



UTJECAJ EDUKACIJE NA SIGURNOST MLADIH VOZAČA

Šezad Hodžić, MA, email: sezad-hodzic@hotmail.com
Prof. dr. sc. Sinan Alispahić, email: sinan.alispahic@iu-travnik.com
Amila Duraković, MA, email: amila.mujić@iu-travnik.com
Hata Mušinović, email: hatka95@hotmail.com
Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Sažetak: Kvalitetna edukacija mladih vozača ključna je mjera za dugoročno unaprjeđenje njihove sigurnosti kao i sigurnosti cestovnog prometa. Mladi vozači, kao rizična skupina, u povećanom broju sudjeluju u prometnim nezgodama. To predstavlja globalni problem, prisutan u svim europskim državama. Njihov udio u odnosu na broj stanovnika iznosi od 5% do 7%, a u odnosu na ukupan broj vozača od 8 do 10%. Prema dostupnim podacima vozači do 24 godine starosti imaju udio od 13% do 20% u statistikama nezgoda i smrtnosti u cestovnom prometu. Svrha ovog rada je da na osnovu znanstvenih elaboracija sustava edukacije vozača, predloži mjere koje će utjecati na smanjenje sudjelovanja i stradanja u prometnim nezgodama te u funkciji poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa. Provedeno je istraživanje u segmentu osposobljavanja kandidata za vozače i provedbe vozačkih ispita. Za obradu prikupljenih podataka korišten je računalni program prilagođen za obradu podataka, statistički paket za društvene znanosti, a za provjeru određenih hipoteza metoda hi-kvadrat testa. Dobiveni rezultati upućuju na mogućnosti značajnog utjecaja edukacije na poboljšanje sigurnosti mladih vozača, a u konačnici i na sigurnost cestovnog prometa uopće.

Ključne riječi: edukacija, sigurnost mladih vozača, prometne nezgode, mjere za poboljšanje.

THE IMPACT OF EDUCATION ON SAFETY OF YOUNG DRIVERS

Abstract: Quality education of young drivers is a key measure for long-term improvement of their safety and road safety. Young drivers, as well as risk group, increasingly involved in traffic accidents. This is a global problem, present in all European countries, their share in proportion to the population ranges from 5% to 7%, and compared to the total number of drivers 8-10%. According to available data drivers up to 24 years of age account for 13% to 20% in the statistics of accidents and mortality in road traffic. The purpose of this paper is that on the basis of scientific elaboration of the system of education of drivers, propose measures that will affect the reduction of participation and suffering in traffic accidents and in order to improve road safety. A survey was conducted in the area of training of candidates for drivers and enforcement of driving tests. Conducted research in the area of training of the candidate for drivers and enforcement of driving tests.

To process the data collected was used a computer program adapted to process data, statistical package for social sciences, and to verify certain hypotheses methods chi-square test. The results indicate the possibility of a significant impact of education on improving the safety of young drivers, and ultimately to road safety in general.

Keywords: education, safety of young drivers, traffic accidents, measures to improve.

1. UVOD

Sudjelovanje mladih osoba u saobraćajnim nezgodama obilježje je razvijenog svijeta danas, a izražen problem i u našoj državi te zahtijeva sistemsko i dosljedno djelovanje svih subjekata društva zaduženih za sigurnost cestovnog saobraćaja u cjelini a posebno za edukaciju vozača, učesnika u saobraćaju iz sigurnosti cestovnog saobraćaja. Događanje saobraćajnih nezgoda novih/mladih vozača je nedostatak iskustva i svijesti o opasnostima u saobraćaju tokom



upravljanja motornim vozilom. Osim toga, mladi nisu stekli potrebne vještine za automatizovano obavljanja pojedinih radnji vozilom, kao što je prilagodba brzine, provjera uslova u ogledalima, pravilna procjena saobraćajne situacije, pravilno i brzo reagiranje te predviđanje opasni situacija u saobraćaju. Učenje vožnje zahtijeva vrijeme i dugotrajno vježbanje, kako bi se postigle potrebne kompetencije i nivo osposobljenosti svih skupina vozača. U skladu s tim stalno je potrebno unaprjeđivati i razvijati oblik provedbe vozačkog ispita, a posebno iz predmeta Upravljanje vozilom. Glavni cilj učenja vožnje dobiti je na cesti nove vozače s najvišim nivoom osposobljenosti, nužno novim pristupom u procesu učenja vožnje - naučiti sigurno voziti s ciljem razvijanja osjećaja lične odgovornosti za sigurnu vožnju, a ne kako položiti vozački ispit.

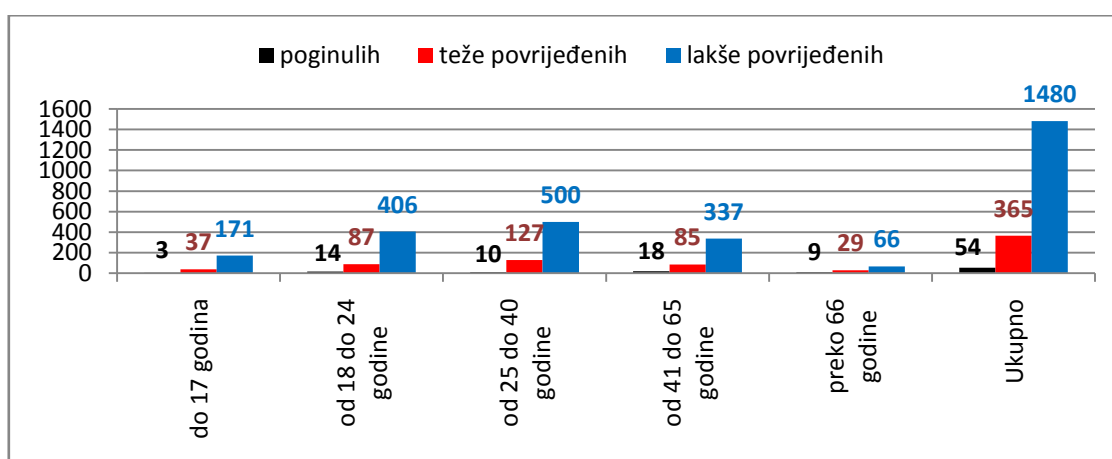
Jedan od ključnih problema u djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače je vlasnička struktura autoškola, liberalni uslovi za rad i tržišna načela rada, što uslovljava neravno prava položaj, nelojalnu konkurenciju u cijenama i vrlo različite načine ponašanja autoškola. Drugi uočeni problem je prevelik broj autoškola i instruktora vožnje što dovodi do tržišne utakmice koja osiromašuje i autoškole i instruktore vožnje. Uz to su utvrđene cijene vozačkog ispita za pojedinu kategoriju vozila, dok minimalne cijene nastavnog sata osposobljavanja nisu.

Svrha ovog rada je da se na osnovu naučnih elaboracija sistema provedbe vozačkih ispita i osposobljavanja kandidata za vozače, predlože mjere koje će biti u funkciji poboljšanja sigurnosti cestovnog saobraćaja te koje će smanjiti učešće i stradavanje novih vozača u saobraćajnim nezgodama uz unapređenje programa vozačkog ispita i osposobljavanja kandidata za vozače, te kadrova koji se bave ovim poslovima.

2. STATISTIČKI POKAZATELJI VEZANI ZA MLADE VOZAČE

2.1. Statistički pokazatelji sigurnosti mladih vozača

Na osnovu dostupnih podataka, u razdoblju od 2014. do 2016. godine u saobraćaju je na području SBK-a poginulo osam, teže povrijeđeno 87 i lakše povrijeđeno 406 mladih vozača, slika 1.



Slika 1. Starosna struktura nastradalih lica u saobraćajnim nezgodama 2014 - 2016. godina

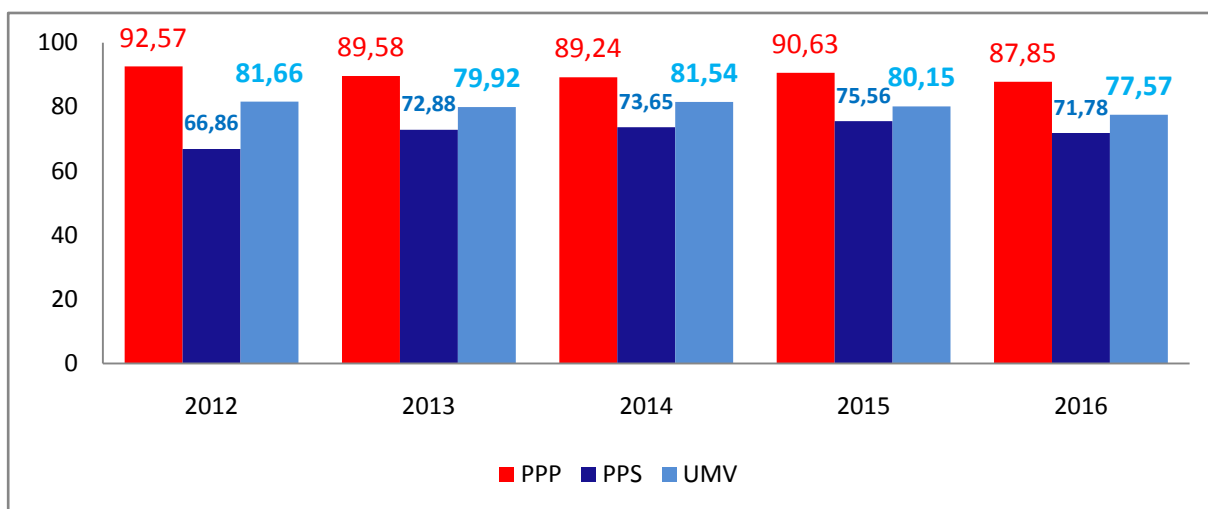
Izvor: [Izradi autori]



Problem vezan za pokazatelje sigurnosti mladih vozača predstavlja nedovoljna i nepotpuna evidencija o saobraćajnim nezgodama koje su skrivili malidi vozači³³⁷. To svakako otežava razmatranje i istaržiavne njihove sigurnosti, kao visoko rizične skupine vozača.

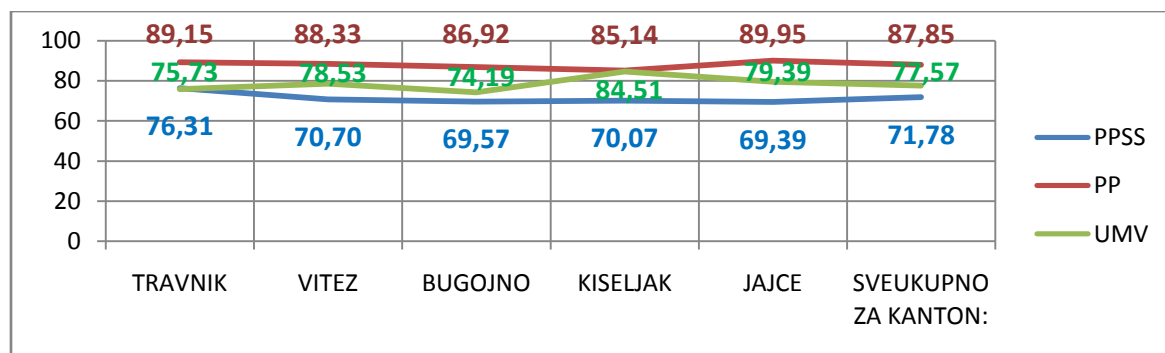
2.2. Prolaznost na vozačkim ispitima

Jedan od relevantnih pokazatelja kvaliteta osposobljavanja kandidata za vozače u autoškolama, je prolaznosti na vozačkim ispitima, bilo da je izražen za autoškole ili za predavače ili za instruktore vožnje ili za ovlaštene ispitivače. Ukupna prolaznost na vozačkim ispitima po nastavnim predmetima (PPSS, PP, UMV) za SBK u razdoblju od 2012. do 2016. godine, prikazana je na slici 2.



Slika 2. Ukupna prolaznost na vozačkim ispitima za SBK u razdoblju od 2012. do 2016. godine.
Izvor: [Obradili autori]

Prolaznost na vozačkim ispitima iz sva tri predmeta po ispitnim centrima za 2016. godinu prikazana je na slici 3.



Slika 3. Ukupna prolaznost iz sva tri predmeta po ispitnim centrima za 2016. godinu
Izvor: [Izradili autori]

³³⁷ Statistički pokazatelji o saobraćajnim nezgodama na nivou Federacije i kantona vode se samo po osnovu nastradalih lica, a ne za mlade vozače.



Usporedbom rezultata prolaznosti iz predmeta PPSS po ispitnim centrima jasno se uočavaju odstupanja od rezultata prosječne prolaznosti, koja iznosi 71,78%. Rezultate ispod prosjeka imaju ispitni centri Vitez, Bugojno i Kiseljak, a najveću prolaznost 76,31% ima ispitni centar Travnik. Usporedbom rezultata prolaznosti iz predmeta PP po ispitnim centrima uočavaju se minimalna odstupanja od rezultata prosječne prolaznosti. Prosječna prolaznost iznosi 87,85%. Rezultate iznad prosjeka imaju ispitni centri Vitez, Travnik i Jajce, a ispod prosjeka imaju ispitni centri Bugojno i Kiseljak. Usporedbom rezultata prolaznosti iz predmeta UMV po ispitnim centrima uočavaju se značajnija odstupanja od rezultata prosječne prolaznosti. Prosječna prolaznost iznosi 77,57%. Rezultate iznad prosjeka imaju ispitni centri Kiseljak, Jajce i Vitez, a najmanju prolaznost 74,19% ima ispitni centar Bugojno.

3. METODOLOGIJA I ELEMENTI ISTRAŽIVANJA

Uslovi provođenja vozačkih ispita i osposobljavanja kandidata za vozače u Bosni i Hercegovini definisani su Zakonom³³⁸ i Pravilnikom³³⁹. Za poslove provođenja i organizovanja polaganja vozačkog ispita odgovorna su tijela entiteta, kantona i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine, nadležni za obrazovanje. Zakonom je definisano da sve provedbene akte vezane za ovaj zakon donosi Ministarstvo transporta i komunikacije u Bosni i Hercegovini u saradnji s tijelima nadležnim za obrazovanje, unutarne poslove i zdravstvo.

Zahtjevi koji su nastali iz realne potrebe za promjenama u načinu osposobljavanja i polaganja vozačkih ispita i ispita za instruktore vožnje i dobivanje licenci, a koji su definisani Zakonom i pravilnicima, imaju cilj poboljšanja sigurnosti cestovnog saobraćaja i uticaj na smanjenje broja saobraćajnih nezgoda u Bosni i Hercegovini, kroz povećanje nivoa znanja i vještina budućih vozača i instruktora, odnosno kroz kvalitetno, planirano i svrsishodno obrazovanje u saobraćaju.

3.1. Organizacija vozačkih ispita i osposobljavanja kandidata za vozače

Ministarstvo obrazovanja nauke, kulture i sporta srednjobosanskog kantona Travnik organiziralo je rad i polaganje ispita za vozače motornih vozila po ispitnim centrima, ispitnim mjestima i općinama koje im gravitiraju³⁴⁰, prikazanim na slici 4.

³³⁸ Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH”, br. 6/06., 75/06., 44/07., 84/09., 48/10., 18/13., 8/17.)

³³⁹ Pravilnik o načinu i uvjetima organiziranja ispita za vozača motornih Vozila („Službeni glasnik BiH”, br. 46/12).

³⁴⁰ Struktura ispitnih centara i ispitnih mjesta i općine koje im gravitiraju, Ministarstvo obrazovanja nauke, kulture i sporta Srednjobosanskog kantona Travnik, 31.12.2016.



ISPITNO MJESTO KISELJAK	• OPĆINE: • KISELJAK, FOJNICA i KREŠEVO
ISPITNO MJESTO VITEZ	• OPĆINE: • VITEZ i BUSOVAČA
ISPITNO MJESTO TRAVNIK	• OPĆINE: • TRAVNIK i NOVI TRAVNIK
ISPITNO MJESTO BUGOJNO	• OPĆINE: • BUGOJNO, D. VAKUF i G. VAKUF-USKOPLJE
ISPITNO MJESTO JAJCE	• OPĆINA: • JAJCE i DOBRETIĆI

Slika 4. Naziv ispitnih mjesta s pripadajućim općinama

Izvor: [Obradili autori]

Osposobljavanje kandidata za vozača počinje upisom u autoškolu, nakon čega kandidat mora donijeti uvjerenje kao dokaz o duševnoj i tjelesnoj sposobnosti za upravljanje motornim vozilom za kategorije koje ima pravo da polaže na osnovu Zakona, nakon toga može pristupiti osposobljavanju iz poznavanja propisa o sigurnosti saobraćaja na cestama, sa osnovama poznavanja motornih i priključnih vozila. Osposobljavanje iz Prve pomoći može se izvoditi za vrijeme trajanja osposobljavanja iz poznavanja propisa o sigurnosti saobraćaja na cestama.

3.2. Predmet istraživanja

Zbog sagledavanja mogućeg uticaja provedbe vozačkih ispita na sigurnost novih vozača i kvalitetu osposobljenosti, obavljeno je istraživanje mišljenja i procjena kandidata za vozače u vezi provedbe vozačkih ispita i osposobljavanja u autoškoli.

3.2.1. Ciljevi istraživanja

Provedeno istraživanje sastojalo se u provjeri mišljenja i procjena, kandidata za vozače koji su položili ili ne vozački ispit iz predmeta Upravljanje motornim vozilom. Za istraživanje je sačinjen anketni upitnik, po sadržaju prilagođen ovom istraživanju, u kojem je postavljeno 21 pitanje, raspoređeno u dva sadržajna područja. Sadržajna područja odnosila su se na opće podatke vezane za kandidate za vozače i na osposobljavanje u autoškoli. Ovaj dio istraživanja sastojao se u provjeri mišljenja i procjena koja proizlaze iz određenih mišljenja i stavova kandidata za vozače prema sigurnosti u cestovnom saobraćaju. Ovakva problemska usmjerenost odredila je dva cilja istraživanja: imaju li pojedina mišljenja i procjene kandidata za vozača veze s unaprjeđenjem polaganja vozačkog ispita i definiranje odgovarajućih mjera osnovu prikupljenih spoznaja u vezi mišljenja kako poboljšati sigurnost cestovnog saobraćaja.

3.2.2. Metoda prikupljanja podataka

Prikupljanje podataka provedeno je putem upitnika u razdoblju od 15.07. do 15. 08. 2016. godine. Kandidati su izravno anketirani nakon polaganja vozačkog ispita iz predmeta Upravljanje motornim vozilom. Anketiranje su proveli licencirani ispitivači.



3.2.3. Uzorak i način izbora ispitanika

Uzorak ispitanika formiran je na osnovu baze o evidenciji Ministarstva obrazovanja, nauke kulture i sporta SBK-a o kandidatima za vozače koji su pristupili polaganju vozačkog ispita u razdoblju od 15.07. do 15.08.2016. godini. Izbor ispitanika izvršen je slučajnim odabirom prema utvrđenoj metodologiji. Ukupno je anketirano 233 kandidata za vozača po pojedinom ispitnom centru, što čini 6,4 % godišnjeg broja kandidata za vozače koji polože vozački ispit iz Upravljanja motornim vozilom.

3.2.4. Obrada podataka

Za obradu podataka korištene su raspodjele frekvencija i postoci, a za provjeru određenih hipoteza metoda hi-kvadrat testa. Metodom hi-kvadrat testa testirane su statističke značajnosti razlika između opaženih raspodjela određenih rezultata koje su opažene na konkretnom uzorku s teoretskim očekivanjima prema načelu proporcionalnosti pojave pojedine raspodjele rezultata. Odnosi opaženih i očekivanih rezultata (statistički značajni ili ne) osnov su zaključivanja o mogućim uzrocima opaženih raspodjela. Svi statistički testovi provedeni su na nivou rizika od 5 %.

3.2.5. Matematički model za testiranje hipoteza

Za mjeru odstupanja između empirijskih i očekivanih teoretskih frekvencija u uzorku od n elemenata koristi se hi-kvadrat χ^2 -test:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(f_i - f_{ti})^2}{f_{ti}}$$

gdje je: f_i – empirijska frekvencija; f_{ti} - teoretska frekvencija; k - broj klasa.

Hi-kvadrat test χ^2 , korišten je za verifikaciju hipoteza o slaganju empirijskih s teoretskim raspodjelama, formirajući veličinu χ^2 prema navedenom obrascu, uz rizik od 5%. Pri tome mora biti ispunjen uslov da su frekvencije f_i veće od 5. Ako je f_i manje od 5, što se često događa u početnim i krajnjim klasama, onda se te klase uključuju u susjedne. χ^2 testom se zapravo provjerava vjerovatnoća slučajne pojave razlike između opaženih frekvencija (vrijednosti utvrđene istraživanjem) i teoretskih frekvencija (one koje se očekuju prema slučajnoj raspodjeli). Ukoliko χ^2 vrijednost dostigne nivo statističke značajnosti (npr. $p < 0,05$) onda se može tvrditi uz 95 % sigurnosti da razlike između opaženih i teoretskih frekvencija nisu uslovljene slučajem, već da je u osnovi te razlike neki sistemski faktor.

3.2.6. Računarski program za obradu podataka

Računarski program za obradu podataka - statistički paket za društvene nauke (SPSS), predstavlja program za primjenu hi-kvadrat testa, koji je prilagođen obradi prikupljenih podataka.



4. PRIKAZ REZULTATA ISTRAŽIVANJA

Na osnovu dobivenih rezultata istraživanja može se zaključiti kako je osposobljavanje vozača u neposrednoj vezi sa sigurnošću cestovnog saobraćaja, te bi unaprijeđenje današnjeg načina osposobljavanja kandidata za vozače kao i provedbe vozačkih ispita značajno doprinijelo sveukupnom smanjenju broja saobraćajnih nezgoda.

4.1. Interpretacija rezultata istraživanja

Analiza rezultata istraživanja pruža informaciju o zastupljenosti, učestalosti i intenzitetu određenog mišljenja anketiranih kandidata za vozače. Za komentar rezultata u nastavku poslužiti će raspodjele frekvencija, postotni pokazatelji, te statistički testovi, kako bi se ti podaci doveli u vezu i ponudila moguća tumačenja nastanka postojećeg stanja. Pitanja koja su uzeta u obzir stavljaju se u odnos s pojedinim parametrima. U tablici 1. prikazan je broj i postotak anketiranih vozača prema spolu.

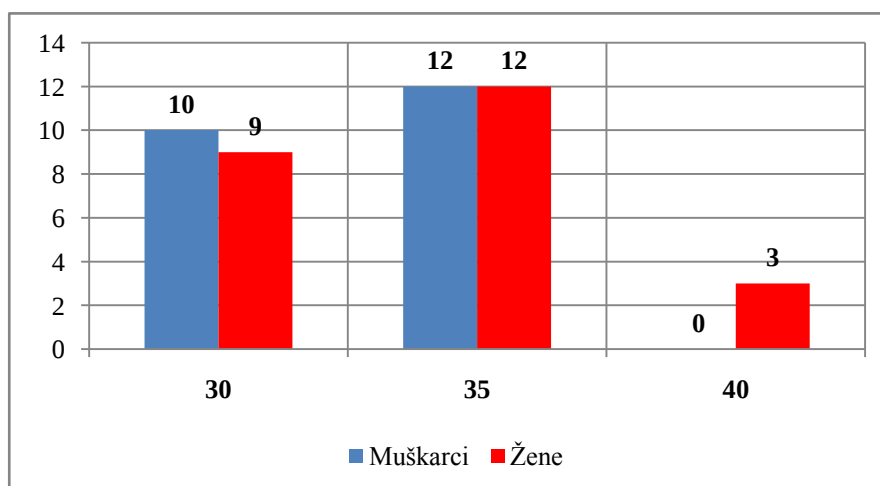
Tablica 1. Broj i postotak anketiranih vozača prema spolu

Vozači	Broj anketirani vozača	% od ukupnog broja
Muški	141	60,5
Ženski	92	39,5
Ukupno	233	100,0

Izvor: Izradili autori.

Od ukupnog broja anketiranih vozača 233, u odnosu na spol, 141 ili 60,5% je muških i 92 ili 39,5% je ženskih. Prema odgovorima anketiranih vozača, koji su odabrali pojedini odgovor vezan za osposobljavanje u autoškoli, broj i postotak nekih izabranih odgovora prikazani su kako slijedi.

Slika 1. pokazuje relativni odnos dovoljnog broja sati predavanja u autoškoli kako bi kandidati za vozače naučili saobraćajne propise, s obzirom na spol.

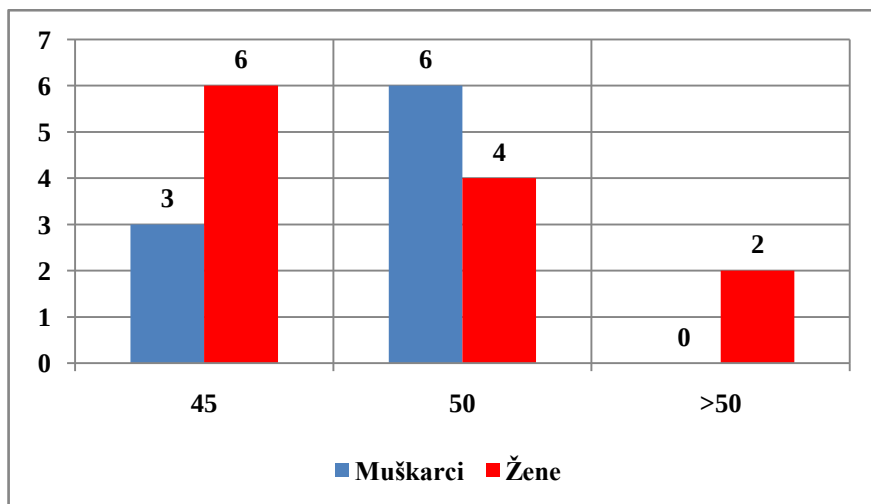


Slika 1. Relativna učestalost dovoljnog broja sati u autoškoli s obzirom na spol

Izvor: Izradili autori.



Nije bilo statistički značajne razlike između žena i muškaraca u dovoljnom broju sati za naučiti saobraćajne propise, odnosno podjednako navode da im je dovoljno 30 ili 35 sati.

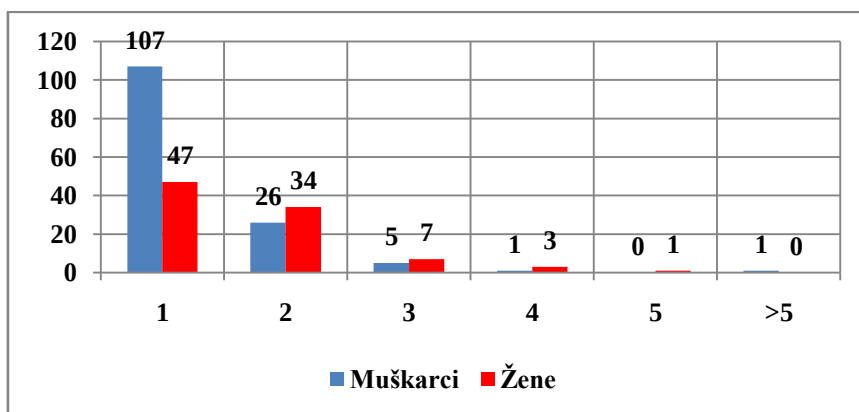


Slika 2. Relativna učestalost dovoljnog broja sati vožnje u autoškoli s obzirom na spol

Izvor: Izradili autori.

Kada je riječ o potrebnom broju sati vožnje u autoškoli, u odnosu na spol, kako bi vozači bili sigurni, tu nije bilo statističke povezanosti, odnosno spol nema značajan učinak na učestalost broja sati vožnje u autoškoli, slika 2. Sa slike se ipak vidi trend da manji broj muškaraca treba veći broj sati vožnje, za razliku od žena, kojih više treba veći broj sati vožnje. No, ponovo treba reći da te razlike nisu dostigle razinu statističke značajnosti.

Slika 3. prikazuje relativni odnos broja pokušaja polaganja ispita iz vožnje s obzirom na spol. Razlika između žena i muškaraca bila je i statistički značajna ($\chi^2=18,64$, $ss=1$, $p<0,05$), a iz prikaza se vidi opća tendencija da muškarci češće od žena polažu ispit iz vožnje iz prvog pokušaja. Primjerice, ispit vožnje iz prvog pokušaja polaže 76,4% muškaraca i 51,1% žena.

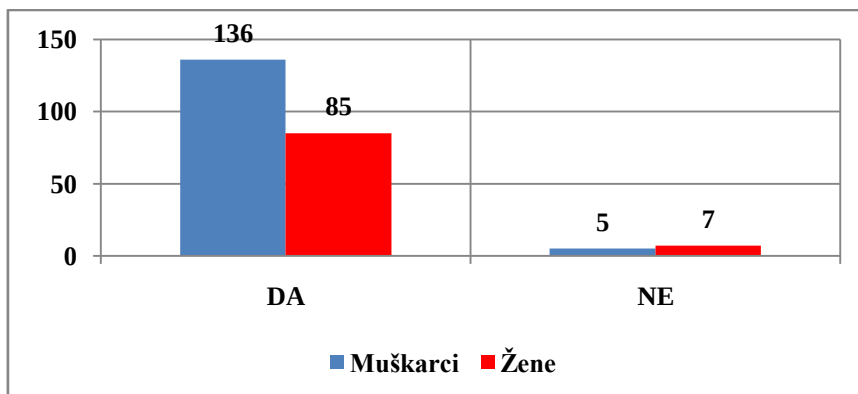


Slika 3. Relativna učestalost broja pokušaja polaganja ispita iz vožnje s obzirom na spol

Izvor: Izradili autori.

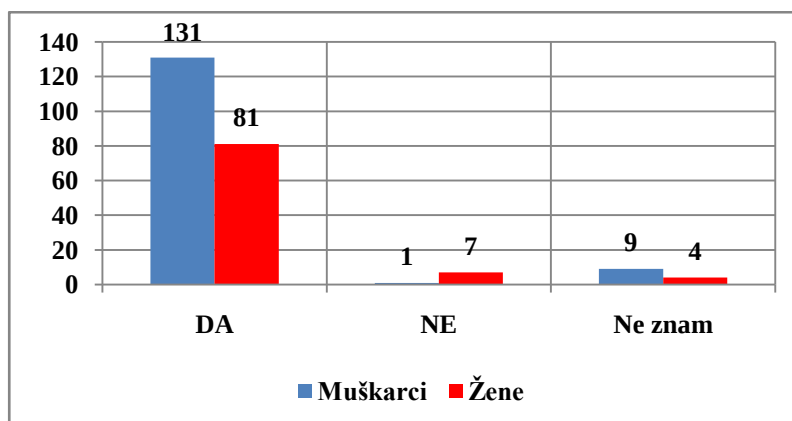


S obzirom na spol, nije bilo statistički značajne razlike između žena i muškaraca u tome je li im bilo dovoljno 35 sati vožnje, odnosno podjednako su se izjasnili, 96,4% muškarac i 92,4% žena, slika 4.



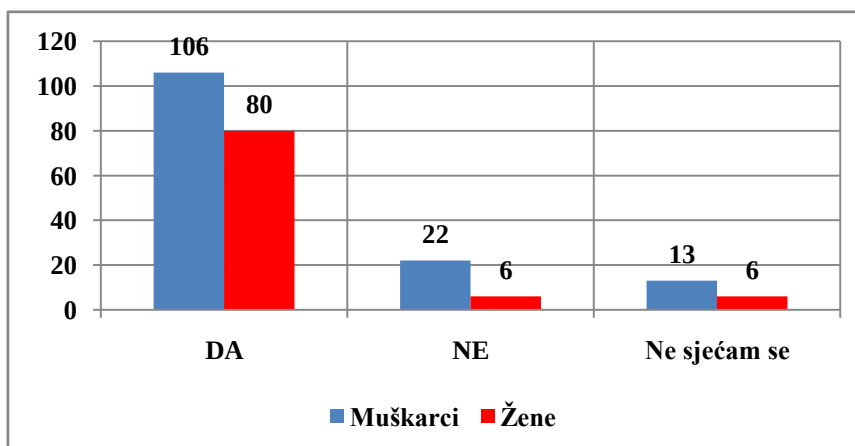
Slika 4. Relativna učestalost osposobljenosti za sigurnu vožnju nakon 35 sati vožnje s obzirom na spol
Izvor: Izradili autori.

U odnosu na spol, postoji statistički značajna razlika između muškaraca i žena u pogledu dovoljnog broja sati teorijske nastave, slika 5. Razlika između žena i muškaraca bila je i statistički značajna (hi-kvadrat=8,27, ss=1, $p < 0,05$), a iz prikaza se vidi da veći broj muškaraca je mišljenja kako je propisani broj sati teoretske dovoljan, 92,9% muškaraca, a 88% žena.



Slika 5. Relativna učestalost broja propisanih sati predavanja koji je dovoljan s obzirom na spol
Izvor: Izradili autori.

Kada je riječ o broju odvoženih sati vožnje, postoji statistički značajna razlika između muškaraca i žena u odnosu na spol, slika 6. Iz prikaza se vidi da veći broj muškaraca nije vozio svih 35 propisanih sati (15,6%), za razliku od žena (6,5%), koje su većina vozile 35 propisanih sati.



Slika 6. Relativna učestalost broja odvoženih sati od 35 s obzirom na spol
Izvor: Izradili autori.

Kako danas prevladava mišljenje da je ponašanje vozača ključna kritična tačka na koju se može djelovati, a uz uvažavanje i svih drugih faktora, problem smanjenja broja saobraćajnih nezgoda novih vozača može se riješiti samo kvalitetnom strategijom programa sigurnosti na cestama. Suštinu te strategije trebaju činiti sistemske mjere za poboljšanje sigurnosti novih vozača, ali prije svega kroz kvalitetniji sistem provedbe vozačkih ispita i bolju edukaciju. Obzirom da u pravilu zahtjevi na ispitima diktiraju sadržaj i način osposobljava kandidata za vozače, u fokusu analize treba biti odnos kandidata, instruktora vožnje i ovlaštenog ispitivača. Prvi korak bio bi u poboljšanju vozačkih ispita, bez obzira što se ispiti kontinuirano razvijaju.

4.2. Mjere za unaprijeđenje provedbe vozačkih ispita

Na osnovu dobivenih rezultata za unaprijeđenje vozačkih ispita predlažu se sljedeće mjere: Prilagodba programa vozačkog ispita novim zahtjevima i sadržajima ispita; Izrada novog kataloga testovnih pitanja-ispitnih testova; Uvođenje E-testa, polaganje teoretskog dijela ispita na računaru; Unaprijeđenje sistema vrednovanja i ocjenjivanja vještina i sposobnosti kandidata na praktičnom dijelu ispita; Stručno usavršavanje licenciranih ispitivača; Poboljšanje povratne informacije nakon završenog ispita iz sva tri predmeta; Primjena novih tehnologija i tehnoloških rješenja; Razmatranje mogućnosti uvođenja video nadzora.

U okviru prilagodbe programa vozačkog ispita novim zahtjevima i sadržajima, poseban akcenat treba staviti na samostalnoj vožnji, kao dijelu ispita u kojem kandidat samostalno donosi odluke i upravlja vozilom, koja je namijenjena procijeni sposobnosti kandidata da upravlja vozilom određenom trasom u saobraćaju, stvarajući situaciju koja je složenija i realnija za samostalnu i sigurnu vožnju u stvarnim uslovima odvijanja saobraćaja. Također treba poboljšati procjenu i ocjenu načina postupanja kandidata za vozače tokom ispita, kao i situacijsko snalaženje, što znači sagledavati i ocjenjivati načine na koje kandidat tokom ispita reaguje u konkretnim situacijama. Ideja je procijeniti na koji način kandidati razmišljaju u konkretnim saobraćajnim situacijama, kako brzo reaguju i donose odluke i osigurati da imaju ispravno razumijevanje opasnosti koje se nalaze oko njih.



5. ZAKLJUČAK

Zemlje članice Evropske unije nastoje da unaprijede sigurnost cestovnog saobraćaja, kako bi se smanjio broj saobraćajnih nezgoda te broj poginulih osoba u saobraćaju. Evropska unija se pridržava Bijele knjige i ciljeva koje Bijela knjiga nalaže (Bijela knjiga za razdoblje od 2011. do 2020. godine). Glavni ciljevi kojima teži Evropska unija sa svojim članicama je smanjenje broja poginulih u cestovnom saobraćaju za cijelih 50%. Naravno i Bosna i Hercegovina teži da smanji broj saobraćajnih nezgoda uz preporuku za smanjenje broja saobraćajnih nezgoda su proširenje i usvajanje zakonodavstva koje se mora poštovati kao i primjena najboljih praksi u provedbi kontrolnih mjera protiv prebrze vožnje, vožnje pod uticajem alkohola, obaveze korištenja sigurnosnog pojasa i dječjih sjedalica.

Na osnovu dobivenih rezultata potrebno je definirati mjere za unaprjeđenje sigurnosti mladih/novih vozača stavljajući u fokus edukaciju kadrova koji izvode proces osposobljavanja i vozačkih ispita, povećanje kvalitete obuke, podizanje razine svijesti o opasnostima u prometu i preventivne aktivnosti nakon položenog vozačkog ispita. Posebno treba poduzeti mjere za usklađivanje zakonskih propisa s Evropskim propisima i dobrom praksom. Kroz operativni dio procesa osposobljavanja razmotriti uvođenje većeg broja sati teoretske nastave, veću kvalitetu rada kadrova koji izvode proces osposobljavanja te kontinuiranu provjeru stručnosti svih kadrova koji se bave poslovima osposobljavanja i vozačkih ispita.

LITERATURA

- [1] Federalna uprava policije FBiH. (2017.). Informacija o stanju sigurnosti saobraćaja za 2016. Sarajevo.
- [2] Ministarstvo unutarnjih poslova RSBIH. (2017.). Podaci o saobraćajnim nezgodama i mjerama policije za 2016. Banja Luka.
- [3] Hodžić, Š. (2016.). Vozački ispiti u funkciji sigurnosti cestovnog saobraćaja. Magistarski rad, Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Saobraćajni fakultet Travnik, Travnik.
- [4] Alispahić, S., Mušinović, H., Hodžić, E., Gunjarić, A. (2016). Inovativne tehnologije u funkciji poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa. XIII Međunarodno savjetovanje. Inovativne tehnologije u funkciji rješavanja saobraćajnih i ekoloških problema u zemljama u tranziciji. Vlašić, Travnik, BiH; 27.-28. Maj 2016.
- [5] Pravilnik o načinu i uvjetima organiziranja ispita za vozača motornih Vozila („Službeni glasnik BiH”, br. 46/12).
- [6] Pravilnik o osposobljavanju za vozača motornih vozila („Sl.glasnik BiH”, br. 46/12).
- [7] Alispahić, S. (2004.). Tehničko-tehnološki model osposobljavanja vozača s motrišta sigurnosti u cestovnom prometu, Doktorska disertacija, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb.
- [8] Mužić, V.: Metodologija pedagoškog istraživanja, VI izdanje, Svjetlost, Sarajevo, 1986.. p. 539.
- [9] Petz, B., Kolesarić, V., Ivanec, D. (2012.). Petzova statistika. Osnovne statističke metode za nematematičare. Naklada Slap. Zagreb.
- [10] Silobrčić, V. (2008.). Kako sastaviti, objaviti i ocijeniti znanstveno djelo, Medicinska,.