

## УТИЦАЈ ПРОГРАМА ОБУЧАВАЊА НА ПРОМЕНУ ПОНАШАЊА ВОЗАЧА У САОБРАЋАЈУ

### INLUENCE OF TEACHING PROGRAM ON CHANGING DRIVERS BEHAVIOUR

Тијана Иванишевић<sup>1</sup> и Будиша Костић<sup>2</sup>

**Резиме:** У најширем смислу, саобраћајно образовање и васпитање, које за крајњи циљ има усмеравање укупних мера утицаја на понашање учесника у саобраћају, а посебно возача моторних возила, мора бити проучен у ширем смислу. Обука у том смислу није само питање родитеља, предшколских и школских установа, већ поред тога обухвата све особе, предузећа и институције које су активне када је у питању безбедност, односно којима је то у надлежности, а мора обухватити и групе које на било који начин учествују у процесу доношења политичких одлука. С тачке гледишта системског приступа – обука возача, као и целовито саобраћајно образовање и васпитање, имају два аспекта: с једне стране је у интеграцији са техничким, законским и надзорним мерама, а с друге стране мора бити сагледан као аспект општег образовања и васпитања целокупног друштва.

Сва истраживања која су до сада рађена у свету потврдила су тезу да се не може доказати позитивна корелација између формалне обуке и смањења ризика од саобраћајне незгоде код возача почетника. Човек – возач је одувек био, јесте и биће основни фактор безбедности саобраћаја, а његово понашање је основни чинилац безбедности.

Чињеница је да се понашање човека може подвргнути утицају и промени. Међутим, остаје отворено питање, на које ћемо покушати да одговоримо, а то је: „којим утицајима и формама?“. До промене понашања возача може доћи путем обуке и до сада су психолози разрадили различите теорије и форме обучавања. Проблем безбедности саобраћаја није проблем појединца, већ и проблем друштва у целини. Проблем безбедности саобраћаја мора бити решен најпре у друштвеној заједници, односно у друштвено-економском контексту.

Рад има за циљ да теоријским приступом на основу резултата досадашњих истраживања покуша да изнађе најчвршће функционална везе између основних детерминанти обуке и понашања возача у саобраћају као његовог основног чиниоца. Свакој саобраћајној незгоди претходи неки вид понашања учесника у саобраћају. Неопходно је успоставити јаку везу између изграђивања понашања возача у обуци и његовог понашања у саобраћају.

**Кључне речи:** возач, обука, саобраћај, програм обуке, понашање.

## 1. УВОД

Чињеница је да се понашање човека може подврнути утицају и промени. Међутим остаје отворено питање на које ћемо покушати да одговоримо, а то је: којим утицајима и формама? До промене понашања може доћи путем обуке и до сада су психолози разрадили различите теорије и форме обучавања. Међутим, проблем безбедности саобраћаја није проблем појединца (возача као најмасовнијег учесника у саобраћају) већ и проблем друштва у целини. Ни један проблем понашања није решен, све дотле док то није конкретно решено у друштвеној заједници, односно у њеном друштвено - економском контексту.

Понашање учесника саобраћају представља одговор на неку ситуацију. Колико је тај одговор појединца и друштва адекватан у тој мери је остварен степен безбедности саобраћаја. Понашање возача у току управљања возилом, подразумева да програм обучавања не сме да покаже само унутрашњу валидност у смислу постизања циљева, већ и спољашњу валидност кроз безбедно управљање возилом у саобраћају. Свака саобраћајна незгода има узајамну везу са понашањем

---

<sup>1</sup> Тијана Иванишевић, дипл. инж. саобраћаја, Стручни сарадник, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду, [tijana.ivanisevic@mail.com](mailto:tijana.ivanisevic@mail.com)

<sup>2</sup> Доц. др Будиша Костић, дипл. инж. саобраћаја

учесника у саобраћају и тиме шта утиче на такво понашање. Кад говоримо о понашању возача у саобраћају, као централном проблему његове безбедности, важно место у изучавању понашања заузимају ставови. Обзиром да сви ми имамо ставове, мора да постоји нека потреба за њиховим стицањем, због неке функције којој служе. Овде ћемо покушати да преко вредносно-ставне оријентације, сагледамо стање система обуке и на основу релевантних показатеља, дефинишемо основе обуке возача које ће кроз процес обучавања имплементирати навике безбедног понашања возача у саобраћају после положеног возачког испита.

## 2. ПРОБЛЕМ ПОНАШАЊА ВОЗАЧА У САОБРАЋАЈУ

Вожња аутомобилом је активност која је окарактерисана унутрашњим везама возача, возила и окружења. Због тога се друштвени интерес манифестује у несметаном одвијању и колико је могуће безбедном функционисању система ради валидне оријентације планирања, развоја и реализације техничких и регулативних компоненти према стварним способностима човека. Овде се не може дубље разматрати велики број познатих и добро истражених варки и њихових могућности. Не сме се пропустити чињеница да понашање возача није само одређено рационалним процесом информација стеченим процесом обуке за управљање возилом, већ да је сваки човек надарен интенцијом за стицање искуства, које уграђује у основно, као и интересима и мотивацијама.

У укупној интеракцији утицаја на возача, док возилом управља у саобраћају и његове способности да све те утицаје на адекватан начин компензује безбедним понашањем у свакој саобраћајној ситуацији, основни проблем представља методолошка пракса васпитног утицаја кроз програм обуке возача, у циљу изградње позитивних ставова који ће се манифестовати безбедним понашањем у свакој саобраћајној ситуацији. Аспект понашања је од специјалног значаја у обуци возача, а та улога треба да „јача“ преко систематског понашања у целокупном процесу саобраћајног образовања и васпитања, а превасходно кроз реализацију програма обуке возача.

Сумирајући досадашња сазнања из већег броја истраживања ефикасне обуке могу се издвојити основне поставке садржане у следећем: опсежна концепција која интегрално обухвата јединице знања, ставове, вредности и аспекте понашања, а истовремено узима у обзир укупне вредности система и доминантне културне традиције; оријентација према конкретној реалности и конкретним проблемима саобраћаја; оријентација према актуелним проблемима учесника у саобраћају са уважавањем мишљења и питања осталих њихових интереса и потреба; оријентација према постојећој мотивацији и ако је могуће предузимање успешних акција са повећаним практичним унапређењем осетљивости за ситуацију и прилагодљивост понашања.

Имајући ово у виду намеће се суштинско питање: Како уз помоћ систематске реализације програма обучавања возачима пренети возачко знање, научити их правилном начину вожње, разумевању ризика и препознавању опасности, које ће им обезбедити подједнаку безбедност у саобраћају, али како и васпитним поступцима изградити ставове код возача којим ће се испољити безбедно понашање у току управљања возилом у саобраћају?

До сада код нас и у свету вршена су истраживања утицаја појединих елемената или подсистема обуке на понашање возача у саобраћају. Међу тим истраживањима издвајају се истраживања која се односе на: узрасно ограничење за стицање возачке дозволе, здравствено стање возача, захтеве нивоа припреме возача, обуку возача аутомобила, специјалне курсеве за возаче рецидивисте, полагање возачког испита за стицање права управљања возилом у саобраћају, етапно добијање возачке дозволе и ограничење брзине, систем мотивисања и подстицања за безбедно понашање у саобраћају. Резултати истраживања рађених у различитим државама у великој мери се подударају. Све то наводи на закључак да тежиште у обуци треба да буде на васпитној компоненти програма обуке и разумевању ризика, препознавању опасности у саобраћају и безбедном понашању у најопштијем смислу, све са основним циљем да би се смањио или избегао ризик од саобраћајне незгоде. Васпитање као утицај на развој личности возача, има две основне компоненте: образовну и васпитну у ужем смислу. Прва се тиче стицања возачких знања, вештина и навика, а друга развијањем психофизичких способности и формирањем позитивних ставова према безбедности саобраћаја, али и изграђивањем навика безбедног понашања. Повезаност васпитног и образовног процеса није једносмерна. Да би васпитање било ефикасно у њему се првенствено мора водити рачуна о узрастним и индивидуалним особеностима кандидата.

Обука за полагање возачког испита и полагање возачког испита представљају финални део припреме људи за учешће у саобраћају. Ако посматрамо системски обуку, односно саобраћајно образовање и васпитање као целовит систем, структуру система обуке за возача одређене категорије сачињавају: саобраћајно образовање и васпитање деце предшколског узраста, саобраћајно образовање и васпитање у школи, информисање учесника у саобраћају и акције (кампање) помоћи као и специјалне информације за стручњаке из ове области. У изучавању и истраживању проблема понашања возача неопходно је првенствено добро разумети све интеракције које систем обуке возача има са осталим системима и факторима који посредно или непосредно утичу на његово функционисање као и ефикасност функционисања његових подсистема по свим карактеристикама и димензијама. Стога се системски приступ истраживању проблема обучавања возача може сматрати валидним поступком којим се долази до објективних чињеница које у потпуности одређују основне карактеристике система. Системски приступ, дакле, у основи нуди једну једноставну филозофију за посматрање начина како се процеси одвијају и како један на други утиче.

Свако ко истражује ову област мора бити свестан да је за понашање одговоран, односно да на понашање утиче већи број фактора, при чему је потребно одредити релативни значај сваког фактора. У понашању, његовом истраживању и објашњењима, треба поћи од чињенице да су психолошки феномени и феномени понашања у одређеној каузалној повезаности. Интенција ће бити на системски оријентисаној основи обуке возача и њеном утицају на промену понашања возача у саобраћају из више аспеката, првенствено из аспекта обуке као педагошко-психолошког утицаја на кандидате за возаче у процесу обуке, а у првом реду на њихове **унутрашње и спољашње изворе понашања**. У последњих тридесет година у свету се придаје велика пажња одређеним питањима и о њима се врше обимна истраживања. Та питања су: какву припрему извршити и каква специјална возачка знања, вештине и навике треба пружити возачима и како они утичу на ризик од саобраћајне незгоде после положеног возачког испита, док учествују у саобраћају. Сва истраживања која су до сада рађена у свету потврдила су тезу да се не може доказати позитивна корелација између формалне обуке и смањења ризика од саобраћајне незгоде код возача почетника.

Уопштено се друштвено-културни услови разматрају као важан чинилац, што се потврђује као разлика у војњи и нивоима понашања возача, врстама грешака у војњи и карактеристикама саобраћајних незгода у појединим земљама света. Постоје вишеструке интеракције унутар појединих компоненти система друмског саобраћаја, а такође и између тих компонената.

### 3. ВРСТЕ ПОНАШАЊА ВОЗАЧА У САОБРАЋАЈУ

Понашање у саобраћају у најширем представља акције и поступке које возач у саобраћају испољава било да то чини свесно или несвесно. Понашање возача у саобраћају може се анализирати са више аспеката, а генерално су присутни, сагледавање са микро и макро аспекта, односно опште карактеристике понашања у саобраћају и понашање у конкретним саобраћајним ситуацијама. Пошто је у највећој мери вредновање понашања субјективне природе, ту се могу јавити разлике у зависности од конкретне саобраћајне ситуације и интеракције учесника у саобраћају, док је појавни облик једнозначно одређен. Појавни облик понашања дефинисан је радњом коју сваки учесник извршава док учествује у саобраћају, узимајући у обзир карактеристике саобраћајних ситуација. Овде је значајно истаћи да се безбедно понашање тешко може квантификовати, за разлику од ризичног понашања. Сва ризична понашања возача у саобраћају не стварају исти степен опасности у саобраћају, односно последице различитог небезбедног понашања у саобраћају могу имати негативне последице од стварања опасне ситуације која се маневром једног од учесника може избећи без последица, до настајања таквих конфликтних ситуација које доводе до саобраћајних незгода са различитим последицама.

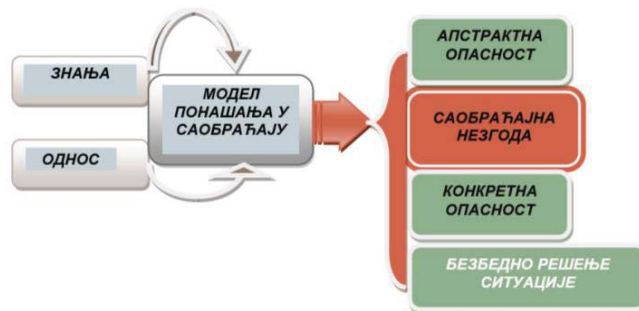
Позната је чињеница да се понашање возача у саобраћају испољава на три различита нивоа: афективном, когнитивном и сензомоторном нивоу. На основу карактеристика понашања на овим нивоима и основних начела безбедног понашања могу се дефинисати компоненте разграничења безбедног од небезбедног односно ризичног понашања а садржане су у: разумевању ризика, препознавању опасности, навикама понашања, перцепцији, понашању на нивоу пажње и вештини правилних реакција у саобраћају [4].

Када се описује настанак саобраћајне незгоде или се анализира њен ток тешко се налази прикладан израз за понашање возача у таквим ситуацијама. Врло је битно запазити да последице понашања не морају у свим случајевима да буду у корелацији са величином изазване опасности, већ могу да буду резултат и других утицаја. У истраживањима грешака возача које су повећале ризик од саобраћајне незгоде, идентификоване су грешке које су продукт различитог ризичног понашања, а последица су: веома опасног, односно насилног понашања; погрешне процене ситуације; слабљења пажње; неискусног понашања у сложеним ситуацијама; немогућности комуникације међу учесницима и негативне мотивације.

Под дејством великог броја фактора са различитим интензитетом утицаја на возача, понашање је у различитој мери подложно променама. Праћењем и истраживањем понашања у саобраћају издваја се једна категорија понашања која најчешће доводи до нежељених последица у саобраћају. Та понашања су названа једним именом - опасна понашања. Данас највећи проблем у саобраћају стварају возачи високог ризика. Стога се поставља питање на које се тражи одговор, да ли су то: неискусни млади возачи, не социјализовани типови личности или обични возачи који се неодговорно опходе према саобраћајним правилима и прописима.

За формирање понашања учесника у саобраћају према ефикасности и могућности примене издвајају се: мере које имају директан утицај на кориснике пута од којих је најзначајније саобраћајно васпитање; мере које имају посредан утицај на понашање у саобраћају од којих посебан значај имају контрола саобраћаја, репресија, примена маркетинга у безбедности саобраћаја и осигурање моторних возила као најзначајнија економска стимулативна мера. Глобални циљ је да се кроз основне појавне облике и карактеристике понашања возача почетника сагледају базичне релације компонената вредности, ставова и понашања и да се деловање обуке усмери на оне компоненте које условљавају формирање безбедног модела понашања возача почетника у саобраћају. Неопходно је сагледати могућност оптималног системског приступа и систематског обучавања возача да би се остварио потпунији циљ обуке, односно смањено релативни ризик од саобраћајне незгоде младих возача.

Реаговање система "возач-возило" може се схватити као процес и уочене су следеће фазе: перцепција (опажање) извора информација, пријем и селекција информација, схватање потребе за реакцијом (предвиђање и одлучивање), реакција возача (померање руку и/или ногу), деловање на команду возила, реакција моторног возила (промена смера кретања, брзине или давање сигнала).



Слика 1. Ланац деловања у стварању модела понашања возача у решавању саобраћајних ситуација

Идвајање актуелних информација из мноштва сигнала, које у одређеном тренутку емитују околина и организам корисника, остварује се уз помоћ специфичних неурофизиолошких механизма, који појачавајући интензитет енергетске компоненте надражаја врше центрирање и усмеравање рецептивних, елаборационих и реактивних процеса. Ти механизми регулишу селекцију информација, појачавајући значајне, а потискујући не значајне или секундарне на нижи ниво централне обраде или пак потпуно блокирају њихово протичање кроз нервне структуре. Регулисање токова понашања читавају се као ефикасност и квалитет прилагођавања испитаника актуелној ситуацији. Функција механизма за регулацију психичких процеса назива се пажња, а особине функционисања тог механизма су карактеристике пажње. Пажња се може остварити свесно и несвесно. Сигнали које анализатори упућују у централне нервне структуре садрже две информационе компоненте: објективно одређени информативни садржај, субјективно значење и значај сигнала.

Свака компонента може утицати на својеврсну конституцију одговора на надражај. Субјективно значење и индивидуални значај надражаја изазива емоционалне реакције у складу с индивидуалним искуством, односно емоционалном меморијом или је тренутно одређен енергетским обележјима сигнала. Очитује се у позитивном или негативном односу возача, на пример према садржају надражаја. Емоционалне реакције манифестују се кроз карактеристике одговора који својим интензитетом или по структури није усклађен с објективним обележјима актуелног надражаја. Индивидуалне разлике у манифестацији одређене су општим стањем и структуром доживљеног: ранијим индивидуалним искуством, које актуелном надражају даје посебан тон, у смислу угодности или неугодности, страха или смирености и сл.; општим функционалним карактеристикама централног нервног система, које се огледају у снази, у равнотежности и покретљивости нервних процеса; степеном функционалне зрелости, односно нивоом структурираности и функционалне прилагодљивости интерпретативних и регулационих процеса према сложености и тежини актуелних задатака; степеном нарушености централних механизма, уз помоћ којих се остварује усклађивање општег понашања возача, на пример с особинама актуелних збивања у саобраћају. Начин усклађивања општег понашања с особинама актуелних збивања назива се емоционалном стабилношћу (или нестабилношћу). Из тог разлога су и интересантна истраживања у погледу повезаности структуре личности са саобраћајним незгодама (колерици, неуротици, психотици), појаве рецидивизма саобраћајним незгодама и сл.

Време опажања односи се на време које прође док возач, преко својих чула, прими сигнал (поруке) од уоченог извора. Опажање (перцепција) је сложен психички процес, који се може дефинисати као непосредна спознаја о предметима или појавама на основу чулних података и других спознајних процеса. Извор информација је одређена саобраћајна ситуација, чија је сложеност одређена скупом интеракција између појединих елемената система В–В–П–О и њиховим карактеристикама. Саобраћајна ситуација може генерисати информације искуственог карактера (саобраћајни знаци, сигнали на семафору, стање коловозног застора, ознаке на коловозу итд.) или информације које карактеришу интеракције са другим возилима при кретању, промене техничко-експлоатационих карактеристика пута или стања окружења. Трајање процеса опажања у конкретној саобраћајној ситуацији веома је тешко одредити из два основна: сама природа и механизам пријема информација веома су сложени и недовољно познати, а сам квалитет перцепције је, уз факторе окружења, у вези са индивидуалним перцептивним карактеристикама возача. То се посебно односи на природу, обим, поље, квалитативне карактеристике, поделе и скретање пажње, могућност памћења, осетљивост и капацитет чулних анализатора, психофизичко стање возача, итд. У сам процес опажања укључен је велики број различитих фактора који се односе на сложеност саобраћајне ситуације, карактеристике посматраних објеката, те фотометријске карактеристике објеката и атмосфере. У те факторе спадају: број посматраних објеката или појава, величина, форма и размере посматраног објекта, осветљеност површина и објекта, посматраних објеката, и позадине, контраста, прозрачност атмосфере, удаљеност од посматраног објекта, брзина кретања и физичке и просторне карактеристике звучних сигнала.

Време трајања опажања мења се у распону од 0,4 до 3,6 секунди. За возаче моторних возила посебно је значајно тзв. *изборно време реаговања* (време одлучивања у сложеној саобраћајној ситуацији, када је потребно обрадити одређену количину информација, те извршити избор адекватног одговора). Основна карактеристика сложене саобраћајне ситуације је њена неодређеност. Неодређеност се огледа у томе што саобраћајна ситуација може бити карактеристична преко више различитих стања (модалитета или алтернатива). Пошто информација отклања неодређеност посебно је значајно утврдити којом количином информација мора располагати возач да би у потпуности решио неодређеност стања. Проблем мерења количине информација може се свести на проблем мерења неодређености. Што је већа неодређеност потребна је већа количина информација која ту неодређеност отклања. На тај начин потребна количина информација одређује се помоћу њене супротности, тј. неодређености избора или ентропије. Ентропија, као мера количине информација, представља количину неодређености. Прилагођавање возача саобраћају, представља процес мењања личности возача (кандидата у процесу обучавања) према захтевима саобраћајне средине (ситуације) у којој извршава задатке управљања возилом, његово сажимање са том средином и истовремено саобраћавање реалним потребама личности возача. Како је саобраћај динамичан процес, тако и процес прилагођавања захтева динамичност, при чему централну улогу има активност возача, односно кандидата за возача у процесу обуке, укључујући и интенционалне

утицаје инструктора у том правцу. Прилагођавање укључује две компоненте: активност возача, односно кандидата за возача у процесу обучавања и непрекидност процеса. Постоји више облика прилагођавања возача на саобраћај, а најбитнији су: **Радно** -које представља ефикасност у извођењу радњи управљања возилом у саобраћајним ситуацијама; **Психолошко** - које представља субјективно доживљавање пријатности и могућности задовољења интереса и мотива, при чему је у основи изграђивање хармоничних односа са самим собом; **Физиолошко** - које представља подношење појединих органских стања (жеђ, несаница и др.) и навикавање на промењене услове физичке околине (бука, атмосферски утицаји и други утицаји околине); **Социјално**- које представља утврђивање хармоничних и толерантних односа са другим учесницима у саобраћају. Од облика социјалног прилагођавања за возаче у саобраћају од централног значаја су: **Адаптација** – модификовање понашања возача да би задовољио промењене услове или околности који су у процесу одвијања саобраћаја изразито динамични; **Акомодација** – манифестује се избегавањем сукоба, конфликтних ситуација (не треба инсистирати на „свом праву“ по сваку цену), попуштањем и спремношћу на компромис у ситуацијама које могу довести до опасне и ризичне ситуације док возач управља возилом у саобраћају; **Усклађивање** – успостављање хармоничног односа и равнотеже, превасходно вештином расуђивања у конкретној саобраћајној ситуацији; **Конформизам** – огледа се у наглашавању потребе да усаглашава своје интересе са нормама и принципима околине. У процесу прилагођавања човек (возач) прихвата, користи и модификује своје предиспозиције и предиспозиције средине. Прилагођавање зависи од: карактеристика личности (телесних, здравствених), знања, вештина, обучености, интелигенције, социјалне и емоционалне зрелости; тежине услова којима се прилагођава (што су услови тежи – прилагођавање је теже, и обратно); времена прилагођавања (ако је процес постепен – прилагођавање је лакше, и обрнуто).

Да бисмо утврдили и разумели релевантне узроке саобраћајних незгода са аспекта људског понашања потребно је идентификовати услове под којима потребне возачке способности не долазе до изражаја, односно изостају или једноставно „затаје“. Тежина задатка вожње – управљања моторним возилом у конкретним условима произлази из интеракције захтева саобраћаја, са једне стране и способности возача да задатак успешно реши, са друге стране. Уопштено посматрано, тамо где је контролисана способност коју возач испољава једнака или на вишем нивоу од захтева коју саобраћајна ситуација изискује – исход је безбедан саобраћај. Где је контролисана способност мања од захтева саобраћаја – саобраћајна незгода је неизбежна, осим у случајевима када „интервенишу“ адаптивне реакције других учесника у саобраћају. Под коришћеним појмом „адаптивне реакције“ подразумевамо заштитне мере, избегавање и принудни маневар који предузимају други учесници у саобраћају. Када возач дозволи спољашњим факторима да утичу на вожњу може се достићи граница контроле узајамног деловања. Стога захтеви постају све тежи, па је возач доведен до критичног степена, када у једном моменту захтеви премашују његове способности. Ограничења у решавању овог односа дешавају се и када дође до неочекиваних промена захтева саобраћајне ситуације. Неочекивани пораст утицаја на безбедност при захтевима саобраћаја биће далеко значајнији што је возач ближи критичним ситуацијама. Остала ограничења појављују се када је способност прецењена, колико због недостатка искуства толико и због непрепознавања опасности, несхватања ризика и неадекватне реакције на изненадну опасност. На основу овог може се закључити да проблеми у вези са безбедношћу саобраћаја могу настати у тренутку када возач прецени своје способности, када је способност умањена на неки други начин.

#### 4. ЗАКЉУЧАК

У односу на постојеће приступе суштини обуке возача, који су се бавили истраживањем возачких знања, вештина и навика за безбедно управљање возилом у саобраћају, може се закључити да обука возача треба да представља системски приступ развијању понашања возача, а што чини ставови, знања и вештине неопходни за безбедно понашање возача док возилом учествује у саобраћају. Колико ће понашање возача у саобраћају бити безбедно, превасходно зависи у ком степену ће бити изграђени ставови возача према безбедном понашању у саобраћају и којим интензитетом ће се испољити јер знање, ставови и вештине су у високој корелацији и јакој каузалној вези. Знање је једини и основни услов да се заузме прави став, став је потребан да би се радња извршила, а вештине су неопходне за правилно извођење радњи. Компонента саобраћајног васпитања у реализацији програма обуке знатно доприноси формирању позитивног става возача према безбедном понашању у саобраћају. Квалитетним саобраћајним васпитањем утиче се на сазнања, ставове и облике

понашања возача. Што је садржај обуке возача ефикаснији, трансфер знања квалитетнији то ће ставови кандидата за возаче бити позитивнији и интензивнији, а понашање у саобраћају безбедније. Стога се и намеће потреба да основни задатак обуке возача представља оспособљавање за: адекватну примену возачких знања, разумевање ризика и препознавање опасности у саобраћају, правилно реаговање у саобраћајним ситуацијама, потпуно и ефикасно модификовање, развијање и вођење безбедног понашања возача док возилом учествује у саобраћају.

Сходно основном циљу и задатку обуке возача, потребно је конципирати садржај, форму и методу извођења обуке као и временску расподелу реализације садржаја обучавања, како би се остварили циљеви и извршили задаци обучавања који би имали како унутрашњу тако и спољашњу валидност.

Све ово намеће потребу стандардизације квалитета обуке и садржаја, реализације возачког испита, захтева у погледу кадровских, материјалних, организационих и других услова успешне обуке, као и стандардизацију поступка праћења и процењивања квалитета обуке као и надзор над обуком. Ефикасније је квалитетном обуком утицати на ставове возача који представљају генератор у промени понашања, него деловати на понашање возача репресивним утицајима како би се променили ставови возача.

За саобраћајно васпитање може се рећи да представља укупност интенцијалног утицаја на развој личности возача. Овде се мора нагласити да је реч о развоју личности, независно од његовог узраста и да васпитање обухвата и самоваспитање.

## **5. ЛИТЕРАТУРА**

- [1]. Aberg I. „Attitudes“, Sweden, 2000.
- [2]. Баков А. „Приручник о безбедности саобраћаја“, Москва, 2002.
- [3]. Костић Б. „Деловање програма обуке на промену понашања војних возача у саобраћају“, докторска дисертација, Београд, 2003.
- [4]. Димитријевић Н. Вредновање процеса обуке возача, докторска дисертација, Београд, 2005.
- [5]. Димов Г. Анализа програма обуке возача и избор садржаја обучавања, докторска дисертација, Саобраћајни факултет Сарајево, 2007.