

ISTRAŽIVANJE STAVOVA MLADIH VOZAČA O UTICAJNIM FAKTORIMA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

SAŽETAK: Podaci da mladi vozači u BiH mnogo češće učestvuju u saobraćajnim nezgodama od starijih i iskusnijih vozača, ukazuju na ozbiljan društveni problem čijem rješavanju treba sistemski pristupiti. Ovaj problem poprima još veće razmjere kada učešće mladih vozača u saobraćajnim nezgodama uporedimo sa njihovom zastupljenošću u saobraćaju. Mladi vozači nisu dovoljno upoznati sa rizicima u saobraćaju, olako biraju rizična ponašanja i potcjenjuju rizike u saobraćaju. Prevashodni cilj rada je da se istraže uticajni faktori bezbjednosti saobraćaja u odnosu na mlade vozače i ispituju stavovi mladih vozača o njihovom učešću u saobraćaju.

KLJUČNE RIJEČI: bezbjednost saobraćaja, mladi vozači, saobraćajne nezgode

1. Uvod

Problem nesrazmjerno velikog učestvovanja i stradanja mladih vozača u saobraćajnim nezgodama još uvijek nije riješen. Proveden je velik broj istraživanja o mladim vozačima (posebno u razvijenim zemljama) i ona nisu još u potpunosti odgovorila na pitanje zašto je populacija mladih vozača toliko rizična.

Najčešće vrste saobraćajnih nezgoda mladih vozača su: vožnja u koloni, bočni sudari, čeonni sudari, slijetanje sa puta, udar u parkirano vozilo, a najčešće greške koje čine mladi vozači su: neprimjerena i neprilagođena brzina, nepoštovanje prednosti prolaska, vožnja na nedovoljnom odstojanju, vožnja unazad, uključivanje u saobraćaj, skretanje i preticanje. U odnosu na mjesto događanja saobraćajnih nezgoda najčešće se nezgode događaju na: pravicima, raskrsnicama, u krivinama i na parkiralištima.

Mladi vozači zbog manjka iskustva u saobraćaju, te niza okolnosti izloženi su pojačanom riziku stradanja. Ako se tome pridodaju i problemi koji nastaju pri njihovoj procjeni opasnosti, te često njihova neosnovana uvjerenost u vlastite vozačke sposobnosti, dobijamo potencijalno vrlo opasnu grupu u smislu mogućeg nastanka saobraćajnih nezgoda, što potvrđuju i statistike učešća u saobraćajnim nezgodama.

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 mjestu 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 brznoj 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. Brzina kretanja vozila povezana je sa svim posljedicama saobraćajnih nezgoda.

U svim statistikama vezanim za saobraćajne nezgode, mladi vozači imaju prevelik udio, s vjerovatnoćom za dešavanje saobraćajne nezgode 2 do 3 puta većom od iskusnih vozača.¹ Oni predstavljaju veći rizik samima sebi, putnicima i ostalim učesnicima, nego ostali vozači. Pri svakoj saobraćajnoj nezgodi u kojoj pogine mladi vozač, prosječno pogine još 1,3 osoba (putnici i ostali učesnici). Za razliku od saobraćajnih nezgoda koje uzrokuju iskusniji vozači, saobraćajne nezgode koje uzrokuju mladi vozači češće se dešavaju noću, često učestvuje jedno vozilo, i najčešći uzroci su gubljenje kontrole i neprilagođena

brzina. Čak i konzumacija alkohola u manjim količinama ima veći uticaj na mlade vozače nego na iskusnije vozače.

Visoke stope dešavanja saobraćajnih nezgoda mladih vozača prvenstveno su rezultat nezrelosti, nedostatka iskustva, vožnje pod uticajem alkohola, droge i umora, i načina života u skladu sa njihovom dobi i polu. Posebno, mladi vozači muške populacije često precjenjuju vlastite vozačke sposobnosti. Biološka istraživanja pokazuju da se u dobi od 18 godina dijelovi ljudskog mozga, koji su zaslužni za integraciju informacija i kontrolu impulsa, još

¹ Leci, *Sigurnost mladih vozača u cestovnom prometu*, Sveučilište Sjever, Koprivnica, 2019.

uvijek u razvoju, no ne samo u psihološkom već i u socijalnom smislu, mladi vozači još uvijek sazrijevaju.

Kako bi se steklo iskustvo ili vještina u bilo kojem zadatku, potrebna je vježba. Kako bi se povećala uspješnost, osposobljavanj e za vozačetrebalo bi razvijati vještine mladih vozača koje mogu primijeniti u saobraćaju, pritom podrazumijevajući da razvijaju motivaciju za to, a ne da to rade samo zato što moraju, tako da npr. instruktor vožnje mora naučiti mladog vozača zašto određene zadatke izvodi nanačin na koji ih izvodi.

3. Istraživanje stavova mladih vozača o ponašanju u saobraćaju

Ponašanje vozača u saobraćaju plod je složene interakcije znanja, sposobnosti, vještina, iskustava, osobina, odgoja, poticaja i uticaja iz okruženja, dobi, pola, ali i niza drugih faktora. Sve te promjenjive determinišu ponašanja vozača u saobraćaju.

Kod mladih vozača ne postoje bitne razlike između muškaraca i žena u broju nezgoda, ako se uzme u obzir njihova kilometraža.² Žene se više pridržavaju saobraćajnih propisa, defanzivno voze, sa posvećenom oprežnošću i kritičnošću, u saobraćajnim situacijama imaju bolju finoću pokreta ruku i nogu, ali se sporije obučavaju i teže stižu prva iskustva u vožnji. Muškarci vozači učestvuju u saobraćajnim nezgodama sa težim posledjicama, ofanzivno voze, češće dodaju gas i kočice, voze blizu srednje linije, ali su bolji u brzini odgovora i načinu obrade informacija preko instrumentalnih pokazivača. Žene ili veoma malo ili uopšte ne rade kao profesionalni vozači, što znači da ili ne upravljaju uopšte ili upravljaju u mnogo manjoj mjeri nego što to rade muškarci: teškim vozilima, manje su eksponirane riziku jer ne provode toliko vremena u saobraćaju, manje učestvuju u saobraćaju noću i tokom zime.

Ovim istraživanjem, te dobijenim i prezentovanim rezultatima, željela sam pomoći u sagledavanju jednog segmenta bezbjednosti odvijanja saobraćaja na putevima – ponašanja mladih vozača u saobraćaju na putevima i koliko je ono bezbjedno. Istraživanje je trebalo dati odgovore koliko su naši mladi vozači bezbjedni u saobraćaju, kakve su im bezbjedonosne navike, ponašanja, usvojene vrijednosti, stavovi, međusobna tolerancija u saobraćaju, a što je presudno za bezbjedno odvijanje saobraćaja.

² *Priručnik za kviz znanja iz oblasti sigurnosti u saobraćaju*, Ministarstvo trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona, 2019.

Sadržaj anketnog upitnika proizlazi iz cilja ovog rada koji se bazira na istraživanju stavova mladih vozača o uticajnim faktorima bezbjednosti saobraćaja, kao što su poštovanje saobraćajnih propisa, prepoznavanje rizika, znanje o saobraćaju, samoprocjena i odnos prema drugim vozačima i učesnicima u saobraćaju. Za istraživanje uticajnih faktora bezbjednosti saobraćaja mladih vozača korištene su metode analize, sinteze, deskriptivna metoda i metoda statističkih istraživanja.

Upitnik/anketa je sugerisala svakome ponaosob, da anketu ispuni iskreno i sebi samom odgovori na pitanje koliko je bezbjedan vozač, odnosno da napiše učestalost svojih ponašanja i postupaka u saobraćaju, odnosno čini li određenu radnju ili se ponaša u saobraćaju na određen način – često, ponekad ili nikada.

U anketi je trebalo odgovoriti na 14 pitanja/tvrđnji vezanih za sljedeća ponašanja i postupke. U anketi je učestvovalo 87 mladih vozača, od toga 53 muškog i 34 ženskog pola sa područja Brčko distrikta Bosne i Hercegovine. Pitanja i odgovori prikazani su u sljedećoj tabeli. (Tabela 1).

Tabela 1. Analiza odgovora učesnika ankete.

Red. br.	Pitanje	Odgovor					
		Često		Ponekad		Nikada	
		Broj odgovora	Procenat	Broj odgovora	Procenat	Broj odgovora	Procenat
1.	Vozim brzinom do 20 km/h većom od zakonski dozvoljene	17	19,54%	33	37,93%	37	42,53%
2.	Vozim brzinom preko 20 km/h većom od zakonski dozvoljene	24	27,59%	38	43,68%	25	28,74%
3.	U gradu vozim brzinom većom od zakonski dozvoljene	30	34,48%	35	40,23%	22	25,29%
4.	Brzinu vožnje prilagođavam uslovima vožnje	75	86,21%	8	9,20%	4	4,60%
5.	Poštujem saobraćajne propise	78	89,66%	6	6,90%	3	3,45%
6.	Vozim nakon konzumacije alkoholnih pića	63	72,41%	12	13,79%	12	13,79%
7.	Koristim sigurnosni pojas	68	78,16%	13	14,94%	6	6,90%
8.	Za vrijeme vožnje koristim mobilni telefon	45	51,72%	30	34,48%	12	13,79%
9.	Za vrijeme vožnje pišem i čitam poruke na mobilnom telefonu	50	57,47%	26	29,89%	11	12,64%
10.	Vozim preko pune linije, ako nema vozila iz drugog smjera	56	64,37%	24	27,59%	7	8,05%
11.	Pravovremeno prepoznajem potencijalno opasne situacije u saobraćaju	74	85,06%	8	9,20%	5	5,75%
12.	Tačno određujem mjesto zaustavljanja u slučaju forsiranog kočenja	65	74,71%	9	10,34%	13	14,94%
13.	Tokom vožnje ne poštujem propisano odstojanje od vozila	58	66,67%	21	24,14%	8	9,20%
14.	Uvjeren sam da se mogu nositi sa opasnim situacijama u saobraćaju	9	10,34%	11	12,64%	67	77,01%

Na osnovu provedene ankete vidi se da većina ispitanika često i ponekad vozi brzinom od 20 km/h većom od zakonski dozvoljene brzine. Za brzine od preko 20 km/h od zakonski dozvoljene brzine, predviđena je kazna privremenog oduzimanja vozačke dozvole u periodu od mjesec dana. Iz navedenog se vidi da većina mladih vozača često i ponekad uveliko grubo krši dozvoljena ograničenja brzine i iznad 20 km/h od zakonski definisane brzine.

Većina mladih vozača, tj. njih 71% često i ponekad vozi u gradu brzinom većom od zakonski dozvoljene brzine u gradu. Ovakav stav većine mladih vozača prema ograničenju brzine u gradu znači da oni predstavljaju potencijalnu opasnost po druge učesnike u saobraćaju, kao što su vozila, pješaci, biciklisti.

Oko jedne četvrtine ispitanika nije svjesno da sigurnosni pojas smanjuje rizik od teških povreda u saobraćajnim nezgodama za oko 60–70%, dok u slučaju prevrtanja vozila smanjuje rizik od smrtnog stradanja za 75%.

Preko osamdeset posto anketiranih mladih vozača često i ponekad koristi mobilni telefon u toku vožnje. Kada vozač skreće pogled na telefon da bi vidjeo da li ima poruku to traje najmanje pola sekunde, što je pređenih deset metara pri brzini od 60 km/h.

Veliki dio anketiranih mladih vozača nije u potpunosti svjestan kako brzina utiče na dužinu zaustavnog puta motornog vozila (isto tako i na dužinu pojedinih elemenata zaustavnog puta –puta reagovanja i puta kočenja). Zbog toga je vrlo važno biti svjestan svojih sposobnosti, sposobnosti vozila, vremenskih prilika na putu i uticaja okoline, kako bi u slučaju nastanka opasnosti mladi vozači mogli pravodobno reagovati i spriječiti nastanak saobraćajne nezgode.

Većina ispitanika ili njih 67% je odgovorilo da često ne poštuje propisano odstojanje od vozila, što često može dovesti do konfliktnih situacija u saobraćaju. Za vozače početnike pravilo „ tri sekunde” je zlatno pravilo vožnje, jer sa takvim odstojanjem imaju na raspolaganju oko 45 metara da zaustave svoje vozilo i da ne napravelančani sudar.

Iz provednog istraživanja je vidljivo da većina mladih vozača, odnosno njih preko pedeset procenata, ne poštuje saobraćajne propise i na osnovu toga postaje rizična grupa učesnika u saobraćaju.

4. Mjere za **unapređenje** bezbjednosti mladih **vozača** u **saobraćaju**

Statistika saobraćajnih nezgoda pokazuje da je potrebno uvjeriti mlade vozače da voze bezbjedno, ne krše saobraćajna pravila namjerno i da smanje izloženost riziku nastanka saobraćajne nezgode. Instrumenti sa kojima se to može postići su: naprednija obuka, kako bi se unaprijedila kvaliteta vožnje i zaštitne mjere, kako bi se smanjila izloženost uslovima visokog rizika nastanka saobraćajne nezgode.

Svakako, ne smije se ignorisati činjenica da se stavovi mladih vozača prema bezbjednosti saobraćaja formiraju mnogo prije dobi u kojoj mladi vozačnogu legalno početi voziti. Prema tome, mjere se moraju fokusirati i na mlađe starosne grupe.

Iskustvo vozača koje se stekne tokom osposobljavanja za vozača je ograničeno i uz to situacije u kojima se nalazi tokom osposobljavanja često su ograničene što ih ne priprema za realne situacije u kojima se mogu naći vozači, poput vožnje u velikim gužvama, vožnje noću i dugi periodi vožnje. Iz tih razloga neke zemlje imaju obvezne programe obuke nakon dobijanja vozačke dozvole kao jedne od dvije faze sistema dobijanja dozvole za vožnju, dok neke zemlje to nude kao dobrovoljnu opciju.

Program obuke nakon dobijanja vozačke dozvole pokazao se uticajnim na stav i ponašanje mladih vozača, ali evaluacijske studije koje bi provjerile efekte programa obuke nakon dobijanja vozačke dozvole na rizik nastanka saobraćajne nezgode, još nisu sprovedene³.

Potreba za smanjenjem rizika nastanka saobraćajne nezgode kada je najveći (često odmah nakon dobijanja vozačke dozvole), može biti postignuta zaštitnim mjerama. Takve mjere stvaraju uslove koji smanjuju stepen rizika kojem bi vozač bio izložen.

5. **Zaključna razmatranja**

Istraživanja pokazuju da kombinacija mladosti i neiskustva dovodi do visokog rizika stradavanja u drumskom saobraćaju. Mladi su u prednosti pred starijim ljudima kada je u pitanju sticanje vještine vožnje; njihove psihofizičke sposobnosti su na visokom nivou i vjerovatno je da će brže od starijih osoba savladati tehniku vožnje, kao i potrebna znanja o saobraćajnim pravilima i propisima.

³ NovEV (2002) The EU NovEV PROJEKT: Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final report, 2004, CIECA, the Netherlands.

Sociološki činioci igraju veoma značajnu ulogu, jer utiču na ponašanje učesnika u saobraćaju, na bezbjednost saobraćaja, na odnos prema drugim učesnicima u saobraćaju, kao i na način njihovog komuniciranja. Kada je reč o saobraćajnim nezgodama u kojima su učestvovali mladi vozači, dominantni faktori nastanka saobraćajnih nezgoda su neprilagođena brzina, ali i nepravilno sagledavanje saobraćajne situacije, neiskustvo i vožnja pod dejstvom

alkohola.

Problem nastaje kod procjene potencijalno rizičnih situacija u saobraćaju. Mlađi i neiskusni vozači uočavaju manji broj opasnosti u saobraćaju, čine to sporije, te potcjenjuju nivo njihove opasnosti. Za razliku od njih, iskusni vozači predviđaju veći broj opasnosti na cesti, brže ih uočavaju, a njihova procjena rizičnosti takvih situacija realnija je i objektivnija nego ona koju čine neiskusni vozači.

Iz provednog istraživanja je vidljivo da većina mladih vozača, odnosno njih preko pedeset procenata, ne poštuje saobraćajne propise ili precjenjuje svoje mogućnosti u saobraćaju i na osnovu toga postaju rizična grupa učesnika u saobraćaju.

LITERATURA

- Cerovac, V. (2001). *Tehnika i sugrnost prometa*. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti.
- Vuković, S. (2005). Saobraćajno obrazovanje i vaspitanje u funkciji bezbjednosti saobraćaja. Diplomski rad. Banja Luka: VŠUP Banja Luka.
- Inić, M. (1994). *Strategija i taktika sprečavanja saobraćajnih nezgoda*. Novi Sad: Institut za saobraćaj Fakulteta tehničkih nauka u Novom Sadu.
- Lipovac, K. (2008). Bezbednost saobraćaja. Beograd: Javno preduzeće Službeni list SRJ.
- Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2010–2019. god. (2009). Podgorica: Vlada Republike Crne Gore, Ministarstvo unutrašnjih poslova i javne uprave.

Violeta **Lukić Vujadinović** , M.Sc.

SURVEY OF ATTITUDES OF YOUNG DRIVERS ABOUT INFLUENCES
OF TRAFFIC SAFETY FACTORS

Summary

Research shows that the combination of youth and inexperience leads to a high risk of road traffic accidents. Young people have an advantage over older people when it comes to acquiring driving skills; their psychophysical abilities are at a high level and they are likely to master the technique of driving faster than the elderly, as well as the necessary knowledge of traffic rules and regulations. The problem arises when assessing potentially risky traffic situations. Younger and inexperienced drivers notice fewer dangers in traffic, do so more slowly and underestimate the level of their danger. In contrast, experienced drivers anticipate more road hazards, spot them faster, and their risk assessment of such situations is more realistic and objective than that made by inexperienced drivers.

Key words: traffic safety, young drivers, traffic accidents

