

MJESTO I ULOGA VOZAČA POČETNIKA U SAOBRAĆAJU

THE ROLE OF YOUNG DRIVERS IN TRAFFIC

Jelica Rastoka¹

Rezime: 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 nesrećama. Pored droge i alkohola, čini se da prekoračenje brzine postaje jedan od sve češćih poroka mladih ljudi. Predmet proučavanja rada biće upravo ta kategorija vozača, uzrasta do 25 godina i njihovo ponašanje u saobraćaju. Pored toga komentarišaće se kazne i sankcije propisane za kritičnu kategoriju, te će se iznijeti nekoliko prijedloga kao mjera rješavanja pomenutog problema. Jedan od osvrti takođe će biti prednosti i nedostaci oznake "P" koja je u Republici Srpskoj propisana kao obavezna za lica sa vozačkim iskustvom do dvije godine. 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.

Ključne riječi: vozač početnik; oznaka „P“; saobraćajna nesreća; saobraćajni prekršaj;

1. UVOD

Opšte je poznato da je jedan od trendova koji su prisutni u Bosni i Hercegovini, pa i Republici Srpskoj, 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. Čak smo (relativno nedavno) „doveli“ i McDonald's u Banju Luku. 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 stiču pravo polaganja vozačkog ispita, omladina RS 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 infomisanja 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 nesreća, žrtava nesreća itd. Ali rijetke su analize učesnika u saobraćaju po starosnoj strukturi. Naime, lične karakteristike učesnika u saobraćaju su za većinu statističkih analiza irelevantne, 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.

Cilj ovog rada jeste najprije skretanje pažnje na nužnost posebnog tretmana vozača početnika u saobraćaju, te definisanje njihove uloge i mjesta u saobraćaju. Metodologija izrade rada bazirana je na provedenoj anketi, analizi sredstava informisanja, te razgovora sa ciljnom grupom.

2. MJESTO I ULOGA 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.

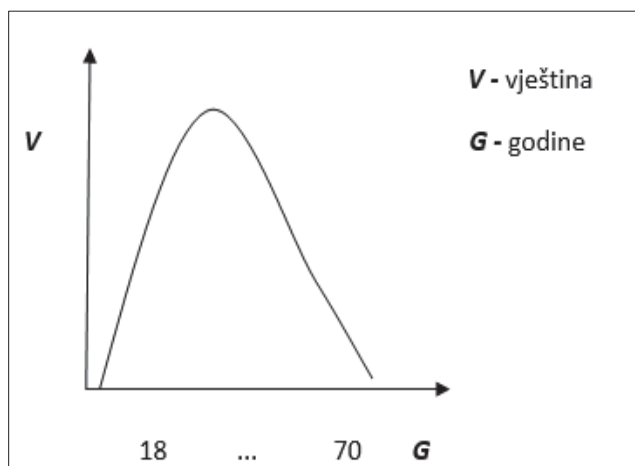
¹ Ekonomski fakultet Univerziteta u Banjoj Luci, jelica.rastoka@gmail.com

2.1. Мјесто воzaча почетника у саобраћају

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

Naravno, postoji veliki broj mladih vozača koji se ponašaju u potpunosti primjereno 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:



Grafik 1. Vještina upravljanja motornim vozilima

Grafik simbolički prikazuje kako lica na početku svoje vozačke karijere imaju vještinu 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.

Pretpostavimo 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 oštre 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.

2.2. Uloga vozača početnika u saobraćaju

Ako bismo sada postavili pitanje koja je trenutna uloga vozača početnika u saobraćaju, odgovori bi mogli varirati između sljedećih: prekoračenje brzine, nepropisno parkiranje, izazivanje saobraćajnih nesreća itd. Sadašnja njihova uloga otprilike liči na ulogu akcijog junaka u nekom filmu tipa „Brzi i žestoki“.

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 nesreća, 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.

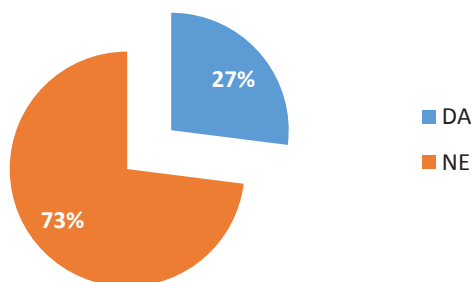
2.3. Oznaka vozača početnika

Trenutni zakon Republike Srpske 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. Stanovište autora je da oznaka „P“ ima podjednako prednosti i nedostataka. 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.

3. STUDIJA SLUČAJA

S obzirom da zvanične statističke publikacije Republike Srpske ne prikazuju podatke o saobraćaju, razvrstane u zavisnosti od starosne dobi lica učesnika u saobraćaju koje bi potvrdile prethodno navedeno, kako bi opravdao svoja stanovišta, autor je sproveo anketu o ponašanju vozača početnika u saobraćaju. Ispitano je 100 lica sa legalnim vozačkim iskustvom do dvije godine. U nastavku će se prikazati pitanja i odgovori ispitanika.

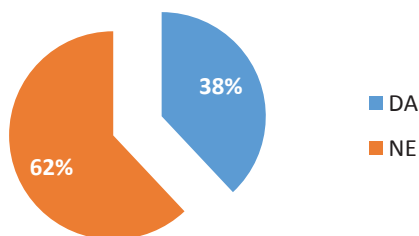
Pitanje 1: Da li koristite oznaku „P“?



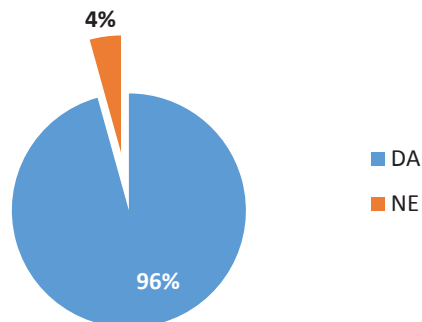
Pitanje 2: Da li ste ikako upravljali motornim vozilom prije polaganja vozačkog ipita?



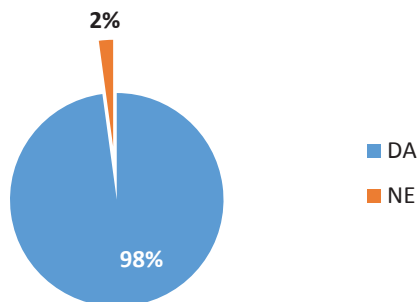
Pitanje 3: Da li se prilikom vožnje pridržavate ograničenja brzine kretanja?



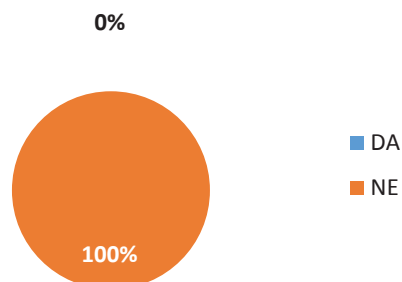
Pitanje 4: Da li se uvijek pridržavate saobraćajnih znakova?



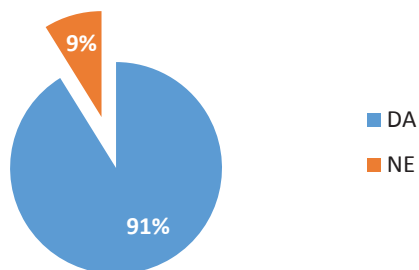
Pitanje 5: Da li ste ikada napravili saobraćajni prekršaj?



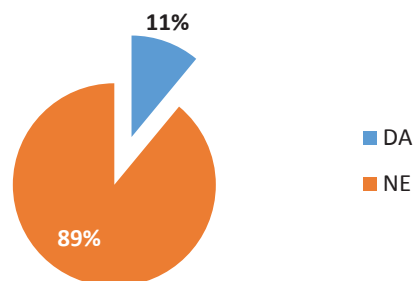
Pitanje 6: Da li ste bili kažnjeni za svaki saobraćajni prekršaj koji ste napravili?



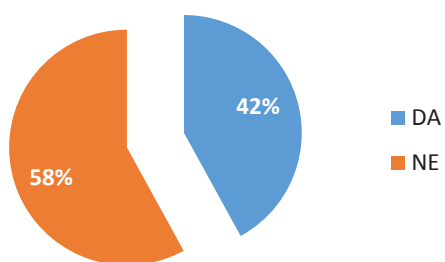
Pitanje 7: Da li ste ikada bili učesnik saobraćajne nesreće?



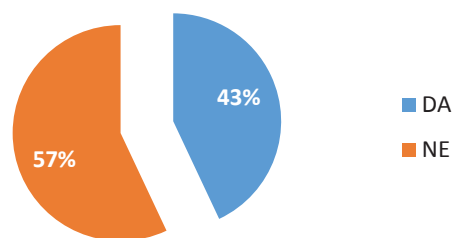
Pitanje 8: Da li ste ikada učestvovali kao vozač u saobraćajnoj nesreći?



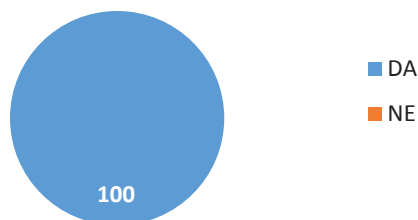
Pitanje 9: Da li poznajete ijednog vozača početnika koji je izazvao težu saobraćajnu nesreću?



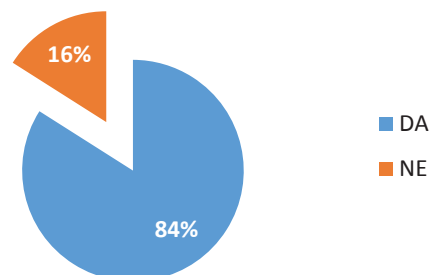
Pitanje 10: Da li ste ikada nakon konzumiranja alkohola, upravljali motornim vozilom?



Pitanje 11: Da li su Vaši roditelji ikada prekršili neki od saobraćajnih propisa?



Pitanje 12: Da li biste se više pridržavali saobraćajnih propisa, ako bi kazne bile strožije?



4. ZAKLJUČAK

Mladi vozači u velikoj mjeri krše saobraćajne propise, za šta nerijetko uopšte ne bivaju kažnjeni. Polaganjem vozačkog ispita mladi vozači stiču znanje, ali ipak pred njima ostaje period za sticanje prakse u vožnji automobilom.. Njihovo neprimjereno ponašanje je do sada prouzrokovalo ogromne materijalne štete i ljudske žrtve. Praksa je pokazala da se edukacijom vozačima može u određenoj mjeri povećati svijest o značaju i pridržavanju saobraćajnih propisa, dok je evidentno da ljudi najviše reaguju na kazne i sankcije. Veliki broj vozača nakon što jedanput bude kažnjen za određen prekršaj, isti više ne ponavlja. To su razlozi stavova i prijedloga koje je autor iznio u radu. Takođe je bitno naglasiti da je od velikog značaja uticanje na roditelje vozača početnika, jer oni su ti koji im u većini slučajeva omogućе samo učešće u saobraćaju, a koji im u velikom broju slučajeva pružaju negativan primjer.

5. LITERATURA

- [1]. Anketa
- [2]. Agencija za bezbjednost saobraćaja RS
- [3]. Razgovor
- [4]. Republički zavod za statistiku RS
- [5]. Sredstva javnog informisanja