

ИСПИТИВАЊЕ НИВОА ЗНАЊА УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ СА ПОСЕБНИМ ОСВРТОМ НА ЗНАЊА СТЕЧЕНА У АУТО ШКОЛАМА

Душко Пешић, duskopesic@sf.bg.ac.rs, Саобраћајни факултет, Београд Србија
Вања Вожни, дипл. инж. саоб., vanja.vozni@gmail.com, Саобраћајни факултет, Београд Србија
Александар Трифуновић, дипл. инж. саоб., trifunovic90@live.com, Саобраћајни факултет, Београд

Један од проблема у безбедности саобраћаја везан је за недовољно познавање саобраћајних прописа, односно правила понашања учесника у саобраћају што доприноси повећаном броју саобраћајних незгода. Од квалитета обуке и знања стеченог у ауто школи зависи какав ће се возач наћи у саобраћају и колико ће поштовати правила и прописе. Знање као предуслов за безбедно управљање возилом је веома важна карактеристика коју морају стицати и поседовати кандидати за возаче. Знање, по дефиницији, представља разумевање одређених субјеката, са могућношћу да се њиме (знањем) послужи у одређене сврхе, што код возача представља неопходни чинилац за квалитетно управљање возилом. Ауто школе као субјекат локалне заједнице имају највећи утицај и од њих зависи како ће кандидат бити обучен, са којим знањем ће касније он самостално учествовати у саобраћају и да ли ће представљати „претњу“ осталим учесницима. Стога је и предмет овог рада испитивање нивоа знања учесника у саобраћају груписаних у следеће категорије: потенцијални возачи (непосредно пре и за време обуке у ауто школи), возачи почетници (са пробном возачком дозволом), возачи који поседују возачку дозволу мање од пет година, возачи који поседују возачку дозволу од најмање пет година и професионални возачи. Узимајући у обзир чињеницу да је за безбедно учествовање у саобраћају потребно основно саобраћајно знање, добијени резултати могу бити примењени за дефинисање новог концепта теоријске обуке како у ауто школама, тако и у различитим образовним установама. Рад садржи осврт на искуства и препоруке развијених европских земаља.

Кључне речи: Теоријска обука, саобраћајни прописи, безбедност учесника у саобраћају

One of the problems in traffic safety is related to insufficient knowledge of traffic laws and rules of behavior of road users, which contributes to the increased number of traffic accidents. What kind of a car driver will be found in the traffic and how will follow the rules and regulations, depends on quality of training and knowledge acquired in driving school. Knowledge is a prerequisite for safe control of vehicle and it is a very important feature that candidates for drivers must acquire and possess. Knowledge, by definition, is understanding of certain subjects, with the possibility of using it in a specific purpose, and it is necessary factor for the quality control of the vehicle for drivers. Driving schools, as a subject of local communities, have the greatest impact and it depends on them how the candidate will be trained, with which knowledge will later participate independently in traffic and whether will be a "threat" to other participants. Therefore, the purpose of this paper is to examine the level of knowledge road users, grouped in next categories, have: potential drivers (before and during the training process in a driving school), drivers- beginners (drivers who have the most one year drivers license), drivers who have, at least, five years of driving experience, and professional drivers. By taking into consideration the fact that basic knowledge of regulations is necessary in order to participate safely in traffic, the given results may be used to define new training concept for drivers in driving schools, as well as in different educational institutions. This paper uses as references experiences and recommendations from developed European countries.

KEY WORDS: Theoretical education, traffic regulations, safety of traffic participants

1. УВОД

Искуства показују да је за безбедно учествовање у саобраћају потребно основно познавање саобраћајних правила, односно потребно је имати одређен (довољан) ниво знања о саобраћају. Знање као предуслов за безбедно управљање возилом је веома важна карактеристика коју морају стицати и поседовати кандидати за возаче. Знање представља свеукупност усвојених редукованих елемената, неопходних за квалитетно управљање аутомобилом (Коленц, Ј., 1986:15). Основни циљеви разних видова образовања, којима учесници у саобраћају стичу знања, је безбедно учешће у саобраћају, односно побуђивање, прихватање, спровођење, унапређење и проширење основних знања о саобраћају. Знања за побољшање понашања и безбедно учествовање у саобраћају стичу се у свим периодима животног циклуса, па се на основу тога и ниво знања појединих учесника у саобраћају мењају у току животног периода. Када се зна податак да возачи који имају возачку дозволу мање од 5 година учествују са преко 50% од свих возача учесника у саобраћајним незгодама, може се закључити да нам обука кандидата није добра (Липовац, К., 2008:64).

Обука кандидата за возаче се своди на то да их инструктори вожње уче радњама у вожњи стихијски, зависно од расположења инструктора и ситуације у којој се возило обуке нашло. Ово доводи до тога да инструктор често не зна шта је са којим кандидатом одрадио и у којој мери. У већини случајева инструктор вожње не објашњава кандидату кораке за извођење радњи, тако да је кандидат приморан да самостално закључи како се нека радња изводи. Код већине инструктора није формиран став да кандидата за возача треба научити да сам доноси одлуке (Стефановић, Љ., 2010:229). Будућег возача треба научити да разуме прописе и правила како би у свакој новонасталој ситуацији у саобраћају, на основу доброг познавања и разумевања саобраћајних прописа, могао донети исправну одлуку (Стефановић, Љ., 2010:230). Квалитетна обука возача несумњиво је један од главних предуслова да се у јавни саобраћај укључи један добар возач, који на почетку примењује стечена знања и вештине вожње, а касније своје возачко знање надограђује искуством које се временом стиче (Милановић, И., 2010:217).

Перманентна саобраћајна едукација се може дефинисати као целокупна активност која води до интегрисане промене понашања у саобраћају или до креирања одређених предуслова потребних за постизање жељеног понашања у саобраћају. Ову врсту едукације могу да дају: родитељи, школе, ваншколски курсеви, курсеви за родитеље, ауто школе, институције за образовање посебних група, преко различитих облика информисања и санкционисања. Перманентну саобраћајну едукацију је потребно применити у тренутку када се констатује да одређени ниво знања, вештине и мотивације не задовољава жељени ниво за сигурно учествовање у саобраћају (Махурдаревић и Прерадовић, 2008:109).

Стање безбедности саобраћаја у Републици Српској, посматрано у десетогодишњем периоду, бележи позитиван тренд побољшања, који се огледа у константном смањењу броја саобраћајних незгода и њихових последица, нарочито у периоду од 2006. године. У периоду од 2002-2011. године, најповољније стање безбедности саобраћаја забележено је у 2010. години када је евидентиран најмањи број саобраћајних незгода са последицама по лица и најмањи број погинулих лица (Шмитран и Средић, 2012:2). Највећи број саобраћајних незгода догађа се у

насељима, што показују и подаци МУП-а РС за 2011. годину. У 2011. години на путевима у насељу укупно се догодило 6612 саобраћајних незгода, односно 70,5% од укупног броја, а на путу ван насеља 2766 саобраћајних незгода, или 29,5%. Интересантно је истаћи да се на улицама у насељу догодило укупно 2995 саобраћајних незгода или 31,94%, на локалним путевима 1196 саобраћајних незгода или 12,76 %, а на некатегорисаним путевима 441 саобраћајна незгода или 4,70 % (Милија Радовић, 2012:4).

2. МАТЕРИЈАЛ И МЕТОДЕ

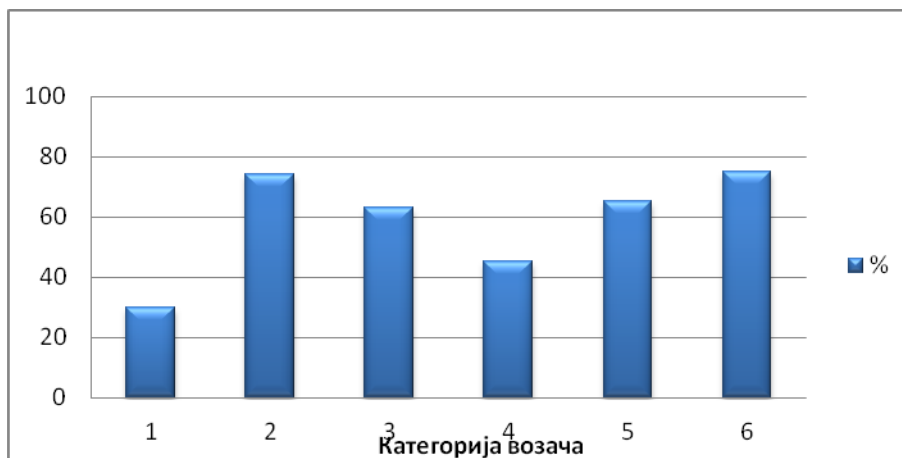
Подаци који су прикупљени и анализирани у овом раду добијени су on-line анкетом, која се састоји од 11 питања. Прва четири питања су општег типа, а односе се на пол, старост, категорију возача и стручну спрему испитаника. Поред питања општег типа у анкети се налазе и питања која имају за циљ да провере ниво општег знања учесника у саобраћају, која су у даљем раду приказана и детаљно анализирана. Анкетирање се вршило на територији целе Републике Српске, Бања Лука, Приједор, Бијељина, Зворник, као и у мањим местима и селима у околини наведених градова и општина, како би узорак био што репрезентативнији. Вршена је елиминација свих испитаника који су насумично бирали одговоре, помоћу елиминационог питања „Да ли је дозвољено прелажење улице преко обележеног пешачког прелаза?“, где су сви кандидати који су дали нетачан одговор елиминисани из анкете. Обим прикупљених података је равномерно распоређен на шест категорија учесника у саобраћају, где је за сваку категорију анализирано по 50 анкетних листова, што обезбеђује довољан број података за пилот истраживање од 300 испитаника укупно, за све категорије. Подаци из анкетних листова унешени су и обрађени у програмском пакету MS EXCEL.

3. РЕЗУЛТАТИ И ДИСКУСИЈА

На основу предходне констатације, у раду су учесници у саобраћају подељени у шест група, у оквиру којих је испитан ниво знања о саобраћају. Категорије чине:

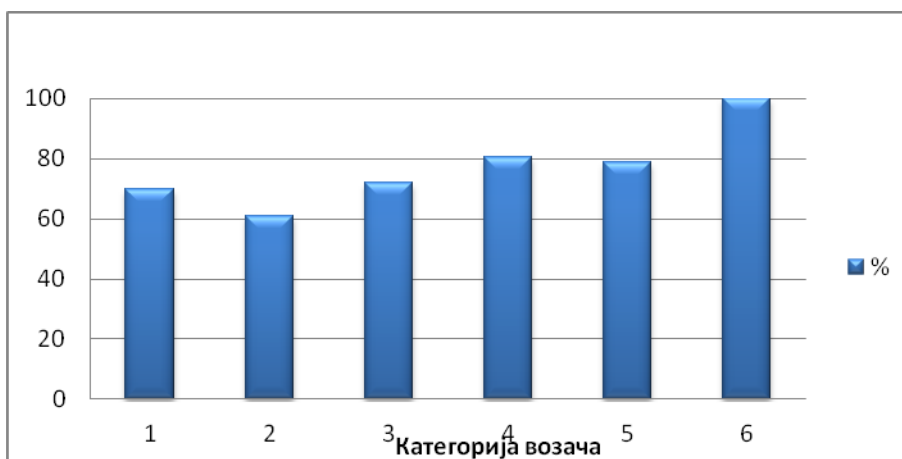
1. потенцијални возачи, старосног доба од 14 година до процеса обуке у ауто школама, који су знања у саобраћају стицали у образовним установа и путем разних облика јавног информисања;
2. кандидати у процесу обуке у ауто школи, који активно стичу знања о саобраћају кроз обуку у ауто школи;
3. возачи са возачким искуством до једне године, који су стекли знања предвиђена за учествовање у саобраћају као возачи Б категорије;
4. возачи који имају возачку дозволу до 5 година, без обзира на активно учествовање у саобраћају возилом за које имају возачку дозволу;
5. возачи који имају возачку дозволу преко 5 година, без обзира на активно учествовање у саобраћају возилом за које имају возачку дозволу;
6. професионални возачи, односно категорија возача којима је основно занимање управљање моторним возилом и који имају опширнију обуку у ауто школама, у односу на обуку за Б категорију.

Резултати одговора добијених на питање „Када се пешак креће путем без тротоара, дужан је да се креће...” (5. анкетно питање), приказани су на Слици 2. Најмањи проценат тачних одговора забележен је код прве категорије (потенцијални возачи), што указује на слабу едукацију млађе популације о понашању у саобраћају. Процент тачних одговора за остале категорије је мањи од очекиваног. Добијени резултати показују да је потребно вршити едукацију над рањивим учесницима у саобраћају, пре свега пешака.



Слика 1. Процент тачних одговора на 5. анкетно питање, по категоријама

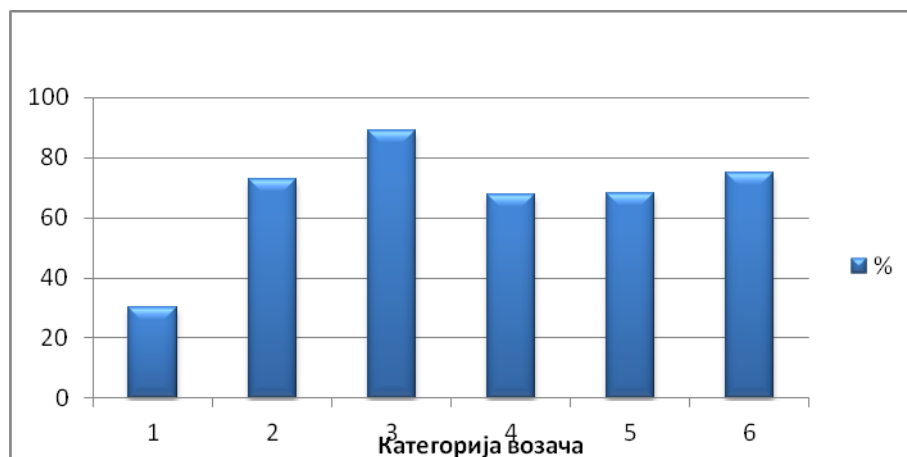
Са Сlike 2. се уочава да је ниво знања возача прве и друге категорије недовољан, везано за питање „Ретрорефлектујући материјал дужан је да користи у условима смањење видљивости и ноћу...” (6. анкетно питање). Резултати нису задовољавајући, обзиром да поменуте категорије највише учествују у саобраћају као пешаци. Овим питањем се потврђује констатација из предходног питања, да недовољан ниво знања постоји међу пешацима који учествују у саобраћају.



Слика 2. Процент тачних одговора на 6. анкетно питање, по категоријама

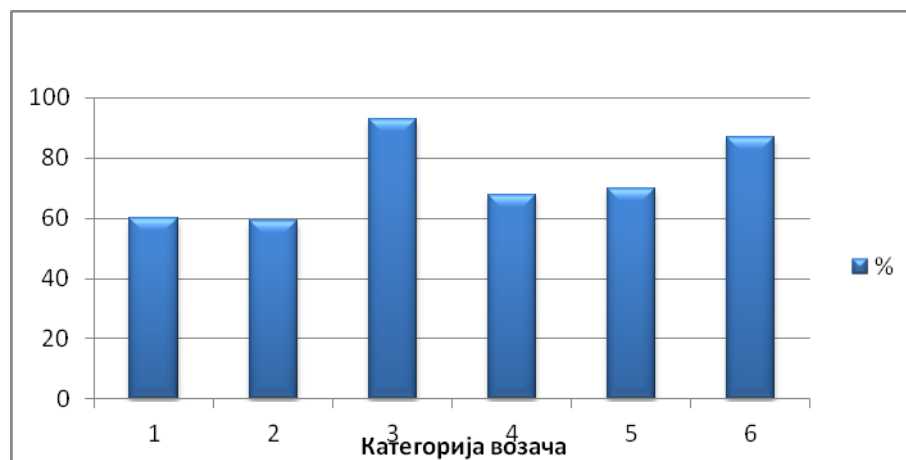
Питање „Ограничење брзине у насељу је:” (7. анкетно питање) је намењено активним возачима (трећа, четврта, пета и шеста категорија). Категорије четири, пет и шест су дале најмање тачних

одговора, што је у супротности са очекиваним резултатима. Имајући у виду да су ово две категорије које међу анализираним групама поседују најдуже возачку дозволу, питање наговештава проблем да после извесног периода возачима опада ниво знања. Одговор се може тражити у измени закона о безбедности саобраћаја, када је ограничење брзине у насељу смањено са 60km/h на 50km/h.



Слика 3. Процент тачних одговора на 7. анкетно питање, по категоријама

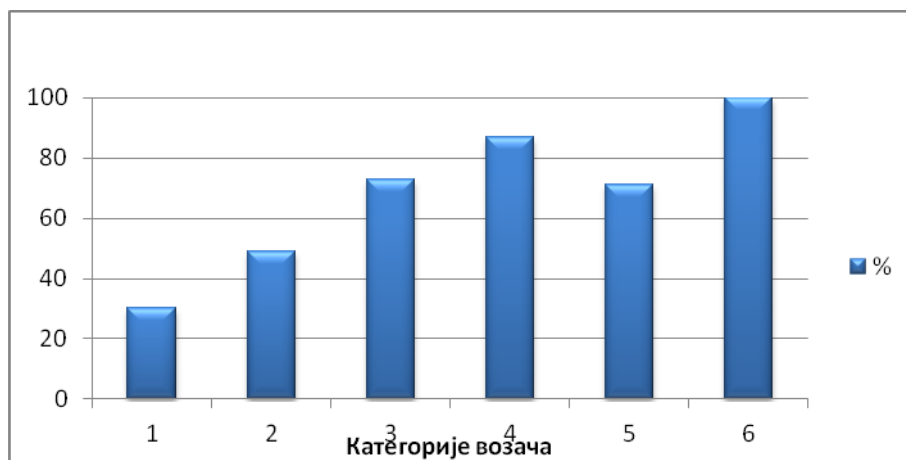
Питање „Колика је највећа дозвољена количина алкохола у крви за професионалне возаче?“ (8. анкетно питање) је превасходно усмерено на професионалне возаче и добијени резултати се не поклапају са очекиваним. Резултати указују недовољан ниво познавања закона о безбедности саобраћаја на територији Републике Српске од стране професионалних возача.



Слика 4. Процент тачних одговора на 8. анкетно питање, по категоријама

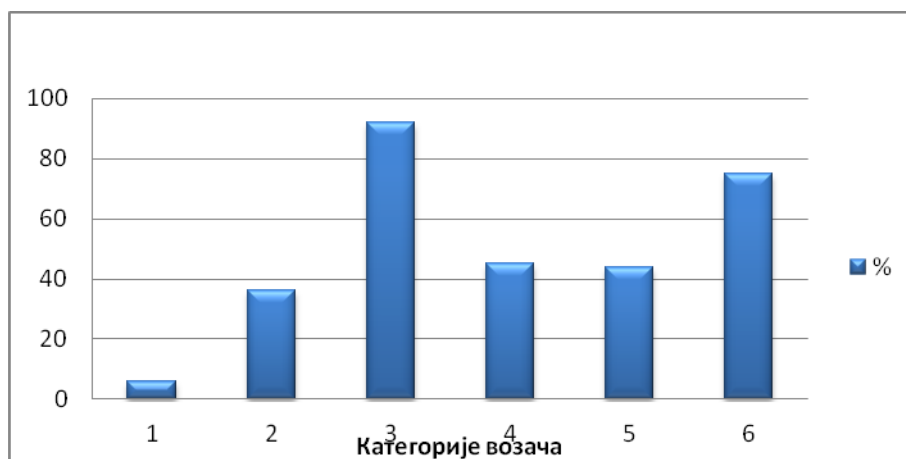
Одговори на питање „Употреба сигурносних појасева на задњем седишту путничког аутомобила...“ (9. анкетно питање) нису задовољавајући за категорије возача са возачком дозволом до једне године и преко пет година, односно трећа и пете категорије. Добијени резултати указују на значајне пропусте у обуци кандидата за возаче у ауто школама. Чињеница да је трећа категорија возача, положила возачки испит у периоду не дужем од једне године, указује

да постоји проблем у едукацији возача у ауто школама. Кандидати очигледно не задржавају знања стечена у ауто школи (пета категорија), што представља опасност за све учеснике у саобраћају и даје могућност даље анализе и тражења решења за наведени проблем.



Слика 5. Процент тачних одговора на 9. анкетно питање, по категоријама

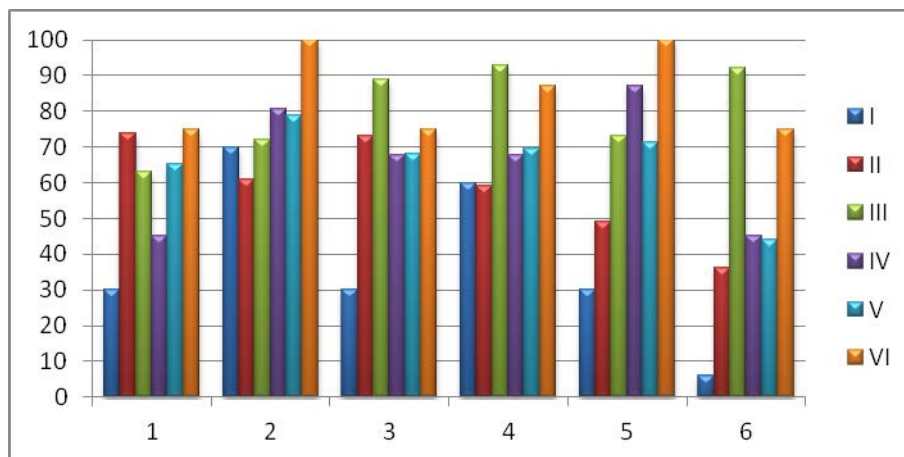
Осим треће, остале категорије возача нису показале задовољавајући ниво знања о значењу саобраћајног знака са допунском таблом, који означава ограничење брзине на 50 km/h када је на коловозу снег (11. анкетно питање). Закључак са овог питања поткрепљује закључке из предходног питања, да постоје проблеми у теоријској обуци кандидата за возаче у ауто школама, посебно у делу везаном за саобраћајне знакове.



Слика 6. Процент тачних одговора на 11. анкетно питање, по категоријама

Слика 7. омогућава лакше поређење нивоа знања разматраних категорија возача, тако што су проценти тачних одговора груписани по категоријама возача за свако од анкетних питања. Више од 80% саобраћајних незгода је узроковало понашање човека, а возачи са једном годином возачког искуства изазивају три пута више саобраћајних незгода него искуснији возачи (Јовановић и Лалић, 2010:145). Када се у обзир узме предходна констатација и да се са Сlike 7. види да највећи проблем, по питању едукације и информисаности, постоји код I категорије возача

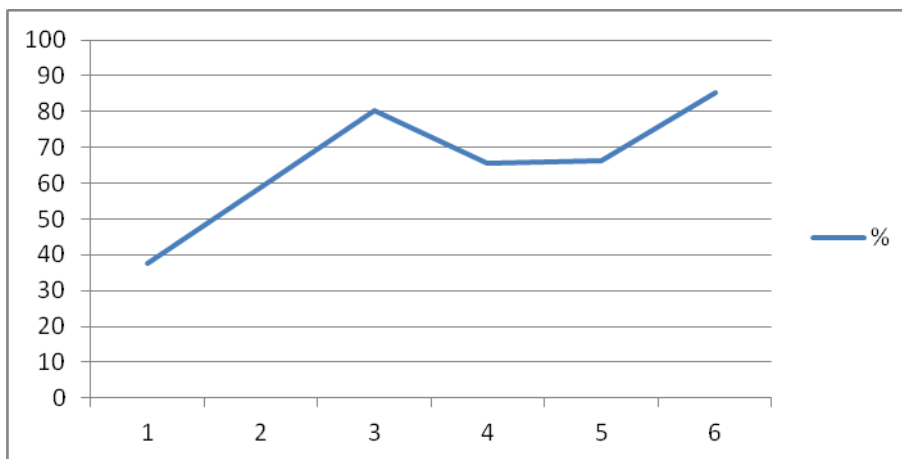
(потенцијални возачи), може се закључити да правци деловања у безбедности саобраћаја требају бити усмерени ка овај категорији. На основу тога закључује се слаба информисаност млађе популације (до 18 година) о познавању основних правила понашања у саобраћају.



Слика 7. Просечан ниво знања по категоријама

4. ЗАКЉУЧАК

Као закључак може се извући крива која описује ниво знања учесника у саобраћају по дефинисаним категоријама. На Слици 8. приказана је крива која показује проценат тачних одговора за сваку од испитаних категорија учесника у саобраћају, базирана на просечном нивоу знања о разматраним питањима. Постављена почетна хипотеза пре почетка истраживања је била да графикон треба имати растући тренд, односно да свака наредна категорија возача треба да има виши ниво знања од претходне, обзиром да дуже учествују у саобраћају (имају возачку дозволу дужи период). Међутим, анализом добијених одговора примећује се пад нивоа знања код одређених категорија возача у које спадају возачи који поседују дозволу до 5 и преко 5 година, а не припадају категорији професионалних возача. С тога је потребно организовати периодичне провере нивоа знања и вештина, како би учесници у саобраћају постали свесни својих могућности и ограничења и радије прихватили различите програме едукације, односно обнављања стеченог теоријског знања, неопходног за безбедно учествовање у саобраћају.



Слика 8. Процент тачних одговора свих категорија по питањима

Такође, резултати указују и на слабу едукацију млађе популације (потенционалних возача) о понашању у саобраћају. У том смислу један од циљева је и организовање одговарајућег школског програма, јединственог за све средње школе у циљу стицања знања и вештина неопходних за сигурно и безбедно учествовање у саобраћају. Рањиви учесници у саобраћају, односно пешаци, нису показали задовољавајући ниво знања који би им гарантовао безбедније учешће у саобраћају. Возачи са пробном возачком дозволом нису показали завидан ниво знања, што указује на проблем оспособљавања кандидата за возача у ауто школама по питању теоријске обуке. За све учеснике у саобраћају би требало организовати едукацију путем медија, система образовања и проверу знања, чиме би се подигла друштвена одговорност учесника у саобраћају, као и ниво знања, а већа безбедност у саобраћају не би изостала.

5. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Јовановић, М., и Лалић С. (2010). Пројекат млад и безбедан, Зборник радова, Семинар „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“. Ковачица, 145-152.
- [2] Коленц, Ј. (1986). Методика обуке управљања аутомобилом. ССНО, Београд.
- [3] Липовац, К. (2008). Безбедност саобраћаја, „Службени лист СРЈ“, Београд.
- [4] Махурдаревић З., и Прерадовић, Љ. (2008). Холандска перманентна саобраћајна едукација и могућност њене примјене у Србији, Зборник радова, Семинар „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“. Земун, 109-115.
- [5] Милановић, И. (2010). Улога субјеката локалне заједнице на активну безбедност саобраћаја приликом обуке кандидата за возаче, Зборник радова, Семинар „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“. Ковачица, 217-227.
- [6] Радовић, М. (2012). ПОКАЗАТЕЉИ СТАЊА У ЛОКАЛНИМ ЗАЈЕДНИЦАМА ВЕЗАНО ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЈЕДНОШЋУ САОБРАЋАЈА. Бања Лука.
- [7] Стефановић, Љ. (2010). Доследна примена наставе у практичној обуци кандидата за возаче са циљем повећања безбедности саобраћаја, Зборник радова, Семинар „Улога локалне заједнице у безбедности саобраћаја“. Ковачица, 73-82.
- [8] Шмитран, Г., Средић, З. (2012) СТАЊЕ БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА у Републици Српској за период ЈАНУАР - ОКТОБАР 2012. године. Бања Лука.