

ZNAČAJ DOPUNSKOG SAOBRAĆAJNOG OBRAZOVANJA U SISTEMU EDUKACIJE MLADIH VOZAČA

Emira Destanović, MA, email.: emira3008@hotmail.com

PhD kandidat - Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku

Sažetak: U radu je predstavljeno istraživanje o potrebi dopunskog saobraćajnog obrazovanja u sistemu edukacije mladih vozača. Sistemski pristup rješavanju problema mladih vozača kao rizične kategorije učesnika u saobraćaju sa jedne strane zahteva detaljnu analizu saobraćajnih nezgoda u kojima su isti učestvovali, a sa druge strane analizu psiholoških, edukativnih i drugih parametara koji su od presudne važnosti u formiranju stavova, veština i ponašanja mladih vozača. 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, i njihovo ponašanje u saobraćaju. Pored toga komentarišaće se o obuci vozača, te će se iznijeti nekoliko prijedloga kao mjera rješavanja pomenutog problema. Ciljevi rada su skretanje pažnje na nužnost posebnog tretmana dopunskog saobraćajnog obrazovanja i 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 : Bezbjednost saobraćaja, saobraćajno obrazovanje, saobraćajna nezgoda, mladi vozači.

IMPORTANCE OF ADDITIONAL TRAFFIC EDUCATION IN THE YOUTH TRAINING SYSTEM

Abstract: The paper presented a study on the need for additional traffic education in the system of education of young drivers. The systemic approach to solving the problems of young drivers as a risk category of traffic participants on the one hand requires a detailed analysis of traffic accidents in which they participated and, on the other hand, , educational and other parameters that are crucial in shaping attitudes, skills and behavior of young drivers. In addition to drugs and alcohol, it seems that speeding up becomes one of the more frequent weddings of young people. The subject of the study will be precisely this category of drivers, and their behavior in traffic. In addition, there will be a commentary on driver training, and several proposals will be presented as a solution to the problem. The goals of the work are to draw attention to the necessity of special treatment of additional traffic education and the mentioned critical category of drivers, bearing in mind the statistics that show that the main causes and participants in traffic accidents and violations are precisely the members of that group.

Key words: Traffic safety, traffic education, traffic accident, young drivers.

UVOD

Definisanje predmeta značaj dopunskog saobraćajnog obrazovanja, upravljanja bezbednosti saobraćaja je unapređenje bezbednosti prevoženja, smanjenje povreda i posledica. Uopšteno bi se moglo reći da je saobraćaj racionalno i organizovno, fizičko savlađivanje prostora. U saobraćajnom sistemu postoji niz opasnosti i negativnih pojava sto je uslovljeno mnogim faktorima, uslovima, uzrocima i raznim greškama iz kojih mogu da nastanu razne opasnosti i rizici u saobraćaju.

Vožnja, kao kompleksna aktivnost, zahteva poznavanje širokog kruga oblasti koje su propisane nastavnim planom i programom obuke. Izrastanje u dobrog vozača u manjoj meri zavisi od "vozačkog talenta", a više od pravilno usvojenih znanja. Da bi im to bilo

omogućeno potrebno je da postoji odgovarajući sistem obuke, koji je adaptiran njihovim potrebama.

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. Analiza uzroka saobraćajnih nezgoda i njihovo dovođenje u vezu sa obukom vozača motornih vozila potvrđuje činjenicu da doobuka tj. dopunsko saobraćajno obrazovanje predstavlja centralni elemenat sistema obuke.

1. SVETSKI PROBLEM STRADANJA MLADIH U SAOBRAĆAJU

Razvoj saobraćaja nije tako ravnomerno, već je delio sudbinu razvoja društva. Kako se saobraćaj razvijao tako su se menjale opasnosti koje su ga pratile. Pojava novih savršenijih vozila, porast stepena motorizacije uz neodgovarajuću putnu mrežu, stanju puteva i signalizacije donosi sa sobom određene posledice i događaje koje se nazivaju negativne pojave u saobraćaju.

I to kao negativne društvene pojave u saobraćaju razlikujemo:

- saobraćajne nezgode
- masovna protivpravna ponašanja u saobraćaju
- zagađivanje okoline
- nasilnička ponašanja i narušavanje javnog reda i mira
- ugrožavanje od opasnih materija koje se prevoze
- krađe i oduzimanje motornih i drugih vozila
- zastoji - prekidi u saobraćaju

Bezbednost saobraćaja obuhvata zaštitu od rizika za vreme izloženosti u saobraćaju i treba da eliminiše opasnost u saobraćaju. Cilj upravljanja bezbednosti saobraćaja je unapređenje bezbednosti prevoženja, smanjenje povreda i posledica.

Tabela 1. Pregled broja saobraćajnih nezgoda sa nastradalim licima po državama (Evropa) u periodu 1995- 2000 god.

Država	Saobraćajne nezgode sa nastradalim licima			
	1995.		2000.	
	broj	Ind.	broj	Ind.
Austrija	38 956	84	46 126	91
Belgija	50 744	83	49 065	81
Danska	8 373	67	7 346	60
Finska	7 812	115	6 633	98
Francuska	132 949	55	121 223	50
Nemačka	388 003	102	382 949	101
Italija	182 761	111	211 941	129
Poljska	56 904	140	57 531	142
Španija	83 586	123	101 729	150
Švedska	15 626	202	15 770	104
Turska	66 029	178	75 201	203

V.Britanija	237 336	92	233 729	91
-------------	---------	----	---------	----

Na osnovu podataka o broju saobraćajnih nezgoda u periodu 1995-2000 godine, može se konstatovati da postoje značajne razlike po pojedinim državama, u pogledu smanjenja apsolutnog broja saobraćajnih nezgoda.

Ako se pri ovoj analizi kao bazna godina odredi 2000. onda se po tom osnovu mogu izdvojiti tri grupe država:

- države koje su u znatnoj meri smanjile broj saobraćajnih nezgoda [Francuska (-50%), Danska (-40%), Belgija (-19%)]
- države kod kojih je broj saobraćajnih nezgoda ostao praktično nepromenjen [Finska, Nemačka, Švedska]
- Države kod kojih je broj saobraćajnih nezgoda znatno porastao [Turska (+103%), Španija (+50%), Poljska (+42%), Italija (+29%)]

Za poređenje stepena ugroženosti u saobraćaju između pojedinih država koriste se osnovni relativni pokazatelji bezbednosti u saobraćaju. Moderan svet je nemoguće zamisliti bez visoko razvijene saobraćajne infrastrukture, savremenih tehnoloških prevoznih sredstava, nosilaca informacija koje povezuju svet u jednu celinu. Bezbednost drumskog saobraćaja je naučna disciplina koja prati, izučava i objašnjava pojavne oblike (fenomenologija) uzroke, uslove i druge faktore zbog kojih nastaju pojave koje ugrožavaju ljude i imovinu u saobraćaju, a posebno saobraćajne .

U okviru bezbednosti razlikujemo više metoda. To su:

- statističke metode i statistika saobraćajnih nezgoda
- eksperiment
- posmatranje
- testiranje
- anketa i intervju
- upoređivanje

2. ZNAČAJ DOPUNSKE OBUKE MLADIH VOZAČA

Kvalitetna priprema ljudi za saobraćaj je najdelotvornija, najracionalnija i najhumanija mera društvene intervencije dopuskog saobraćajnog obrazovanja u sistemu obuke vozača. Savremeni saobraćaj zahteva da se radi na prilagođavanju spoljnih-objektivnih faktora (puta i vozila) psihofizičkim sposobnostima čoveka, ali isto tako prilagođavanju čoveka vozilu u saobraćaju, tj. zahtevima saobraćaja.

Vozački ispit je društveno opravdana kontrolisana selekcija u pogledu znanja, prilagođenosti i veštine potrebne za samostalno upravljanje motornim vozilom. Ova selekcija vrši se iz humanih pobuda sa ciljem da se unapredi bezbednost saobraćaja i zaštite određene društvene vrednosti. Vozački ispit bi trebalo posmatrati kao oblik nastave. Na vozačkom ispitu se uči i usaglašavaju minimalni zahtevi koji se postavljaju pred vozača. Treba imati u vidu da su mnogi ljudi preskočili prethodne oblike pripreme za učešće u saobraćaju i da im je obuka za

vozački ispit jedini vid saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja. Zbog toga nije humano ni etički od takvih ljudi uzeti novac, a ne osposobiti ih dovoljno za bezbedno učeće u saobraćaju.

2.1. Dopunska obuka defanzivne vožnje u različitim državama

Svaki naredni prestup zahteva ponovno polaganje kursa. Svi zahtevi se nalaze u četvoročasovnom programu doobuke mladih vozača. Svrha je da se mladi vozači početnici edukuju, kako bi se smanjile saobraćajne nezgode. Međutim, razne vladine studije i istraživanja pokazuju da ne postoje razlike u njihovoj sigurnosti i sigurnosti onih vozača koji ne završavaju kurseve.

Kurs defanzivne vožnje koji se odnosi na dečiju bezbednost u saobraćaju. Ovaj kurs pohađaju ljudi posle načinjenog prekršaja, gde nisu obezbedili dečiju sigurnost u vozilu. Prekršioci su obavezni da, po sudskom nalogu, pohađaju ovaj kurs. Ovaj kurs je dosta kratak i iznosi dva časa od pola sata. Cilj kursa je da se obuče učesnici o osnovnim principima za povećanje dečije bezbednosti. Oni moraju uvek da koriste mere, pomoću kojih se povećava bezbednost dece.

Časovi daju odgovore na pitanja:

- Zašto toliko rizikovati ? (misli se na rizičnu vožnju sa decom kod koje nije obezbeđena sigurnost u vožnji)
- Ne rizikuj život svoga deteta.

Sertifikat se izdaje posle završetka kursa o čemu škola obaveštava i sud. Programi defanzivne vožnje imaju veliki nivo uspešnosti i ostvaruju veliki uticaj na povratnike u saobraćaju. Vidimo da su ovo veoma kratki kursevi koji traju samo po nekoliko časova, ali je njihova snaga i važnost velika. Oni rešavaju probleme od neprocenjive vrednosti za društvo. Na slici predstavljene su neke radnje na poligonu koje otklanjaju nedostatke kod vozača.



Slika 7. Primeri: različiti načini defanzivne vožnje na poligonu

Izvor: <https://www.google.com/search?q=defanzivna+voznja++na+poligonu+foto&tbm>

2.2. Eko vožnja

Zašto eko vožnja? Osnovni cilj eko-vožnje jeste smanjenje potrošnje goriva i smanjenje emisije ispušnih plinova. EKO vožnja iz razloga jer je to jedan moderni, novi stil vožnje a temelji se na povećanju brige o svijesti očuvanja okoliša. U tom smislu EKO vožnja omogućuje prije svega uštedu u potrošnji goriva, a ako to gledamo u današnjim finansijskim uvjetima onda su očiti benefiti i koristi od primjene eko stila vožnje.

Kako bi smo mogli govoriti o EKO stilu vožnje onda promatrajmo taj segment sa dva aspekt: **prvi aspekt**, je onaj koji se odnosi na samu tehniku vožnje, a **drugi aspekt**, je onaj koji se odnosi na osobnost, odnosno na razmišljanje i na povećanje svijesti tijekom upravljanja automobilom u svakodnevnici. Naravno ono što je vrlo važno a to je vožnja prema prometnim propisima s poštivanjem ograničenja brzine, a eko vožnja i smanjenje potrošnje goriva je jedan od najboljih i najučinkovitijih načina koji može u vrlo kratkom razdoblju i s vrlo malo edukacije dati rezultate.

3. SOPSTVENO ISTRAŽIVANJE - ANKETA VOZAČA O POTREBI DOPUNSKOG SAOBRAĆAJNOG OBRAZOVANJA

Anketa pod nazivom "anketa vozača o potrebi dopunskog saobraćajnog obrazovanja" od ukupnog broja ispunjenih anketa, od opštih podataka, od anketiranih zabeleženo je pol, životno doba i vozačko iskustvo. Prema životnom dobu bilo je moguće upisati tri starosne grupe, i to: prvu od 18 do 24 godine života, drugu od 25 do 35 godina života i treću 35 i više godina života. Prema vozačkom iskustvu ispitali smo jednu od tri grupe: prvu do jedne godine vozačkog iskustva, drugu od dve do četiri godine vozačkog iskustva i treću preko pet godina vozačkog iskustva.

Tabela 2. Opšti podaci iz ankete o potrebi dopunskog saobraćajnog obrazovanja

Traženi opšti podaci o anketiranim				
Pol	ženski		muški	
Životno doba	18 - 24 godine		25 - 35 godina	preko 35 godina
Vozačko iskustvo	1 godina		2 - 4 godine	5 i više godina

Pitanje je sugerirano svakome ponaosob, da anketu ispuni iskreno i sebi samom odgovori na pitanje koliko je agresivan vozač, da procenimo potrebu dopunskog saobraćajnog obrazovanja odnosno učestalost svojih grešaka i postupaka u saobraćaju, odnosno čini li određenu radnju ili se ponaša u saobraćaju na određen način - nikada, retko ili često.

Tabela 3. U anketi su bila ponuđena 20 pitanja vezana za sledeća ponašanja i postupke:

Br.	Pitanje	Bodovi		
		nikada	retko	često
1.	Žurim i vozim prilagođeno	0	1	2

2.	Ismijavam i kritikujem druge vozače pred saputnicima	0	1	2
3.	Pokušavam doći ispred svih, jer drugi vozači su smetnja na putu	0	1	2
4.	U vožnji radim više stvari telefoniram, podešavam radio, jedem, pričam sa saputnicima.... jer to nije opasno	0	1	2
5.	U autu imam polugu, oružje ili nešto slično kako bih mogao reagovati u svakoj situaciji	0	5	15
6.	Ubrzavam naglo, kočim naglo	0	1	2
7.	Vozim na malom razmaku u koloni i ne dozvoljavam ubacivanje drugih vozila u moju traku	0	2	3
8.	Vozim bar 20 km na sat brže nego što je ograničenje brzine na putu	0	2	3
9.	Polukružno se okrećem tamo gde to nije dozvoljeno	0	1	2
10.	Vozim umoran, nepažljivo, nedovoljno oprezno	0	1	2
11.	Ubrzavam na žuto, da ne moram stati na crveno	0	1	2
12.	Pokušavam izgurati drugo vozilo s puta kako bih kaznio vozača	0	5	15
13.	Sprečavam prolazak drugim vozačima	0	2	3
14.	Vozim na repu drugim vozačima kako bih ih prisilio da se maknu ili ubrzaju	0	2	3
15.	Mijenjam saobraćajne trake bez davanja pokazivača smera	0	1	2
16.	Smeta mi prisustvo policije na putu	0	1	2
17.	Trubim i vičem na druge vozače kroz otvoren prozor automobila	0	2	3
18.	Nasrćem vozilom na osobu čiji me postupak iznervirao	0	5	15
19.	Loše sam raspoložen zbog nesposobnih vozača i psujem ih	0	1	2
20.	Dajem znakove pokazivačima smera prilikom obilaženja, preticanja i skretanja	2	1	0

Svako postavljeno pitanje u anketi bilo je baždareno određenim brojem bodova, kako bi se odgovori raspodelili u skupine za analizu, prema broju bodova, dobio „šaljiv“ odgovor. Bodovi su podeljeni u skupove, stepenovani su sa zajedničkim osobinama na skali agresivnosti i to od prihvatljivog ponašanja, preko agresivnog ponašanja pa do ponašanja koje ima karakteristike ratničkog ponašanja.

Tabela 4. Grupisanje rezultata ankete vezana za ponašanja i postupke

Bodovi	Ponašanje
0	Prihvatljivo ponašanje

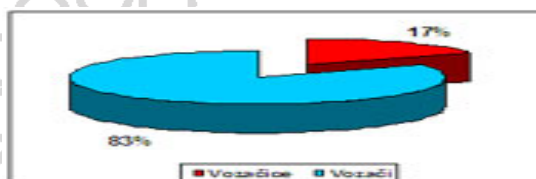
1 do 13	Prihvatljivo agresivno ponašanje
14 do 39	Agresivno ponašanje
40 do 69	Izrazito neprijateljsko ponašanje
70 i više	Ratno ponašanje

Slede „šaljivi“ odgovori koje su anketirani dobili prema broju bodova dobijenih popunjavanjem ankete: U uzorku od 3500 anketiranih deo vozačica je 590, a vozača je 2910 anketiranih.

Tabela 5. Raspodela vozačica i vozač

Ukupni broj anketiranih lica		
Vozačice	590	16,86 %
Vozači	2910	83,14 %
Ukupno	3500	100,00 %

Grafikon 1. Udeo vozačica i vozača u uzorku



Ako se broj muških i ženskih vozača u uzorku uporede sa stvarnim udelom vozača (64%) i vozačica (36%) u ukupnom broju vozača, vidljivo je da je anketu ispunjavalo više vozača (83%) u odnosu na broj vozačica (17%).

Od ukupnog broja anketiranih, a prema životnom dobu: 1534 ispitanika ili 43,82 % anketiranih je između 18 i 24 godine života, 1354 ispitanika između 25 i 35 godine života ili 38,69 % anketiranih, a 612 ispitanika preko 35 godina života ili 17,49 % anketiranih

Grafikon 2. Anketirani prema životnom dobu

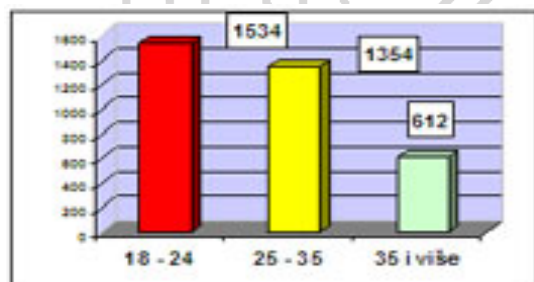


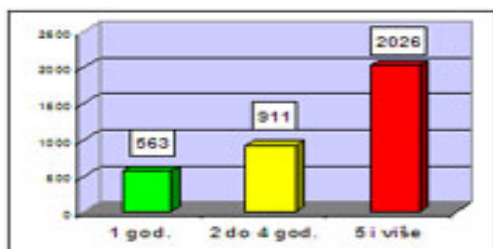
Tabela 6. Deo anketiranih prema životnom dobu

Broj anketiranih prema životnom dobu		
18 do 24 godine	1534	43,82 %
od 25 do 35 godina	1354	38,69 %
preko 35 godina	612	17,49 %
Ukupno	3500	100,00 %

Od ukupnog broja anketiranih, a prema vozačkom iskustvu: 563 ispitanika ili 16,09 % anketiranih je s jednom godinom vozačkog iskustva, 911 ispitanika između dve i četiri godine vozačkog iskustva ili 26,03 % anketiranih, a 2026 ispitanika s preko pet godina vozačkog iskustva ili 57,88 % anketiranih.

Grafikon 3. Anketiranih prema vozačkom iskustvu

Tabela 7. Deo anketiranih prema vozačkom iskustvu



Broj anketiranih prema vozačkom iskustvu		
1 godina	563	16,09 %
2 - 4 godina	911	26,03 %
5 i više godina	2026	57,88 %
Ukupno	3500	100,00 %

Već je spomenuto kako vozač svojim sposobnostima, osobinama ličnosti, ponašanjem, iskustvom, znanjima o saobraćaju i vještinama upravljanja vozilom utiče na stepen bezbednosti.

Agresivno ponašanje je pre svega potencijalno opasno ili stvarno opasno ponašanje, koje za posledicu ima učestalo ometanje ili ugrožavanje, a vrlo često i povređivanje učesnika u saobraćaju i njihove imovine. No, agresiju možemo pobediti dopunskim saobraćajnim obrazovanjem. Obradom rezultata želeli smo da utvrdimo šta ispitanici misle o svom ponašanju u saobraćaju, ima li povezanosti između stepena agresivnosti i životnog doba, odnosno stepena agresivnosti i vozačkog iskustva.

Tabela 8. Rezultati anketiranih vozača po životnom dobu i vozačko iskustvo

Bodovi	18 - 24 godine			25 - 35 godina			preko 35 godina		
	1	2 - 4	5 i više	1	2 - 4	5 i više	1	2 - 4	5 i više
0	3	13	5	-	3	13	1	-	17
1 - 13	89	78	41	20	38	171	7	9	166
14 - 39	161	354	139	21	91	596	1	10	280
40 - 69	108	165	70	9	15	225	-	2	44
70 i više	131	221	56	4	12	136	8	-	67

Ukupni rezultati istraživanja pokazuju na relativno simetričnu raspodelu agresivnosti s pomakom prema višem stepenu agresivnosti. Ispitivali smo postoji li povezanost između starosti ispitanika i sklonosti agresivnom ponašanju. **Rezultati Vozačice** - anketa sprovedena s 590 osoba ženskog pola, što predstavlja 16,86 % ukupno anketiranih. Rezultati vozačica su pomaknuti prema manje agresivnom ponašanju.

Tabela 9. Stepen agresivnosti anketiranih vozačica

STEPEN AGRESIVNOSTI		
Neagresivno i prihvatljivo agresivno ponašanje	Agresivno ponašanje	Neprijateljsko i ratničko ponašanje
29 %	52 %	19 %

Rezultati Vozači - anketa sprovedena s 2910 osoba muškog pola, što predstavlja 83,14 % ukupno anketiranih. Rezultati vozača pomaknuti su prema agresivnijem ponašanju.

Tabela 13. Stepen agresivnosti anketiranih vozača

STEPEN AGRESIVNOSTI		
Neagresivno i prihvatljivo agresivno ponašanje	Agresivno ponašanje	Neprijateljsko i ratničko ponašanje
17 %	46 %	37 %

Zanimalo nas je kakav je odnos polova prema agresivnom ponašanju u saobraćaju i ima li kakvih razlika u tome ponašanju. Na osnovu izvedenih rezultata u okviru ovog istraživanja došli smo do zaključka da se sa protekom vremena znatan deo znanja potrebnih za bezbedno učestvovanje u saobraćaju, zaboravlja.

3.1. Predlog mera u smanjenju žrtva mladih vozača

Rezime i predlog daje širok raspon mera predloženih u stručnoj analizi koji nije rangiran po tome kolika je njihova brojčana vrednost u pogledu smanjivanja broja žrtava mladih vozača, već prati tekst stručne analize. Samo zajednička koncepcija, kao skup konzistentnih ciljeva koji će utvrditi strategiju delovanja, mogu u dogledno vreme dati rezultate u pogledu bezbednosti mladih vozača i saobraćaja uopšte!

Predlog niza mera u sistemu edukacije mladih vozača, proveriti vozačkih ispita, i svemu onome što je jednako i nejednako vezano za taj sastav:

1. PREDLOG:	Vrlo je važno preduzeti sve odgovarajuće mere kako bi se broj saobraćanih nezgoda u kojima učestvuju mladi vozači smanjio.
2. PREDLOG:	Problem ugroženosti mladih vozača potrebno je posmatrati kao problem društva u celini, u odnosu na ono čime se pojedini subjekti bave.
3. PREDLOG:	Analizom uticaja učesnika na ponašanje mladih vozača i njihovo sudelovanje u saobraćajnim nezgodama .
5. PREDLOG:	Nadležni koji raspolazu statističkim podacima trebalo bi da usporede naše podatke s onim iz EU, i na osnovu toga utvrditi stvarno stanje sigurnosti preko poginulih, u saobraćajnim nezgodama .
6. PREDLOG:	Na lekarske preglede za kandidate za vozače primeniti minimum standarda koji su dati direktivom EU. Uvesti poseban test za kandidate koji nisu sposobni u određenom roku da polože ispit.
7. PREDLOG:	Trebalo bi zajednički izvršiti hitnu i temeljnu reviziju postojeće saobraćajne signalizacije zbog: postojanja nepotrebnih znakova.
8. PREDLOG:	Pojačati nadzor saobraćaja na mestima i u vreme kada se saobraćajne nezgode koje čine mladi vozači najčešće događaju .
9. PREDLOG:	Prilagoditi program stručnog usavršavanja zaposlenih auto-škola saobraćajnog obrazovanja prema potrebama mladih vozača.

10.	PREDLOG:	Izmenom postojećih propisa osigurati veću efikasnost stručnog nadzora za preduzimanja konkretnih i pravovremenih mera i provera neposredno tokom ispita.
11.	PREDLOG:	Skratiti vreme, s dve na jednu godinu dana, u kojem bi se priznali položeni testovi iz teorijskog dela osposobljavanja.
12.	PREDLOG:	Racionalizovati mrežu mesta provere vozačkih ispita.

U delatnosti osposobljavanja ljudi za upravljanje motornim vozilom, nalaze se neiskorišćene rezerve bezbednosti saobraćaja. Ako se ovde postignu zavidni rezultati, date mere društvene intervencije, u oblasti smanjenja stradanja u saobraćaju, mogu naići na bolje razumevanje, kasnije je veoma teško nadoknaditi propušteno.

ZAKLJUČAK

Sistem obuke vozača motornih vozila osnovni je nosilac pripreme za motorizovano učestvovanje ljudi u saobraćaju. Mladi vozači u velikoj mjeri krše saobraćajne propise, za šta nerijetko uopšte ne bivaju kažnjeni. Struktura znanja u obuci ekvivalentna je strukturi znanja na vozačkom ispitu. Polaganjem vozačkog ispita mladi vozači stiču znanje, ali ipak pred njima ostaje period za sticanje prakse u vožnji automobilom.

Zaključak se logično nameće da je u današnjem vremenu domaći sistem obuke vozača motornih vozila u velikoj meri degradiran upravo od strane nosilaca ovog sistema – nastavnog kadra. U svetu postoje razni oblici dopunske (korektivne) obuke koji omogućavaju da se znanje inovira i sposobnost vozača podigne na viši nivo, kroz različite programe dopunskog saobraćajnog obrazovanja. Praksa je pokazala da se edukacijom vozačima može u određenoj mjeri povećati svijest o značaju i pridržavanju saobraćajnih propisa.

LITERATURA

- [1] Lipovac, K: Bezbednost saobraćaja, 2008, Saobraćajni Fakultet, Beograd;
- [2] Lindov, O: Sigurnost u cestovnom saobraćaju, 2008, Fakultet Za Saobraćaj i Komunikacije, Sarajevo;
- [3] Milošević, J. Nojković, D. Ranković J: Istraživanje Stavova, Znanja i Ponašanja Mladih Vozača u Srbiji, 2013,
- [4] VIII. Međunarodna Konferencija, Bezbednost Saobraćaja u Lokalnoj zajednici, Valjevo;
- [5] Izveštaji O Stanju Bezbednosti Saobraćaja Nadležnih Ministarstva Unutrašnjih Poslova I Ministarstva Infrastrukture, Priština, 2015.

Internet adrese:

- [1] www.roadsafety.com
- [2] www.siguro-voziti.net
- [3] <https://www.google.com/search>
- [4] <https://www.google.com/search?q=defanzivna+voznja++na+poligonu+foto&tbm>