanju pitanja vezanih za znanje i koji su tačni odgovori. Ponekad učenici komentarišu tačne odgovore.

Cjelokupan tok diskusije vodi ka zaključnom djelu tribine – predavanju uz odgovarajuću prezentaciju na projektoru. Prezentaciju i predavanje pripremaju učenici uz pomoć nastavnika. Sadržaj predavanja nije direktno usmjeren na analizu i objašnjenje kako određeni oblik rizičnog ponašanja u saobraćaju izaziva opasne situacije i kako te situacije izbeći.

Naprotiv, smatrajući da učenici nemaju potrebna stručna znanja za vršenje analiza slučaja ili vještačenje određenih primjera saobraćajnih nezgoda, odlučeno je da se predavanje potpuno preusmjeri na posljedice nebezbjednog ponašanja u saobraćaju. Predavači se smjenjuju tokom predavanja i svako priča jedan mali deo, što doprinosi kvalitetnijem izlaganju predavača i dinamici predavanja. Koriste se dostupne statistike, grafovi i slike koje učenici pronalaze na internetu. Tekstovi koji prate slike i sama izlaganja se slažu u svojevrsni scenario za tribinu i pažljivo se planiraju.

Ciljevi predavanja su da određeni oblik rizičnog ponašanja bude prepoznat od strane slušalaca, da se kroz prikaz posljedica argumentuje zašto ne treba postupati rizično i naravno, da se što je moguće više utiče na izgradnju negativnog stava slušalaca prema rizičnom ponašanju, odnosno formira pozitivan stav prema bezbjednosti saobraćaja.

Uspješnost realizacije zadataka, koji predavači postavljaju kroz tribinu, se provjerava kroz evaluacioni obrazac koji slušaoci popunjavaju na kraju tribine. Statistika o broju povređenih ili poginulih mladih učesnika u saobraćaju se kroz primjere prikazuje kao

relativna vjerovatnoća da se određeni rizik dogodi i postaje argument koji slušaoci mogu da koriste u diskusiji sa prijateljima ili jednostavno kao ključni razlog zašto ubuduće neće da se rizično ponašaju u saobraćaju.

Osnovni rizici za mlade u saobraćaju su visoka popunjenošt vozila kada mladi izlaze u noćni provod, neiskustvo vozača i velika brzina, alkoholisanost svih u vozilu i umor koji utiču na psihofizičke karakteristike vozača i ponašanje putnika. Imajući u vidu da većina slušalaca (učenika) još uvek nema svoj automobil, ali da oni koji imaju vozačku dozvolu (uglavnom probnu) često imaju priliku da voze svoje vršnjake, fokus predavanja je na bezbjednosti mlađih putnika u automobilima.

Na primjer, cilj je da učenici ne pristaju da budu putnici u vozilima kojima upravljaju vršnjaci i drugi vozači koji voze kada su pod dejstvom alkohola ili dok upravljaju vozilom prekoračuju ograničenja brzine. Zadatak predavača je da svojim predavanjem postignu da slušaoci zapamte broj mlađih koji su izgubili život u poslednjih nekoliko godina upravo zbog nezgoda koje su nastale uslijed nepropisne i neprilagođene brzine ili lošeg psihofizičkog stanja vozača (alkoholisanosti). Ovakvo tumačenje, mada relativno, ostavlja snažan utisak na slušaoce tribine.

Možda učenici nisu stručni da objasne uzroke i okolnosti nastanka saobraćajne nezgode, ali svakako mogu da razumiju posljedice. Primjeri iz vršnjačke grupe sa potresnim isповjestima članova tima o gubitku dragih prijatelja i rođaka ili teškim povredama koje ostavljaju trajne posljedice pojačavaju utisak koji na slušaoce ostavlja diskusija i predavanje. Nerjetko pored članova tima svoja iskustva iznose i slušaoci iz publike, pa je važno što u projektu učestvuju i školski psiholozi koji uznemirene učenike znaju da smire.

6.4. Mogućnost uticaja lokalne zajednice na povećanje bezbjednosti među mlađim vozačima

Lokalna vlast, u kojoj bi trebalo raditi tijelo za bezbjednost saobraćaja, svoj uticaj na obuku vozača može iskazati putem koordinacije aktivnosti svih subjekata koji doprinose poboljšanju obuke kandidata, a time i bezbjednosti saobraćaja. Finansiranje izgradnje i održavanja poligona, puteva i ulica, kao i različitih programa bezbjednosti saobraćaja, najčešći je problem na koji lokalna vlast ima veliki uticaj.

Autoškole kao najvažniji subjekat u obuci vozača, najviše mogu uticati na sticanje znanja, vještina, stavova i ponašanja, a time i na bezbjednost saobraćaja. Njihov uticaj se može povećati:

- 1) Sprovodenjem teoretske nastave sa kandidatima.

- 2) Učenjem kandidata bezbjednoj vožnji, a ne samo elementima za polaganje praktičnog djela ispita.
- 3) Profesionalnim odnosom prema obuci kandidata (poštovanje plana i sistematičnosti u obuci, poštovanje trajanja časova obuke, poštovanje minimuma znanja prilikom izlaska na ispit, kvalitetnijim održavanjem vozila i sl).
- 4) Modernizacijom voznog parka u skladu sa mogućnostima i sl.

Organii Ministarstva unutrašnjih poslova svoj uticaj na poboljšanje obuke kandidata, a time i na bezbjednost u saobraćaju, mogu iskazati na sljedeći način:

- 1) Redovnim kontrolama u toku radnog i van radnog vremena, ne dozvoliti nepravilan rad autoškola.
- 2) Na polaganju ispita, policijski službenici moraju zahtjevati minimum znanja kandidata.
- 3) Uključivanje i ispomoć u radu drugih subjekata (školske i predškolske ustanove...) i sl.

Preduzeća zadužena za održavanje puteva imaju uticaja na sljedeće elemente:

- 1) Održavanje komunikacija i površina za vježbanje na poligonu za obuku. U mjestima gdje nema poligona, sagledati mogućnost izgradnje istih.
- 2) Izgradnja i održavanje puteva i ulica sa akcentom na pravilnom postavljanju saobraćajne signalizacije (iskazuje uticaj na sve učesnike u saobraćaju) i sl.

Obrazovni sektor (stručne škole za obuku vozača i instruktora, ali i predškolske ustanove, osnovne i srednje škole) predstavlja osnov gdje se formiraju ispravni stavovi. Pozitivan uticaj može iskazati na sljedeći način:

- 1) Podizanjem nivoa obrazovanja kandidata za instruktore vožnje i vozače motornih vozila.
- 2) U saradnji sa ostalim subjetima (MUP, AMSS, srednje saobraćajne škole i sl.) obezbjediti kvalitetnije saobraćajno obrazovanje u školskim i predškolskim ustanovama, realizacijom raznih programa i akcija za đake i sl.

U današnjem vremenu **mediji** imaju veliki uticaj na povećanje svijesti stanovništva o problemima u bezbjednosti saobraćaja sa posebnim osvrtom na obuku vozača. Svoj uticaj mediji mogu iskazati redovnjim izvještavanjem o realizaciji programa i akcija vezanih za bezbjednost saobraćaja, kao i podržavanjem inicijativa iz oblasti bezbjednosti saobraćaja svojim obavještavanjem.

Ostali subjekti lokalne zajednice u manjoj mjeri mogu uticati na bezbjednost saobraćaja prilikom obuke kandidata.

6.5. Edukacija i prevencija u oblasti saobraćaja

6.5.1. Ministarstvo za obrazovanje, nauku i mlade Zeničko-Dobojskog kantona

Neosporna je činjenica da učenici moraju biti educirani i usvojiti određene elemente i znanja iz poznavanja saobraćajnih propisa, vrste puteva, vrste saobraćaja i slično, ali u konačnici, isti ti učenici takve sadržaje će učiti u autoškolama i dobit će uvjerenja o položenoj vožnji ili testovima samo i samo ako potpuno savladaju spomenute sadržaje.

Uprkos tome, zašto se dešavaju saobraćajne nezgode, zašto toliko ljudi strada u saobraćajnim nezgodama? Zašto je ljudski faktor najčešći uzrok saobraćajnih nezgoda? Pripremamo li naše učenike za cjeloživotno učešće u saobraćaju? Da li smo u svom odgojno - obrazovnom radu doprinjeli da učenici usvajaju znanja, navike i vještine neophodne za sigurno učešće u saobraćaju? Koliko kod učenika razvijamo odgovornost za vlastite i tuđe živote u saobraćaju?

Koliko naši nastavnici čvrsto vjeruju u činjenicu da su efekti ranog odgojnog rada u oblasti prevencije u saobraćaju, u mnogome efikasniji za ličnost nego represivne mjere koje će društvo nametnuti pojedincu? Koliko se svi kao pojedinci pitamo o vlastitom doprinosu smanjenja smrtnosti u saobraćaju? Koji su razlozi upotrebe alkohola, droge, medikamenata prije upravljanja motornim vozilom? Zašto djeca prelaze na crvenom svjetlu na semaforu, iako znaju da je zabranjeno?

Koliko smo svjesni značaja teorije učenja po modelu u oblikovanju pozitivnih stavova o saobraćaju kod učenika? Da li ćemo obrazovati vozače sa instant programima u autoškolama koji sadrže 35 časova motoričke obuke ili ćemo se voditi savremenijim pristupom i sa odgojem i obrazovanjem vozača početi od najranijeg životnog doba?

Ministarstvo za obrazovanje, nauku i mlade putem nastavnih planova i programa ima dugoročne ciljeve u formiranju ličnosti sa svim njenim karakteristikama, znanjima i vještinama. Smijemo li mi kao institucija za odgoj i obrazovanje zažmiriti nad znanstvenom činjenicom da se stavovi, navike i kultura življjenja i ponašanja počinju razvijati od najranije dobi.

Osobama koje se bave odgojno - obrazovnim radom jasno je da u obrazovanju ne postoje instant rješenja, već samo dugoročan put sa dobro postavljenim ciljevima i idejama. Osjećamo li se moralno odgovornim ako za deset ili petnaest godina društvo bude represivno kažnjavalo pojedince, naplaćujući kazne za nepoštovanje saobraćajnih propisa i kulture dok mi istim tim pojedicima odnosno našim sadašnjim učenicima nismo pružili dovoljno znanja i vještina za cjeloživotno učešće u saobraćaju.

Ne zaboravimo u našim rukama su životi budućih generacija, a bezbjednost u saobraćaju dio je nacionalne sigurnosti svake zemlje. Naročitu pažnju poklanjamo psihološkom pristup u saobraćajnoj prevenciji, gdje se naglašava lična savjest i odgovornost kao odrednice ponašanja u saobraćaju.

Razvoj savjesti i odgovornosti počinje od najranijeg životnog doba, a završava sa formiranjem moralne ličnosti, tj. kada se osoba ponaša u skladu sa svojim internaliziranim normama, neovisno od vanjskih faktora kao što su nagrada ili kazna. To znači da će pojedinac staviti sigurnosni pojas jer posjeduje spoznajnu o značaju pojasa za očuvanje vlastitog života neovisno od toga da li će ga zaustaviti policija i da li će morati platiti kaznu (represija).

Pripremiti osobu za saobraćaj ne znači samo upoznati je sa saobraćajnim pravilima i propisima, nego je nužno, pored obrazovnih postići i odgojne efekte tj. formirati navike, stavove i shvatanja.

Osposobljavanje za saobraćaj je nedvojbeno dio jedinstvenog odgojno - obrazovnog sistema, tj. organiziranog procesa poučavanja. Pripremanje osobe za učešće u saobraćaju ne treba početi ospesobljavanjem u autoškoli, već od trenutka kada dijete prolazi kroz cijelu vertikalu obrazovanja.

Autoškola ima svoj posebni odgojno - obrazovni utjecaj, ali ona ne bi smjela imati prednost nad klasičnim odgojno - obrazovnim sistemom. Autoškola bi trebala biti kruna dugoročnog rada porodice, škole i društvene zajednice.

Svakodnevno smo svjedoci da se dešavaju saobraćajne nezgode sa tragičnim posljedicama, a znamo da niti jedan predavač u autoškoli (saobraćajni inženjer) nije pogrešno naučio kandidata neko saobraćajno pravilo ili znamo da mu nije rekao da prolazi na crveno svjetlo, da vozi pod utjecajem alkohola, a nezgode se ipak dešavaju.

Šta je uzrok saobraćajnih nezgoda, ako je kanidat uspješno položio ispit čak i bez jedne greške? Odgovor je očevidan - ličnost učestvuje u saobraćaju sa svim svojim karakteristikama.

Stoga je jedan od zadataka Ministarstva za obrazovanje nauku i mlade Zeničko-Dobojskog kantona oblikovanje i pripremanje ličnosti učenika za bezbjedno učešće u saobraćaju, povećanje saobraćajne kulture u zajednici i u konačnici, smanjenje saobraćajnih nezgoda, a sve to kroz određene nastavne procese.

Kao obrazovna institucija kojoj je pripala čast ali i velika odgovornost edukacije i prevencije iz oblasti saobraćaja između ostalog radimo i na:

- 1) Edukaciji djece i omladine, cjelokupne populacije iz oblasti saobraćaja;
- 2) Edukaciji instruktora vožnje;

- 3) Edukaciji ispitivača vožnje;
- 4) Edukaciji kandidata za polaganje vozačkih ispita;
- 5) Istraživanju i publikacijama iz oblasti saobraćajne prevencije;
- 6) Edukaciji i osvješćavanju učesnika u saobraćaju na postojanje niza faktora nastanka saobraćajnih nezgoda;
- 7) Komunikaciji (edukativno - preventivno djelovanje) sa javnošću u cilju iskazivanja značaja saobraćajne problematike.

6.6. Konkretan prijedlog Javne politike

6.6.1. Prijedlog preventivnih mjera unapređenja ponašanja mladih vozača i bezbjednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici

6.6.1.1. Problem: Ponašanje mladih vozača

Rješenje: Edukacija mladih o navedenom problem

Edukacija mladih – uključivanje u nastavni plan i program srednjih škola poseban predmet koji bi se bavio pitanjima o vožnji pod dejstvom alkohola, vožnji pod uticajem opojnih sredstava, efektima konzumiranja istih i druge teme kojima bi se mladima razvijala svijest o relaciji uzrok/posljedica.

6.6.1.2. Prednosti i mane uvodenja preventivnih mjera za unapređenje ponašanja mladih vozača

Glavna pozitivna karakteristika unođenja navedenih preventivnih mjera jeste u osposobljavanju mladih ljudi da bolje shvate društvo u kojem se nalaze, da im se ugradi osnovno znanje o društvenim problemima, o posljedicama tih problema i da se na taj način osposobe za doношење ispravnih odluka povodom mnogih pitanja koja im predstoje u godinama koje dolaze.

Glavni problem realizacije unođenja navedenih preventivnih mjera jeste u sprovođenju promjene nastavnih planova po školama, kao i angažovanje stručnjaka iz različitih oblasti za potrebe predavanja. Prema navedenom planu, svaka škola bi morala imati angažovano minimum tri stručnjaka: sociolog, kriminolog i psiholog.

6.6.2. Prijedlog represivnih mjera unapređenja ponašanja mladih vozača i bezbjednosti saobraćaja u lokalnoj zajednici

U okviru uvođenja represivnih mjera obavezni psihološki savjetovanje uz psihološku procjenu vozača kojima su izrečene mjere zabrane upravljanja motornim vozilom, odnosno obavezni psihološki savjetovanje za određeni broj prekršaja predviđenih Zakonom o bezbjednosti saobraćaja (vožnja pod dejstvom alkohola, prekoračenje brzine, prolazak kroz crveno svetlo itd,) ukoliko licu budu oduzeta više od 10 kaznenih bodova.

Agencija za bezbjednost saobraćaja već uveliko sprovodi tzv. obavezno pohađanje seminara odnosno rehabilitacije lica kojima je oduzeta vozačka dozvola. U tom postupku, za vraćanje vozačke dozvole, lica su dužna da ponovo pohađaju nastavu i da ponovo polažu vozački ispit. Međutim, kako sprečiti da do tog momenta uopšte i dođe.

Oduzimanje kaznenih bodova predstavlja odličnu mjeru koja je uvedena Zakonom o bezbednosti saobraćaja, ali kako uticati na vozače, posebno mlade vozače, da shvate ozbiljnost svojih prekršaja i kako uticati na njih da se ophode olako prema njima.

Javna politika koja predlaže uvođenje represivnih mjera bi se odnosila konkretno na:

Sva lica, odnosno vozači kojima se izrekne mjeru zabrane upravljanja motornim vozilom, a u momenat izricanja te mjeri imaju više od 10, a manje od 18 oduzetih bodova, morali bi imati obveznu psihološku procjenu i rad sa psihologom na utvrđivanju činjenica koje dovode do tog ponašanja, a u trajanju mjeru zabrane upravljanja vozilom, izuzev u situacijama kada se oduzima vozačka dozvola, a za čiji povraćaj već postoji obavezno pohađanje seminara i ponovno polaganje vozačkog ispita.

Problem kod definisanja ove politike jeste što bi se Zakonom moralno detaljno definisati u kojim slučajevima dolazi do primjene ove vrste mjeri, kao i šta se pod tim konkretno podrazumeva. Generalno, svrha ove javne politike jeste ustvari da se isljučivo preventivno djeluje na vozače koji su, ako se u obzir uzme broj oduzetih bodova, u suštini izvršili više saobraćajnih prekršaja.

Uopšteno gledano, vjerujemo da je većini građana, vozača, posebno mladim ljudima, veći problem, ne pitanje „šta ćemo tamo raditi“, već pitanje „zašto uopšte moram da idem tamo“. Vođeni prostom logikom prethodno navedenog, smatramo da bi veći uticaj na mlade vozače imali takoreći „obavezni dopunski časovi“ odnosno sama obaveza odlaska na iste, nego bilo koja druga kaznena politika.

6.6.2.1. Prednosti i mane uvođenja represivnih mjera za unapređenje ponašanja mladih vozača

Prednost je ta što bi se obavezan rad sa psihologom odvijao grupno ili pojedinačno, u zavisnosti od vrste prekršaja i same procjene psihologa.

Svrha ove mjere jeste dvosmerna:

- 1) Preventivno uticanje na mlade vozače i psihološka procjena svakog od njih,
- 2) Podaci bi bili centralizovani, te bi se mogli iskoristiti i u druge svrhe (u radu MUP-a, sudstva itd).

Nedostatak uvođenja ovakvih mjeri jeste mogućnost sprovođenja ove mjeri u smislu adekvatnog izbora i stručnosti ljudi za obavljanje ovih poslova. Koliko bi psiholozi morali biti potkrepljeni znanjem iz oblasti bezbjednosti saobraćaja ili koliko je uopšte oblast važna za psihološku procjenu ličnosti, pitanje je kojim bi se moralno dobro pozabaviti ako se u bilo kom smislu ovakva mera počne razmatrati za primjenu.

6.7. Formiranje posebnih radnih tijela na lokalnom nivou za bezbjednost saobraćaja

Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima donosi značajne novine u domenu mogućnosti za unapređenje bezbjednosti saobraćaja, kako na nivou države, tako i na nivou jedinica lokalne samouprave, opština i gradova. Opština i gradovima su opredeljena novčana sredstva naplaćena od kazni u saobraćaju, koja su namenjena isključivo za unapređenje bezbjednosti saobraćaja, i predodređena obaveza da se ona mogu koristiti samo po posebnom programu, koji se donosi na prijedlog lokalnog tela za koordinaciju poslova unapređenja bezbjednosti saobraćaja.

Pored toga, na lokalnom nivou je propisana i obaveza donošenja strategija bezbjednosti saobraćaja, godišnjih planova bezbjednosti saobraćaja, praćenja stanja bezbjednosti saobraćaja, finansiranja mjeri i aktivnosti na lokalnom nivou, kao i konkretni poslovi organizacije i sprovođenja sportskih i drugih priredbi na putu, tehničkog regulisanja saobraćaja i saobraćajne signalizacije, posebne mjeri i ovlašćenja i organizacija poslova bezbjednosti saobraćaja u jedinici lokalne samouprave itd.

Lokalna samouprava bi u tom smislu treba:

Po hitnom postupku obrazovati radna tijela, savjete ili komisije čija bi primarna uloga bila obezbeđenje bezbjednosti saobraćaja na lokalnom nivou. S tim, pored navedenog, neophodno je oformiti i stručne timove koji bi se bavili analizom problema bezbjednosti

saobraćaja na teritoriji lokalne zajednice, kako bi se adekvatno donijeli programi koji bi se oslanjali na nacionalne principe iz oblasti bezbjednosti saobraćaja, a koje bi sprovodile lokalne zajednice.

Politika koju navodimo nije novina odnosno predviđena je Zakonom o bezbednosti saobraćaja. Mada, s obzirom da je jako malo toga sprovedeno u djelo, smatramo da je veoma važno da se po hitnom postupku počne raditi na tome, te iz tih razloga navodimo kao jednu od mogućih alternativa javne politike – donošenje odluka na nacionalnom nivou o hitnom formiranju radnih tijela iz oblasti bezbjednosti saobraćaja na lokalanom nivou.

Ovaj vid preventivnog i represivnog djelovanja bi svakako u praksi nailazio na neodobravanje, ali ukoliko se uporedi stepen efikasnosti u suzbijanju i smanjivanju velikog broja saobraćajnih nezgoda sa troškovima implementacije, jasno je da je ovo jedan od smjerova u kome budući kreatori javnih politika u oblasti bezbjednosti saobraćaja moraju krenuti i kome moraju biti naklonjeni.

6.8. Prijedlog mjera za poboljšanje sistema bezbjednosti saobraćaja

Široki raspon mjera predloženih u stručnoj analizi nije rangiran po tome kolika je njihova brojčana vrijednost u pogledu smanjivanja broja žrtava mladih vozača, već prati tekst stručne analize. Jednako tako, lista prijedloga nije složena po važnosti samih prijedloga, niti prema onima na koje se odnosi, već kako je rečeno, jednostavno prati tekst analize.

Kod utvrđivanja buduće, zajedničke liste prijedloga mjera za poboljšanje ponašanja mladih vozača treba ustanoviti jasnú lista prioriteta koja bi potkrijepila strategije djelovanja u skladu s postavljenim konzistentnim ciljevima iz zajednički utvrđene koncepcije djelovanja.

**SAMO ZAJEDNIČKA KONCEPCIJA, KAO SKUP KONZISTENTNIH CILJEVA KOJI
ĆE UTVRDITI STRATEGIJU DJELOVANJA, MOGU U DOGLEDNO VRIJEME DATI
REZULTATE U POGLEDU BEZBJEDNOSTI MLADIH VOZAČA I SAOBRAĆAJA
UOPŠTE!**

Niz mjera koje se predlažu u sistemu edukacije mladih vozača, provedbi vozačkih ispita, te svemu onome što je direktno i indirektno vezano za taj sistem:

1. Uspostaviti koordinacijsku grupu kako bi uskladili sistem licenciranja u državi BiH i doveli ga u skladu sa europskim standardima definisanim u EU-direktivama.
2. Uspostaviti evaluacijske programe za prikupljanje podataka i za kontinuirane analize i izvještaje kao:
 - a. Stope prolaznosti od strane instruktora, rasa, spol, dob, škola, instruktor itd.

- b. Statistike nezgoda za institute obuke
- 3. Napraviti funkcionalnu abtu podataka, za praćenje parametara koji se tiču nastanaka saobraćajnih nezgoda.
- 4. Angažovati istraživačke institucije na univerzitetskoj razini ili više općenito povezano sa aspektima saobraćajne sigurnosti obuke i licenciranja
- 5. Sudjelovati u međunarodnim organizacijama stručnjaka na području obuke vozača i ispitivača kako bi dobili informacije i podršku u razvoju u FBiH i BiH sistemima
- 6. Slijediti primjer koji daje rezultate, spoznati značaj problema te utvrditi zajedničke ciljeve i strategije djelovanja svih odgovornih za stanje u BiH, što nedvojbeno mora dati rezultate u predstojećem razdoblju.
- 7. Steći uvid u uzroke zbog kojih se saobraćajne nezgode događaju, te na bazi tih saznanja razviti mjere koje će doprinijeti smanjenju rizika događanja saobraćajnih nezgoda te smanjenju posljedica koje saobraćajne nezgode sobom donose. Slijedom te logike krajnji cilj bi trebao biti stvoriti preduvjete u kojima će se broj usmrćenih i teško povrijeđenih znatno smanjiti u saobraćajnim nezgodama.
- 8. Nastaviti politiku pravljenja aktivnosti u područjima gdje nije dana potpuna podrška od početka
- 9. Zajednički izvršiti hitnu i temeljitu reviziju postojeće cestovne saobraćajne signalizacije zbog: postojanja nepotrebnih znakova, nejasnog značenja, nepotpune ili proturječne signalizacije, neprikladnog postavljanja i dimenzionisanja saobraćajnih znakova, postojanja nepropisnih znakova, nedovoljne brige oko stanja saobraćajne signalizacije, te nedovoljnog nadzora nad stanjem saobraćajnih znakova prilagoditi način ispunjavanja i sadržaj zapisnika s uviđaja saobraćajne nezgode standardima razvijenih europskih država.
- 10. Pojačati nadzor saobraćaja na mjestima i u vrijeme kada se saobraćajne nezgode koje čine mladi vozači najčešće događaju (vikend, noć, diskoklubovi, poznata mjesta okupljanja mladih).
- 11. Uspostaviti interdisciplinare radne grupe i mreže uključujući druga strategijska područja kako bi iskoristili ono što je urađeno u jednoj disciplini (na primjer u zakonu o saobraćaju, cestovni inženjeringu, provedbi ceste, informacijske kampanje, saobraćaj, informacije o zdravlju i obrazovanju u školama)
- 12. Sadržaje nastavnog plana i programa osposobljavanja kandidata stalno usklađivati s podacima o uzrocima i vrstama saobraćajnih nezgoda.
- 13. Obaviti selekciju osoba koje mogu i imaju sposobnost izvoditi uspješno nastavu kako bi se postigao cilj određen nastavnim programom. Takve osobe neophodno je edukovati za izvođenje problemske i savremene nastave.
- 14. Uspostaviti program nadzora za institute obuke vozača, instruktora, ispitivača i dužnosnika licenciranja
- 15. Organizovati seminare i radionice kako bi razmijenili iskustva među različitim dioničarima, uspostaviti konsenzus u područjima gdje je to bilo teško od početka (kao interpretacija ciljeva u kurikulumu, primjena novih metoda obuke ili testiranja itd.).

7. ANALIZA I DISKUSIJA REZULTATA ISTRAŽIVANJA

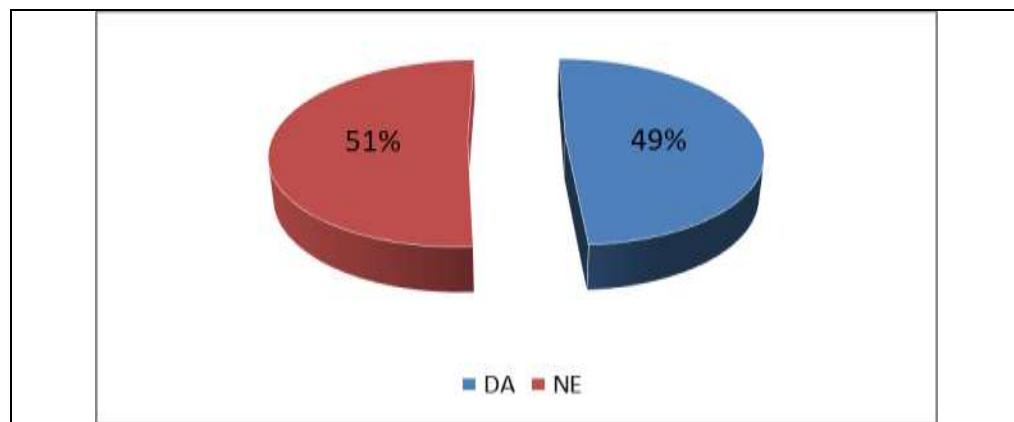
Mladi vozači u Bosni i Hercegovini su, kao što smo naveli, rizična kategorija učesnika u saobraćaju za koju važe posebna zakonska ograničenja i koji zauzimaju značajno mjesto kako među stradalim u saobraćajnim nezgodama tako i među onima koji nepoštovanjem saobraćajnih pravila uzrokuju saobraćajne nezgode u kojima stradaju ostale kategorije učesnika u saobraćaju.

Kako bismo utvrdili poštovanje saobraćajnih propisa i pravila od strane mladih vozača, sprovedli smo istraživanje (anketu zatvorenog tipa) na uzorku od 150 mladih vozača starosti od 18 do 25 godina sa područja Općine Zenica, te će u nastavku biti prikazani rezultati istraživanja. Anketni listić je sadržavao 10 pitanja sa ponuđenim odgovorima, gdje je bilo potrebno zaokružiti jedan od ponuđenih odgovora.

Pitanje br. 1: Da li koristite (ili ste koristili tokom prve dve godine posjedovanja vozačke dozvole) oznaku "P" na vozilu?

Tabela 14. Da li koristite (ili ste koristili tokom prve dve godine posjedovanja vozačke dozvole) oznaku "P" na vozilu?

DA	NE
74	76



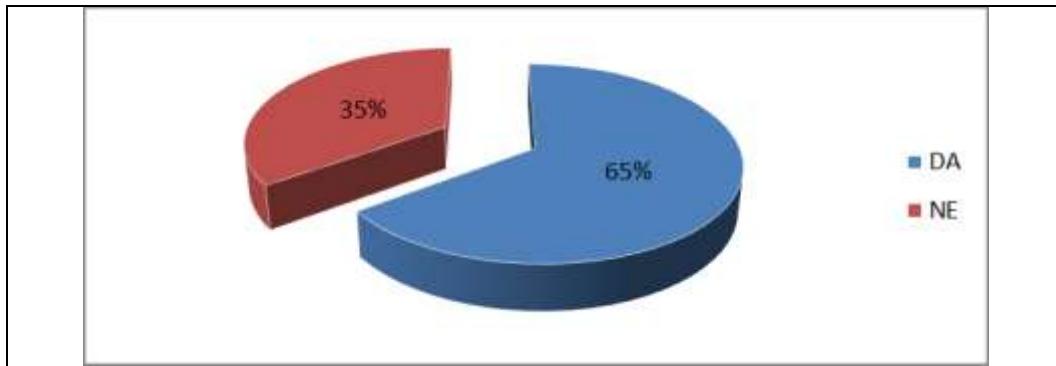
Dijagram 6. Da li koristite (ili ste koristili tokom prve dve godine posjedovanja vozačke dozvole) oznaku "P" na vozilu?

Komentar 1: Na pitanje "Da li koristite (ili ste koristili tokom prve dve godine posjedovanja vozačke dozvole) oznaku "P" na vozilu?" 74 ili 49% ispitanika je odgovorilo da je nosilo oznaku "P", dok je 76, ili 51% ispitanika dalo negativan odgovor, odnosno, nije nosio oznaku "P".

Pitanje br. 2: Da li ste upravljali vozilom na javnom putu prije polaganja vozačkog ispita?

Tabela 15. *Da li ste upravljali vozilom na javnom putu prije polaganja vozačkog ispita?*

DA	NE
97	53



Dijagram 7. *Da li ste upravljali vozilom na javnom putu prije polaganja vozačkog ispita?*

Komentar 2: Činjenica da je 65% ispitanika izjavilo da su upravljali vozilom prije sticanja prava na upravljanje, ukazuje na potrebu preduzimanja mjera od strane svih subjekata, a naročito policije, kako bismo uticali na svjest ove kategorije učesnika u saobraćaju, odnosno preduzeli sankcije prema prekršiocima i na taj način smanjili vožnju prije sticanja prava na putevima Općine Zenica.

Pitanje br. 3: Da li ste svjesni da je vožnja neprilagođenom brzinom najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda u Općini Zenica?

Tabela 16. *Da li ste svjesni da je vožnja neprilagođenom brzinom najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda u Općini Zenica?*

DA	NE
133	17



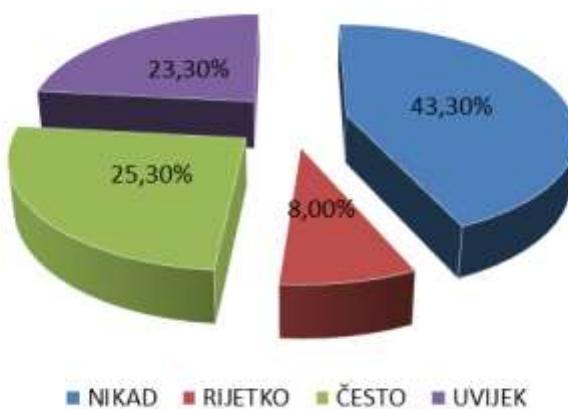
Dijagram 8. *Da li ste svjesni da je vožnja neprilagođenom brzinom najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda u Općini Zenica?*

Komentar 3: Kao što je prikazano, na pitanje "Da li ste svjesni da je vožnja neprilagođenom brzinom najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda u Zeničko-Dobojskom kantonu?", 89% ispitanika je odgovorilo pozitivno, dok 11% ispitanika nije upoznato za posljedicama koje mogu nastati, ukoliko se vozi neprilagođenom vožnjom. Potrebno je provesti niz mjera koje je 11% ispitanika upoznati sa efektima neprilagođene vožnje.

Pitanje br. 4: Koliko često upravljate vozilom neprilagođenom brzinom?

Tabela 17. Koliko često upravljate vozilom neprilagođenom brzinom?

NIKAD	RIJETKO	ČESTO	UVIJEK
65	12	38	35



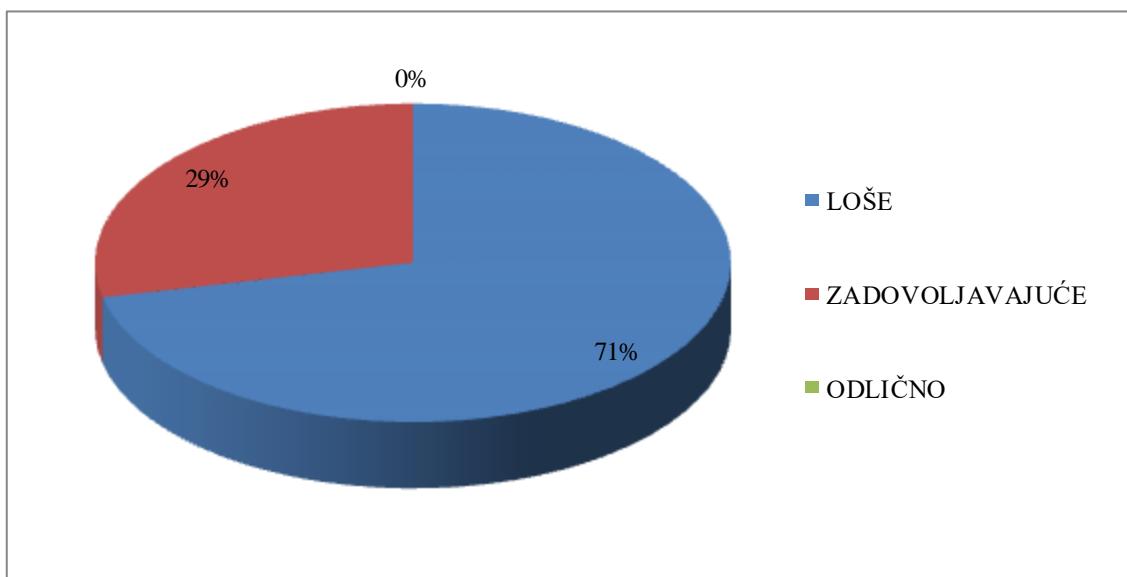
Dijagram 9. Koliko često upravljate vozilom neprilagođenom brzinom?

Komentar 4: Uzimajući u obzir da je neprilagođena brzina najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda u Općini Zenica, te da, iako je 33,3% ispitanika svjesno prethodno navedenog, a 23,3% ispitanika uvijek upravlja vozilom neprilagođenom brzinom, možemo zaključiti da je neophodno preduzeti hitne mjere kako bi se smanjila vožnja neprilagođenom brzinom ove kategorije učesnika u saobraćaju. Mjere bi trebale, prije svega, biti preventivnog karaktera koje bi obuhvatale edukacije i kampanje o neprilagođenoj brzini kao vodećem uzročniku saobraćajnih nezgoda u Općini Zenica, a zatim i represivne mjere od strane policije, kako bismo sankcionisanjem uticali na subjektivni rizik kažnjavanja vozača koji upravljaju neprilagođenom brzinom.

Pitanje br. 5: Kakvo je, po vašem mišljenju, opšte stanje bezbjednosti saobraćaja u FBiH?

Tabela 18. *Kakvo je, po vašem mišljenju, opšte stanje bezbjednosti saobraćaja u Federaciji BiH*

Loše	Zadovoljavajuće	Odlično
143	57	0



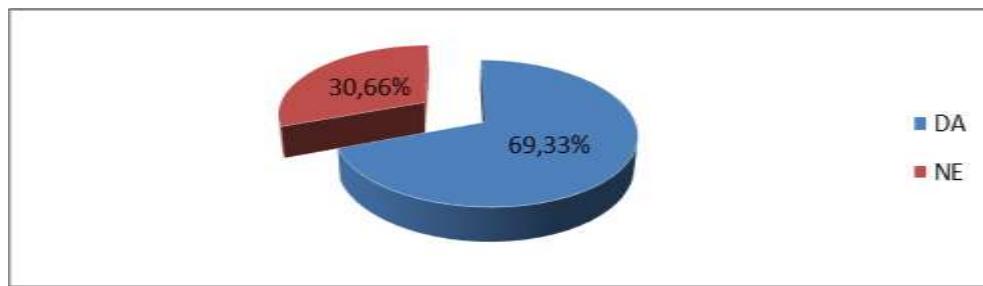
Dijagram 10. *Kakvo je, po vašem mišljenju, opšte stanje bezbjednosti saobraćaja u Federaciji BiH*

Komentar 5: Na osnovu pitanja: „Kakvo je, po vašem mišljenju, opšte stanje bezbjednosti saobraćaja u Federaciji BiH“ 143 ili 71% anketiranih ispitanika je odgovorilo sa loše, 57 ili 29% sa zadovoljavajuće, a nijedan ispitanik nije odgovorio sa odlično.

Pitanje br. 6: Da li tokom vožnje koristite sigurnosni pojaz?

Tabela 19. *Da li tokom vožnje koristite sigurnosni pojaz?*

DA	NE
104	46



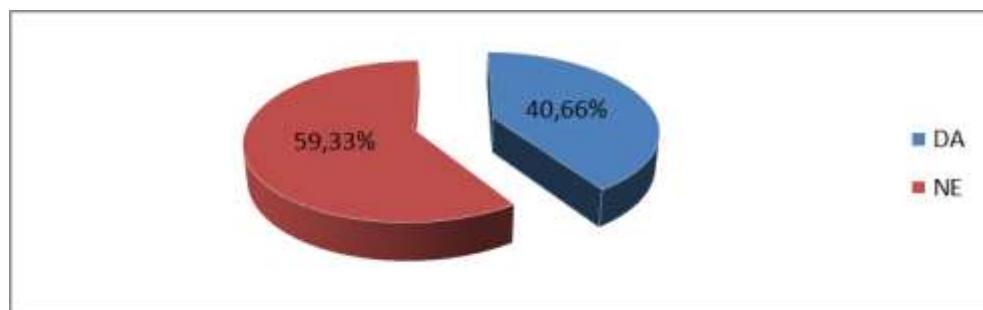
Dijagram 11. Da li tokom vožnje koristite sigurnosni pojaz?

Komentar 6: S obzirom na činjenicu da nekoristenje bezbjednosnog pojasa ne može biti uzrok saobraćajne nezgode, ovo pitanje nije relevantno za aktivnu bezbjednost saobraćaja. S druge strane, korištenje bezbjednosnog pojasa u vozilu u velikoj mjeri smanjuje stepen povreda, a samim tim utiče i na krivicu učesnika koji je prouzrokovao saobraćajnu nezgodu, podatak da 30,66% mladih vozača ne koristi bezbjednosni pojaz, ukazuje na potrebu preduzimanja mjera preventivnog (edukacije, kampanje) i represivnog karaktera (akcije policije) kako bismo povećali procenat upotrebe bezbjednosnog pojasa, a samim tim i uticali na smanjenje štetnih posljedica saobraćaja.

Pitanje br. 7: Da li poštujete saobraćajne propise?

Tabela 20. Da li poštujete saobraćajne propise?

DA	NE
61	89



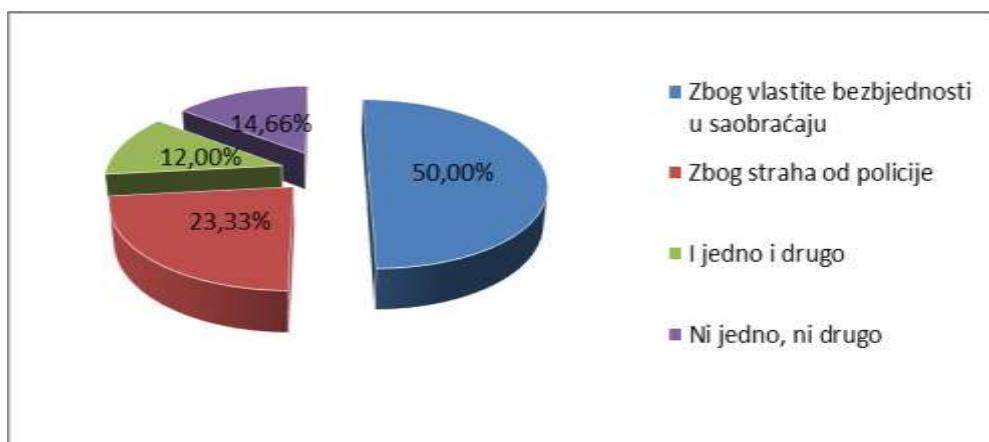
Dijagram 12. Da li poštujete saobraćajne propise?

Komentar 7: Kao što se može vidjeti na grafikonu 13. preko 50% ispitanika ne poštuje saobraćajne propise, što ukazuje na potrebu sprovođenja niza preventivnih, ali i represivnih mjera. Potrebno je detaljno razraditi aktivnosti policije, kao bi se smanjio broj učesnika koji ne poštuju saobraćajne propise.

Pitanje br. 8: Razlog zbog kojeg poštujem saobraćajne propise?

Tabela 21. Razlog zbog kojeg poštujem saobraćajne propise?

Zbog vlastite bezbjednosti u saobraćaju	75
Zbog straha od policije	35
I jedno i drugo	18
Ni jedno, ni drugo	22



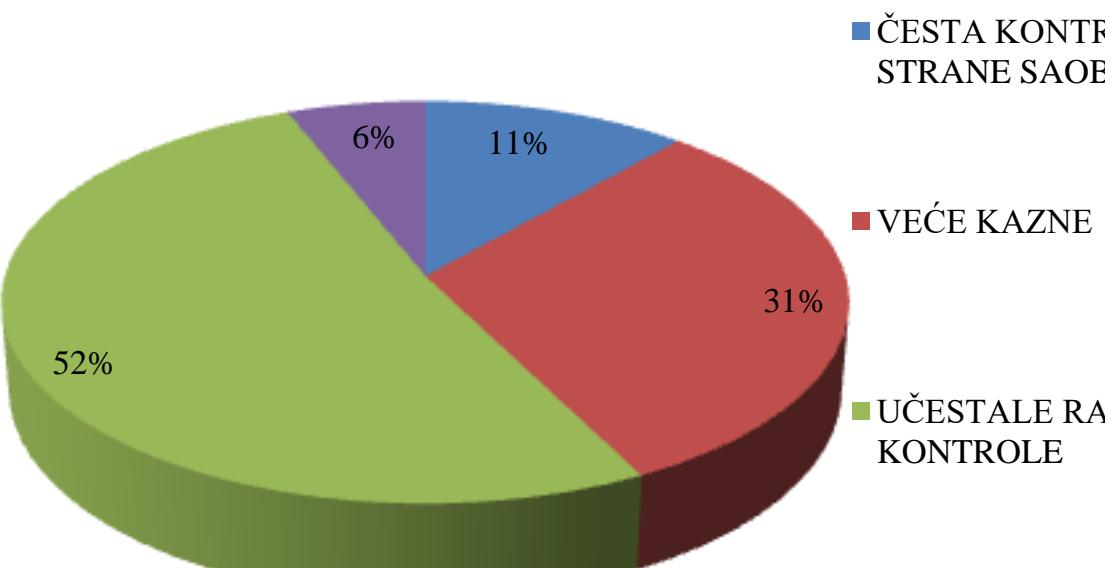
Dijagram 13. Razlog zbog kojeg poštujem saobraćajne propise?

Komentar 8: Prikazano je da polovina učesnika u saobraćaju svjesno poštuje saobraćajne propise, dok je druga polovina podijeljenih mišljena. Zbog evidentnih dokaza, potrebno je sprovesti preventivne mjere djelovanja lokalne zajednice u cilju osvješćivanja učesnika u saobraćaju, radi njihove vlastite, ali i bezbjednosti drugih učesnika u saobraćaju.

Pitanje br. 9: Šta bi, po vašem mišljenju, podstaklo vozače da u većoj mjeri poštuju saobraćajne propise i samim tim učine saobraćaj bezbjednijim?

Tabela 22. Šta bi, po vašem mišljenju, podstaklo vozače da u većoj mjeri poštuju saobraćajne propise i samim tim učine saobraćaj bezbjednijim

Česta kontrola vozača od strane saob. policije	23
Veće kazne	62
Učestale radarske kontrole	103
Promovisanje kampanja bezbjednosti saobraćaja	12



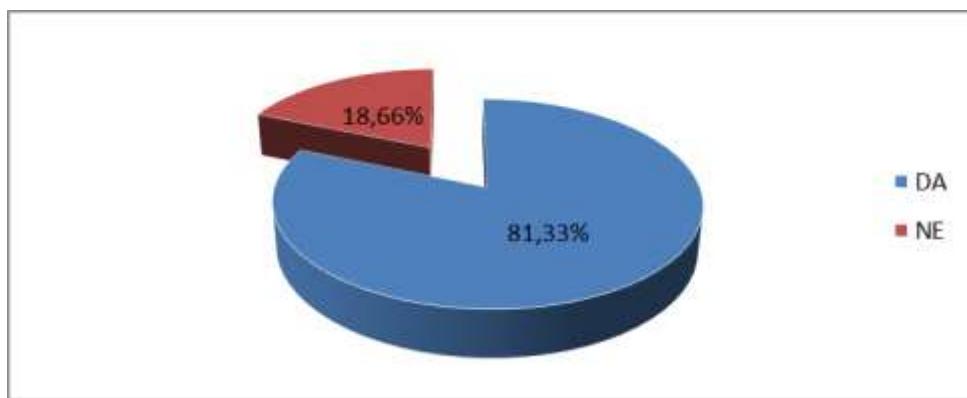
Dijagram 14. Šta bi, po vašem mišljenju, podstaklo vozače da u većoj mjeri poštuju saobraćajne propise i samim tim učine saobraćaj bezbjednijim

Komentar 9: Na pitanje: „Šta bi, po vašem mišljenju, podstaklo vozače da u većoj mjeri poštuju saobraćajne propise i samim tim učine saobraćaj bezbjednijim“, 23 ili 11% ispitanika je odgovorilo da je to česta kontrola od strane saobraćajne inspekcije, 62 ili 31% je odgovorilo da su to veće kazne, 103 ili 52% je odgovorilo da su to učestale radarske kontrole, a 12 ili 6% da je to promovisanje kampanja bezbjednosti saobraćaja

Pitanje br. 10: Da li biste vozili opreznije ukoliko bi sankcije bile strožije?

Tabela 23. Da li biste vozili opreznije ukoliko bi sankcije bile strožije ?

DA	NE
122	28



Dijagram 15. Da li biste vozili opreznije ukoliko bi sankcije bile strožije?

Komenatar 10: Prema rezultatima ankete 81,33% mladih vozača je izjavilo da bi vozili opreznije ukoliko bi sankcije za nepoštovanje saobraćajnih propisa bile strožije. Kad je u pitanju kaznena politika u Bosne i Hercegovine, možemo reći da prema važećoj regulativi imamo realtivno „blagu“ kaznenu politiku. Zakonom o prekršajima je predviđeno da okrivljeni može u roku od osam dana od uručenja prekršajnog naloga da plati polovinu izrečene novčane akzne, te je na taj način dodatno „ublažena“ ionako „blaga“ kaznenu politiku.

8. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Mladi vozači su, dakle, rizična kategorija učesnika u saobraćaju. Ta njihova rizičnost se ogleda u dvije stvari. Prvo, mladi vozači su rizična kategorija zbog neiskustva, nedovoljno izgrađenih stavova itd. i drugo, uslijed prethodno navedenog, skloniji su kršenju saobraćajnih propisa (vožnja neprilagođenom brzinom, vožnja pod uticajem alkohola itd).

Prikazani podaci o stradanju mlađih vozača kao i rezultati sprovedenog istraživanja nam govore da mladi vozači u značajnoj meri ne poštuju saobraćajne propise, te ukazuju na potrebu preuzimanja mera kako bismo uticali na ovu ranjivu kategoriju vozača i na taj način unaprijedili bezbjednost saobraćaja na području Općine Zenica, odnosno Zeničko-Dobojskog kantona.

Vidljivo je, da se rezultati sprovedene ankete pokazuju kao zabrinjavajući. Činjenica da skoro više od četvrtine ispitanika, tačnije 25,30%, svjesno krši saobraćajne propise, iako znaju kakve posljedice bi takvo ponašanje moglo izazvati. Ukoliko se permanentno ne budu sprovodile preventivne i u krajnjem slučaju represivne mera, trend smrtnosti mlađih vozača bi se iz godine u godinu, mogao sve više povećavati.

Više od četvrtine ispitanika sprovedene ankete, tačnije 27,33% je odgovorilo da nije "moderno" voziti po pravilima, što je zaprepašćujuće, jer to jasno pokazuje da navedeni udio svjesno ne poštuje saobraćajne propise, a pored toga zna kakve posljedice može izazvati takvo ponašanje.

Zbog pogrešno izgrađenih stavova, saobraćajne (ne)kulture kao i pogrešno izgrađenog sistema vrijednosti, preventivne mera, prije svega edukacije i kampanje, u našim uslovima najčešće ne daju egzaktne rezultate, te je jedini način da utičemo na ponašanje ove kategorije vozača u saobraćaju, da uz preuzimanje preventivnih mera, predlaganje i usvajanje strožije kaznene politike u zakonskoj regulativi, sprovodimo usmjerene akcije saobraćajne policije ka ovoj kategoriji učesnika kao „prateću“ aktivnost preventivnih kampanja i edukacija.

Na taj način ćemo uticati na subjektivni rizik kažnjavanja kod mlađih vozača u saobraćaju koji krše propise, odnosno izgraditi svijest da će zbog kršenja propisa biti zaustavljeni, kontrolisani, otkriveni u prekršaju i na kraju kažnjeni od strane policije te u značajnoj mjeri unaprijediti ponašanje mlađih vozača u saobraćaju. Jedna od mera kojom bismo uticali na mlađe vozače u saobraćaju jeste i predviđanje mogućnosti oduzimanja vozačke dozvole i obaveze ponovnog polaganja vozačkog ispita u slučaju permanentnog činjenja teših prekršaja od strane mlađih vozača u saobraćaju.

Značajnu ulogu u unapređenju ponašanja mlađih vozača mogu imati i jedinice lokalne samouprave, koje bi permanentno trebale organizovati aktivnosti usmjerene ka mlađim vozačima, prije svega, edukacije, kampanje, skupove i slične aktivnosti s ciljem

upoznavanja mladih vozača sa najznačajnim uzrocima saobraćajnih nezgoda, ali i o zakonskim ograničenjima, saobraćajnim pravilima itd.

Rad pokazuje da lokalna zajednica sa svojim subjektima ima veliki uticaj na obuku vozača kada je u pitanju aktivna bezbednost u saobraćaju. Sprečavanje saobraćajnih nezgoda je sigurno cilj od koga se ne smije odstupati, i to naročito kada su u pitanju mlađi vozači, tj. vozači koji nemaju veliko vozačko iskustvo.

Subjekti lokalne zajednice kao što su autoškole, saobraćajna policija MUPa Zeničko-Dobojskog kantona, preduzeća za održavanje puteva, obrazovni sektor, mediji i dr., svojim angažovanjem i uticajem na aktivnu bezbjednost prilikom obuke, mogu podići nivo kvaliteta obuke. Uz kvalitetnu obuku, kada ti kandidati kasnije postanu vozači, sigurno povećavaju bezbjednost u saobraćaju i smanjuju rizik od saobraćajnih nezgoda.

Početak primene novog zakona i na dio koji reguliše ospozobljavanje kandidata za vozače, sigurno će doprinijeti poboljšanju kvaliteta obuke. Ostaje obaveza subjektima lokalne zajednice da svoje obaveze izvršavaju profesionalno i da primena članova zakona koji definišu način ospozobljavanja ne ostane samo slovo na papiru.

9. LITERATURA

1. Vujanić, M. i dr: KONCEPT UPRAVLJANJA BEZBEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA U LOKALNIM ZAJEDNICAMA, III stručni seminar Uloga lokalne zajednice u bezbednosti saobraćaja, Zbornik radova, Kriminalističko-poličijska akademija, Beograd, 2008.
2. Dragač, R. i M. Vujanić: BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA 2, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2002.
3. ZAKON O OSNOVAMA BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA, „Službeni glasnik BiH”, „Službeni glasnik RS”
4. Kolenc, J.: METODIKA OBUKE UPRAVLJANJA AUTOMOBILOM, SSNO, Beograd, 1986.
5. Lipovac, K.: BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA, „Službeni list SRJ”, Beograd, 2008.
6. Lipovac, K. (2008), Bezbednost saobraćaja, Kriminalističko-poličijska akademija – Službeni glasnik, Beograd.
7. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini
8. Policijska uprava I Zenica (PU I)
9. XI međunarodna konferencija Bezbjednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, 2016 Unapređenje ponašanja mladih učesnika u saobraćaju u lokalnoj zajednici primenom metoda vršnjačke edukacije, autori: Nemanja Radović, Svetlana Veličković, Uroš Jovanović, Vrnjačka Banja 2016, 656.08(497.11)(082) Knjiga 2, 265-274
10. Nikić Ž., Simić B., SAVREMENI KONCEPT POLICIJSKOG RADA U FUNKCIJI PREVENCIJE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA U LOKALNOJ ZAJEDNICI, XVIII MEĐUNARODNI NAUČNI SKUP, 2015.
11. Mjesto i uloga vozača početnika u saobraćaju’, J. Rastoka, Banja Luka, 2014.
12. Ministarstvo Komunikacija i Transporta Bosne i Hercegovine, Pravilnik o posebnom znaku za osobe koje prvi put steknu vozačku dozvolu, (Sarajevo: Službeni list BiH 12/05, 2005.)
13. Zbornik radova ‘Udruženje inženjera saobraćaja i komunikacija u BiH’, Zenica, 2014.
14. Uticaj karakteristika puteva na percepciju rizika i ponašanje vozača’, M.Č. Dobrodolac, Beograd, 2016.
15. **Internet adrese:** (pretraga vršena od 01.05.2019. do 04.07.2019. godine)
 - www.jpdcfbh.ba (pretraga vršena od 01.06.2019. godine)
 - www.bihamk.ba (pretraga vršena od 01.06.2019. godine)

10. SPISAK TABELA, SLIKA I GRAFIKONA

10.1. Spisak slika

	strana
Slika 1. <i>Oznaka za vozače početnike u Bosni i Hercegovini</i>	21
Slika 2. <i>Prostorije centra za edukaciju vozača</i>	24
Slika 3. <i>Faktori koji utiču na ponašanje vozača</i>	25

10.2. Spisak tabela

	strana
Tabela 1. <i>Stanje bezbjednosti u 2013. godini</i>	8
Tabela 2. <i>Stanje bezbjednosti u 2014. godini</i>	8
Tabela 3. <i>Stanje bezbjednosti u 2015. godini</i>	9
Tabela 4. <i>Stanje bezbjednosti u 2016. godini</i>	9
Tabela 5. <i>Stanje bezbjednosti u 2017. godini</i>	10
Tabela 6. <i>Stanje bezbjednosti u 2018. godini</i>	10
Tabela 7. <i>Stanje bezbjednosti za 2013. godinu</i>	12
Tabela 8. <i>Stanje bezbjednosti za 2014. godinu</i>	13
Tabela 9. <i>Stanje bezbjednosti za 2015. godinu</i>	13
Tabela 10. <i>Stanje bezbjednosti za 2016. godinu</i>	14
Tabela 11. <i>Stanje bezbjednosti za 2017. godinu</i>	14
Tabela 12. <i>Stanje bezbjednosti za 2018. godinu</i>	15
Tabela 13. <i>Uzročnici saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini (policijski izvještaji)</i>	17
Tabela 14. <i>Da li koristite (ili ste koristili tokom prve dve godine posjedovanja vozačke dozvole) oznaku "P" na vozilu?</i>	54
Tabela 15. <i>Da li ste upravljali vozilom na javnom putu prije polaganja vozačkog ispita?</i>	55
Tabela 16. <i>Da li ste svjesni da je vožnja neprilagođenom brzinom najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda u Općini Zenica?</i>	55
Tabela 17. <i>Koliko često upravljate vozilom neprilagođenom brzinom?</i>	56
Tabela 18. <i>Kakvo je, po vašem mišljenju, opšte stanje bezbjednosti saobraćaja u Federaciji BiH</i>	57
Tabela 19. <i>Da li tokom vožnje koristite sigurnosni pojaz?</i>	57
Tabela 20. <i>Da li poštujete saobraćajne propise?</i>	58
Tabela 21. <i>Razlog zbog kojeg poštujem saobraćajne propise?</i>	59
Tabela 22. <i>Šta bi, po vašem mišljenju, podstaklo vozače da u većoj mjeri poštuju saobraćajne propise i samim tim učine saobraćaj bezbjednijim</i>	59
Tabela 23. <i>Da li biste vozili opreznije ukoliko bi sankcije bile strožije ?</i>	60

10.2. Spisak dijagrama

	strana
Dijagram 1. <i>Grafički prikaz ukupnog broja poginulih lica u saobraćajnim nezgodama u BiH u periodu 2003 – 2018. godina.</i>	11
Dijagram 2. <i>Stanje bezbjednosti na području Zeničko – Dobojskog kantona za period od 2013. godine do 2018. godine.</i>	11
Dijagram 3. <i>Stanje bezbjednosti na području Općine Zenica za vremenski period od 2013. godine do 2018 godine.</i>	15
Dijagram 4. <i>Procentualno učešće uzroka saobraćajnih nezgoda</i>	16
Dijagram 5. <i>Vještina upravljanja motornim vozilima</i>	19
Dijagram 6. <i>Da li koristite (ili ste koristili tokom prve dve godine posjedovanja vozačke dozvole) oznaku "P" na vozilu?</i>	54
Dijagram 7. <i>Da li ste upravljali vozilom na javnom putu prije polaganja vozačkog ispita?</i>	55
Dijagram 8. <i>Da li ste svjesni da je vožnja neprilagođenom brzinom najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda u Općini Zenica?</i>	55
Dijagram 9. <i>Koliko često upravljate vozilom neprilagođenom brzinom?</i>	56
Dijagram 10. <i>Kakvo je, po vašem mišljenju, opšte stanje bezbjednosti saobraćaja u Federaciji BiH</i>	57
Dijagram 11. <i>Da li tokom vožnje koristite sigurnosni pojaz?</i>	58
Dijagram 12. <i>Da li poštujete saobraćajne propise?</i>	58
Dijagram 13. <i>Razlog zbog kojeg poštujem saobraćajne propise?</i>	59
Dijagram 14. <i>Šta bi, po vašem mišljenju, podstaklo vozače da u većoj mjeri poštuju saobraćajne propise i samim tim učine saobraćaj bezbjednjim</i>	60
Dijagram 15. <i>Da li biste vozili opreznije ukoliko bi sankcije bile strožije?</i>	60

11. PRILOZI

11.1. Prilog 1: Anketa za vozača

- 1. Da li koristite (ili ste koristili tokom prve dve godine posjedovanja vozačke dozvole) oznaku "P" na vozilu?**
 - a) DA
 - b) NE
- 2. Da li ste upravljali vozilom na javnom putu prije polaganja vozačkog ispita?**
 - a) DA
 - b) NE
- 3. Da li ste svjesni da je vožnja neprilagođenom brzinom najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini?**
 - a) DA
 - b) NE
- 4. Koliko često upravljate vozilom neprilagođenom brzinom?**
 - a) NIKAD
 - b) RIJETKO
 - c) ČESTO
 - d) UVIJEK
- 5. Kakvo je, po vašem mišljenju, opšte stanje bezbjednosti saobraćaja u FBiH?**
 - a) Loše
 - b) Zadovoljavajuće
 - c) Odlično
- 6. Da li tokom vožnje koristite sigurnosni pojaz?**
 - a) DA
 - b) NE
- 7. Da li poštujete saobraćajne propise?**
 - a) DA
 - b) NE
- 8. Razlog zbog kojeg poštujem saobraćajne propise?**
 - a) Zbog vlastite bezbjednosti u saobraćaju
 - b) Zbog straha od policije
 - c) I jedno i drugo

- d) Ni jedno, ni drugo
9. Šta bi, po vašem mišljenju, podstaklo vozače da u većoj mjeri poštuju saobraćajne propise i samim tim učine saobraćaj bezbjednijim?
- a) česta kontrola vozača od strane saobraćajne policije
 - b) veće kazne
 - c) učestale radarske kontrole
 - d) promovisanje kampanja bezbjednosti saobraćaja u najširoj javnosti
10. Da li biste vozili opreznije ukoliko bi sankcije bile strožije?
- a) DA
 - b) NE

HVALA NA SARADNJI!

11.2. Prilog 1: Anketa za vozača (ispunjena)

- 1. Da li koristite (ili ste koristili tokom prve dve godine posjedovanja vozačke dozvole) oznaku "P" na vozilu?**
c) DA
d) NE
- 2. Da li ste upravljali vozilom na javnom putu prije polaganja vozačkog ispita?**
c) DA
d) NE
- 3. Da li ste svjesni da je vožnja neprilagođenom brzinom najveći uzročnik saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini?**
c) DA
d) NE
- 4. Koliko često upravljate vozilom neprilagođenom brzinom?**
e) NIKAD
f) RIJETKO
g) ČESTO
h) UVIJEK
- 5. Kakvo je, po vašem mišljenju, opšte stanje bezbjednosti saobraćaja u FBiH?**
a) Loše
b) Zadovoljavajuće
c) Odlično
- 6. Da li tokom vožnje koristite sigurnosni pojaz?**
c) DA
d) NE
- 7. Da li poštujete saobraćajne propise?**
c) DA
d) NE
- 8. Razlog zbog kojeg poštujem saobraćajne propise?**
e) Zbog vlastite bezbjednosti u saobraćaju
f) Zbog straha od policije
g) I jedno i drugo
h) Ni jedno, ni drugo
- 9. Šta bi, po vašem mišljenju, podstaklo vozače da u većoj mjeri poštuju saobraćajne propise i samim tim učine saobraćaj bezbjednijim?**

- a) česta kontrola vozača od strane saobraćajne policije
- b) veće kazne
- c) učestale radarske kontrole
- d) promovisanje kampanja bezbjednosti saobraćaja u najširoj javnosti

10. Da li biste vozili opreznije ukoliko bi sankcije bile strožije?

- c) DA
- d) NE

HVALA NA SARADNJI!