

Utjecaj osposobljavanja mladih vozača na sigurnost cestovnog prometa

Barić Baričić, Vesna

Master's thesis / Diplomski rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:325169>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-20**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Vesna Barić Baričić

UTJECAJ OSPOSOBLJAVANJA MLADIH VOZAČA
NA SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA

DIPLOMSKI RAD

Zagreb, 2021.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
POVJERENSTVO ZA DIPLOMSKI ISPIT

Zagreb, 7. svibnja 2021.

Zavod: **Zavod za prometno-tehnička vještačenja**
Predmet: **Prometno tehničke ekspertize i sigurnost**

DIPLOMSKI ZADATAK br. 6278

Pristupnik: **Vesna Barić Baričić (0135254039)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Cestovni promet**

Zadatak: **Utjecaj osposobljavanja mladih vozača na sigurnost cestovnog prometa**

Opis zadatka:

U Diplomskom radu potrebno je utvrditi utjecaj osposobljavanja mladih vozača na sigurnost cestovnog prometa. U tu svrhu potrebno je analizirati način osposobljavanja mladih vozača te provesti istraživanje koliko obuka mladih vozača utječe na sigurnost cestovnog prometa. Temeljem provedenog istraživanja predložiti mjere za poboljšavanje osposobljavanja mladih vozača u funkciji sigurnosti cestovnog prometa.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
diplomski ispit:

doc. dr. sc. Željko Šarić

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

DIPLOMSKI RAD

**UTJECAJ OSPOSOBLJAVANJA MLADIH VOZAČA
NA SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA**

**INFLUENCE OF TRAINING YOUNG DRIVERS ON
ROAD SAFETY**

Mentor: doc. dr. sc. Željko Šarić

Student: Vesna Barić Baričić

JMBAG: 0135254039

Zagreb, lipanj 2021.

UTJECAJ OSPOSOBLJAVANJA MLADIH VOZAČA NA SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA

SAŽETAK

Prometne nesreće prvi su uzrok smrtnosti mladih ljudi i zbog toga veliku pažnju treba posvetiti istraživanjima mogućnosti smanjenja nesreća i gubitaka mladih života. Ovaj diplomski rad analizira trenutni način osposobljavanja kandidata za vozače i njegove nedostatke, istražuje mogućnosti poboljšanja procesa osposobljavanja, te predlaže rješenja za smanjenje nesreća koje uzrokuju mladi vozači. U svrhu istraživanja provedene su dvije ankete; jedna je provedena među mladim vozačima, a druga među instruktorima vožnje. Rezultati anketa doveli su do zaključaka o mjerama potrebnim za poboljšanje osposobljavanja, o najboljim rješenjima koja se mogu provesti u svrhu podizanja svijesti mladih vozača, većoj spremnosti za samostalni izlazak na cestu, podizanju prometne kulture kod mladih ljudi, te većoj kvaliteti obuke u autoškolama, a samim tim i većoj sigurnosti prometa na cestama.

KLJUČNE RIJEČI: mladi vozači, osposobljavanje kandidata za vozače, autoškola, prometne nesreće, sigurnost cestovnog prometa,

SUMMARY

Traffic accidents are the leading cause of death among young people. Therefore, our attention needs to be focused on researching the possibilities of decreasing the number of traffic accidents and the loss of young lives. This thesis analyses the current driver training course and its flaws, investigates the possibilities of improving the training process and proposes the solutions for decreasing the number of traffic accidents caused by young drivers. For the research purposes, two surveys were conducted; one for young drivers and the other for driving instructors. The survey's results led to conclusions regarding the measures needed to improve the training and the solutions that could be used for: raising awareness among young drivers, better preparedness for independent driving, better driving etiquette among young drivers, a better quality of training in driving schools, and thus increased road safety.

KEYWORDS: young drivers, driver training course, driving school, traffic accidents, road safety

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. SIGURNOST MLADIH VOZAČA U CESTOVNOM PROMETU REPUBLIKE HRVATSKE.....	3
2.1. NESREĆE U CESTOVNOM PROMETU	3
2.1.1. UZROCI, POSLJEDICE I VRSTE PROMETNIH NESREĆA	4
2.1.2. ČOVJEK KAO ČIMBENIK PROMETNE SIGURNOSTI.....	7
2.2. ČIMBENICI KOJI DOPRINOSE RIZIKU OD NASTANKA PROMETNIH NESREĆA KOD MLADIH VOZAČA	9
2.2.1. UTJECAJ ALKOHOLA, DROGA, LIJEKOVA I UMORA.....	10
2.2.2. OSTALI ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA MLADE VOZAČE	12
2.3. STATISTIČKI PODACI O PROMETNIM NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI MLADI VOZAČI	13
3. OSPOSOBLJAVANJE KANDIDATA ZA VOZAČE	17
3.1. PROMETNI PROPISI I SIGURNOSNA PRAVILA (PPSP)	20
3.2. PRUŽANJE PRVE POMOĆI OSOBAMA OZLIJEĐENIM U PROMETNOJ NESREĆI (PPP).....	22
3.3. UPRAVLJANJE VOZILOM (UV).....	24
4. ISTRAŽIVANJE UTJECAJA OBUKE NA SIGURNOST MLADIH VOZAČA U PROMETU	28
4.1. ANKETA PROVEDENA MEĐU MLADIM VOZAČIMA.....	28
4.1.1. OCJENA KVALITETE OBUKE	29
4.1.2. ISPITANICI KOJI SU SKRIVILI PROMETNU NESREĆU	33
4.1.3. NAVIKE I PONAŠANJA MLADIH VOZAČA.....	35
4.1.4. VOZAČI SA NAVRŠENE 24 GODINE	37
4.2. ANKETA PROVEDENA MEĐU INSTRUKTORIMA VOŽNJE.....	37
5. PRIJEDLOG POBOLJŠANJA OSPOSOBLJAVANJA KANDIDATA ZA VOZAČE	44
6. ZAKLJUČAK	49
7. LITERATURA.....	51
POPIS SLIKA	53
POPIS TABLICA	54
POPIS GRAFIKONA	55
PRILOZI	56

1. UVOD

Cestovni promet od velikog je značaja za suvremenu civilizaciju. No, uz sve dobrobiti koje donosi, nažalost plaćamo i veliku cijenu kroz njegove žrtve i materijalne štete. U prometu godišnje pogine gotovo 1,3 milijuna ljudi, a u Republici Hrvatskoj 10,4 na 100.000 stanovnika. Procjene su da će do 2030. godine prometne nezgode postati peti uzrok smrtnosti u svijetu.

Među čimbenicima sigurnosti prometa, najvažniji čimbenik je čovjek, jer prema procjenama njegova uloga u izazivanju prometnih nesreća iznosi 57%, te u kombinaciji sa čimbenicima vozilo i cesta odgovoran je za čak 98% nesreća. Izravno se čovjek u prometu pojavljuje kao vozač, pješak, putnik, sudionik u prometu, a neizravno u funkciji konstruiranja i održavanja vozila, nadzora prometa, u sustavu obrazovanja vozača, kreiranju pravila i propisa, te gradnji i održavanju prometnica.

Veliki izazov u podizanju sigurnosti cestovnog prometa predstavljaju mladi vozači zbog čijih pogrešaka prilikom upravljanja vozilom pogine čak oko 15% ukupno stradalih u prometnih nesrećama. Mladi ljudi, često ne razmišljajući o posljedicama, olako shvaćaju prijetnje nezrelog ponašanja za volanom. Neiskustvo, preveliko samopouzdanje, prekoračenje brzine, korištenje opojnih droga i alkohola samo su neki od uzroka koji utječu na prekomjeren broj prometnih nesreća mladih vozača.

Najčešće se postavlja pitanje koliko su uopće mladi vozači dobro educirani o sigurnosti u cestovnom prometu, koliko je truda uloženo da im se podigne svijest o opasnostima za vrijeme vožnje i potrebnoj kulturi ponašanja u prometu, te koliko je zapravo njihovo znanje u trenutku dobivanja vozačkih dozvola. Stoga je potrebno istraživati kvalitetu osposobljavanja u autoškolama i pokušati je učiniti što boljom, jer na taj način sprečavaju se nesreće mladih vozača i podiže se opća sigurnost prometa. U ovom radu provedene su ankete u svrhu istraživanja nedostataka, te mogućnosti poboljšanja osposobljavanja mladih vozača.

Tema ovog diplomskog rada je Utjecaj osposobljavanja mladih vozača na sigurnost cestovnog prometa. Tematika je podijeljena u 7 poglavlja:

1. Uvod
2. Sigurnost mladih vozača u cestovnom prometu Republike Hrvatske
3. Osposobljavanje kandidata za vozače

4. Istraživanje utjecaja obuke na sigurnost mladih vozača u prometu
5. Prijedlog poboljšanja osposobljavanja kandidata za vozače
6. Zaključak
7. Literatura

U drugom poglavlju opisane su vrste, uzroci i posljedice prometnih nesreća, te čovjek kao čimbenik sigurnosti prometa. Nabrojani su i svi čimbenici koji doprinose riziku nastanka prometnih nesreća kod mladih vozača, kao npr. konzumiranje alkohola, droga, korištenje mobitela za vrijeme vožnje i ostalo. Prikazani su i statistički podaci o prometnim nesrećama koje su skrivili mladi vozači.

Treće poglavlje prikazuje način odvijanja procesa osposobljavanja kandidata za vozače kroz tri nastavna predmeta koji su obavezni dio obuke: Prometni propisi i sigurnosna pravila, Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći, te Upravljanje vozilom.

U četvrtom poglavlju obrađeni su rezultati istraživanja u dvije ankete. Rezultati prve ankete među mladim vozačima prikazuju mišljenje ispitanika o kvaliteti obuke iz svakog nastavnog predmeta, navike i ponašanja u početcima samostalne vožnje, te podatke o prometnim nesrećama koje su skrivili ispitani mladi vozači. Na temelju druge ankete koja je provedena među instruktorima vožnje izneseno je njihovo mišljenje o procesu obuke i potrebama za poboljšanjem.

Peto poglavlje donosi prijedloge mjera koje mogu utjecati na kvalitetnije osposobljavanje kandidata za vozače, na smanjenje nesreća koje uzrokuju mladi vozači, a samim tim na veću sigurnost cestovnog prometa. Prijedlozi se donose na temelju rezultata anketa provedenih u svrhu izrade ovog diplomskog rada.

U šestom poglavlju iznesene su zaključne misli, odnosno sažetak dobivenih spoznaja o trenutnom stanju u procesu osposobljavanja i mogućnostima za poboljšanje.

2. SIGURNOST MLADIH VOZAČA U CESTOVNOM PROMETU REPUBLIKE HRVATSKE

Mladi vozač je svaka osoba koja posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske, do navršene 24 godine života. Predlagatelj Izmjena Zakona o sigurnosti prometa na cestama¹ iznio je podatke prema kojima mladi vozači čine oko 8% vozačke populacije, uzrokuju ukupno 9,6% svih prometnih nesreća, a prometne nesreće s poginulim osobama uzrokuju oko 12,5%. U svim statistikama vezanim za nesreće u prometu, mladi vozači imaju prevelik udio, a vjerojatnost za izazivanje prometne nesreće 2 do 3 puta veća je nego kod iskusnijih vozača. U svakoj prometnoj nesreći u kojoj pogine mladi vozač, prosječno pogine još 1,3 osoba (putnici i ostali sudionici). Nesreće mladih vozača najčešće se događaju noću, u tim nesrećama češće sudjeluje samo jedno vozilo, a kao uzroci najčešće se navode velika i neprilagođena brzina, te gubitak kontrole nad vozilom.

2.1. NESREĆE U CESTOVNOM PROMETU

“Prometna nesreća je događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta.”²

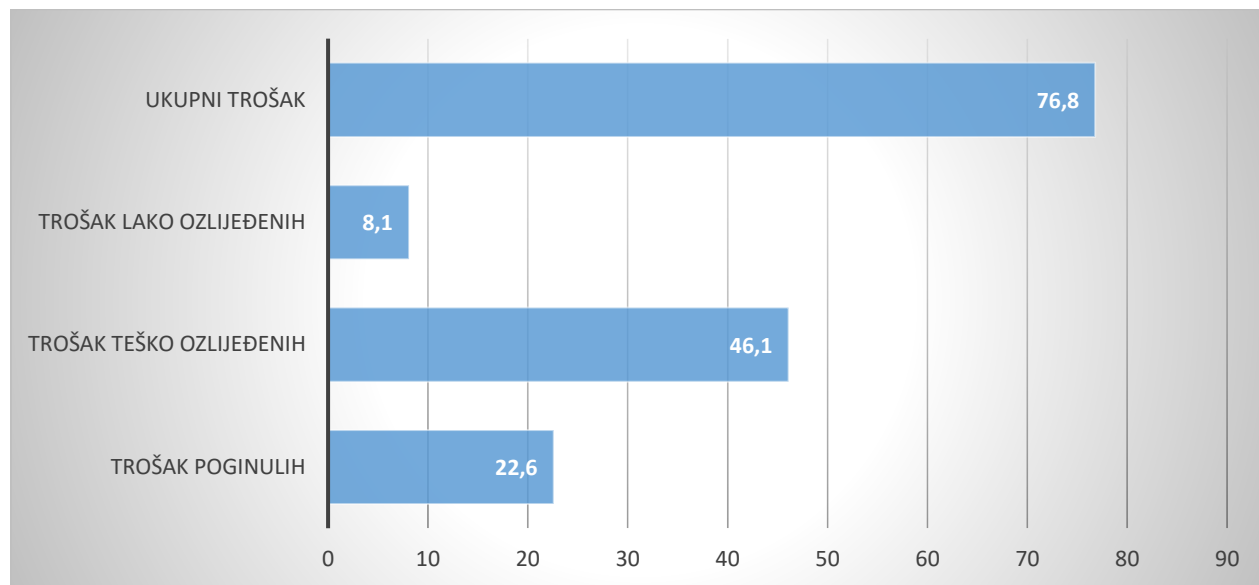
Pod pojmom cestovni promet podrazumijeva se prijevoz ljudi ili robe s jednog mjesta na drugo, a realizira se prema pozitivnim pravnim propisima i određenim prometnim pravilima. Osim socio-ekonomskih blagodati i prosperiteta, nažalost donosi i niz štetnih posljedica, koje se očituju na individualnoj i društvenoj razini. Prometne nesreće, kao jedna od eksplicitno štetnih posljedica, iza sebe ostavljaju ljudske žrtve i materijalne štete. Za cijelo društvo od velike je važnosti preventivno djelovanje na smanjenju prometnih nesreća, obzirom da gubitak koji nastaje zbog njih iznosi 2,3% hrvatskog BDP-a³. Pod te gubitke spadaju intervencije hitne medicinske pomoći,

¹ Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (108/17)

² Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/2008)

³ Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2019, Ministarstvo unutarnjih poslova 2020.

vatrogasnih postrojbi, policije, saniranja štete na infrastrukturi, štete na vozilima, gubitak radno sposobnih ljudi koji su stradali u nesrećama, itd. Grafikon 1 prikazuje razinu ekonomske štete koju su prouzročile prometne nesreće u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2010. do 2019. godine. Ukupni trošak prometnih nesreća iznosio je čak 76,8 milijardi kuna, od čega se najveći dio odnosio na trošak teško ozlijeđenih osoba, odnosno 46,1 milijarda kuna.



Grafikon 1: Ekonomski trošak prometnih nesreća u cestovnom prometu 2010-2019 (milijardi kuna)

Izvor: [3]

2.1.1. UZROCI, POSLJEDICE I VRSTE PROMETNIH NESREĆA

Prometne nesreće mogu se podijeliti na sljedeće vrste:⁴

- Sudar dvaju ili više vozila,
- Zanošenje vozila,
- Nalet vozila na nepokretnu prepreku,

⁴ Šarić Ž. Prometno tehničke ekspertize i sigurnost, Nastavni materijal, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2019.

- Nalet na pješaka,
- Nalet na biciklistu,
- Nalet na mirujuće vozilo,
- Nalet na zaprežno vozilo,
- Nalet na životinju.

Prema posljedicama koje su nastale, prometne nesreće dijele se na:⁵

- Prometne nesreće sa teže ozlijeđenim ili poginulim osobama,
- Prometne nesreće sa lakše ozlijeđenim osobama,
- Prometne nesreće u kojima je nastala manja materijalna šteta,
- Prometne nesreće sa imovinsko-materijalnom štetom velikih razmjera.

Uzroci prometnih nesreća mogu biti različiti, odnosno mogu se dogoditi zbog neispravnih vozila, neodgovornih sudionika u prometu, neodržavanja prometne infrastrukture, iznenadnog pojavljivanja životinja. Pod najčešće pogreške vozača spadaju nepoštivanje prometnih pravila i propisa, vožnja nepropisnom brzinom, vožnja na nedovoljnoj udaljenosti, nepropisno pretjecanje/obilaženje/mimoilaženje, nepropisna vožnja unatrag, naglo usporavanje, nepropisno prestrojavanje, i slične pogreške.

Tablica 1: Najčešći uzroci prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj i njihove posljedice

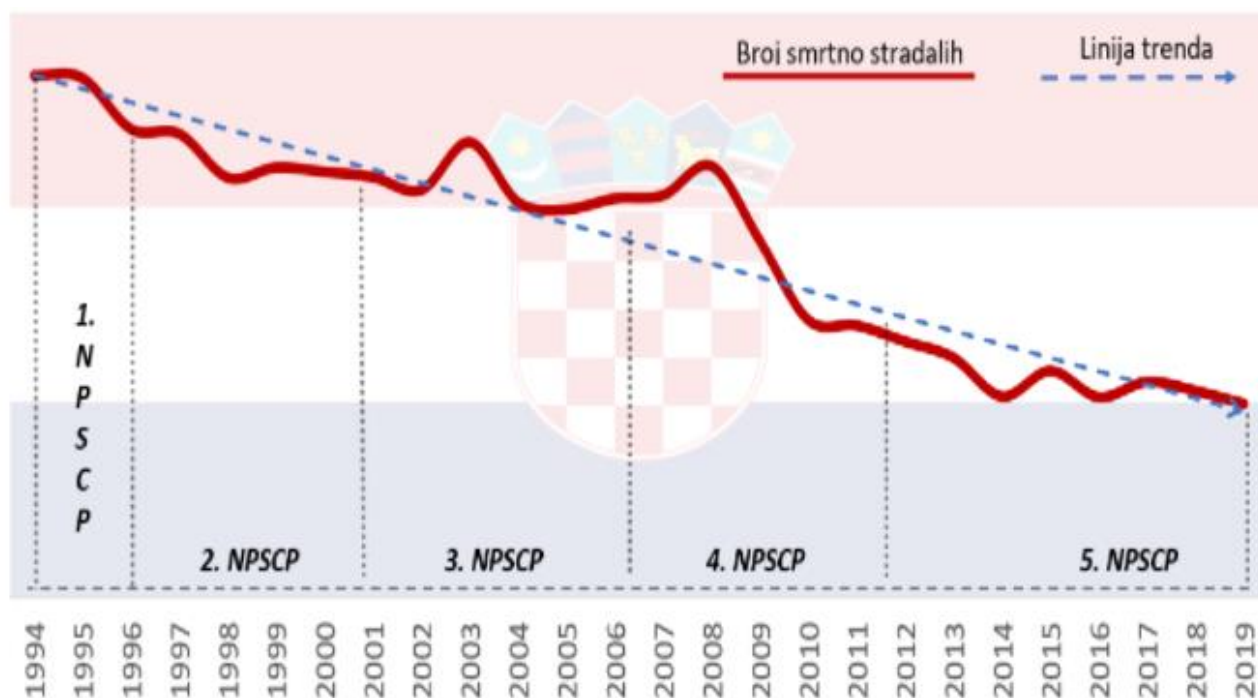
UZROCI	Poginule osobe	Teško ozlijeđene osobe	Lakše ozlijeđene osobe
Brzina neprimjerena uvjetima	117 (39,4%)	778	2.845
Vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	9 (3%)	64	1.019
Nepoštivanje prednosti prolaza	20 (6,7%)	305	1.856
Nepropisno kretanje vozila na kolniku	38 (12,8%)	266	1.017

Izvor: [2]

⁵ Šarić Ž. Prometno tehničke ekspertize i sigurnost, Nastavni materijal, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2019.

U Republici Hrvatskoj najčešće pogreške vozača su brzina neprimjerena uvjetima na cesti, vožnja na nedovoljnoj udaljenosti, nepoštivanje prednosti prolaza, te nepropisno kretanje vozila na kolniku. Broj poginulih, teško i lakše ozlijeđenih osoba koje su stradale zbog navedenih pogrešaka vozača prikazane su u tablici 1, a podaci su dobiveni iz Biltena o sigurnosti cestovnog prometa za 2019. godinu.

1994. godine Vlada Republike Hrvatske proglasila je prvi Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa. Otada se promijenilo mnogo toga, povećao se ukupan broj vozila na cestama, prometna opterećenja postala su znatno veća, te samim tim povećao se i negativan utjecaj prometa na čovjeka i njegovu okolinu. Ipak, usprkos tim činjenicama, stanje sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj znatno se poboljšalo zahvaljujući pozitivnim učincima aktivnosti poduzetih na području sigurnosti. Od početka provedbe Nacionalnog programa sigurnosti do danas broj poginulih osoba je gotovo tri puta manji⁶. Svakako, uz provedene mjere, dio smanjenja poginulih osoba može se pripisati i tehnološkom napretku vozila, kao i prometne infrastrukture.



Slika 1: Pad broja smrtno stradalih u Republici Hrvatskoj od 1994. do 2019. godine [3]

⁶ Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. - 2020. godine (NN 59/2011)

Ostali pokazatelji, osim smanjenja broja poginulih, koji ukazuju na pozitivne učinke dosadašnje provedbe Nacionalnog programa sigurnosti su:

- povećanje prometne kulture kod sudionika u prometu,
- preventivno djelovanje policije,
- podizanje svijesti kod šire populacije o pitanjima i problemima sigurnosti u prometu,
- smanjenje ukupnog broja nesreća,
- smanjenje broja ozlijeđenih osoba u prometnim nesrećama,
- izmjena hrvatskog zakonodavstva u skladu sa europskim smjernicama,
- uključivanje svih državnih tijela u provođenje povećanja sigurnosti.

Uz sve navedene pozitivne rezultate u smanjenju nesreća i stradalih, realno je zaključiti da postoji još mogućnosti za dodatno poboljšanje sigurnosti prometa, na čemu je potrebno neprestano raditi. U skladu sa tim donesen je novi Nacionalni plan za razdoblje od 2021. do 2030. godine.

2.1.2. ČOVJEK KAO ČIMBENIK PROMETNE SIGURNOSTI

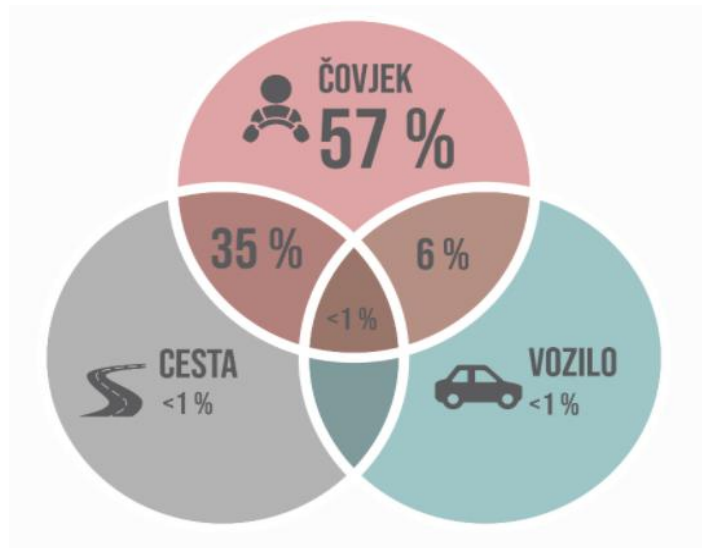
Najznačajniji čimbenik koji utječe na sigurnost cestovnog prometa je čovjek. Prema analizama statističkih podataka, svojim ponašanjem i karakteristikama čovjek je potencijalni uzrok 57% teških prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj. U kombinaciji sa čimbenikom “cesta” čovjek je potencijalni uzrok 35%, a sa čimbenikom “vozilo” uzrokuje 6% teških nesreća⁷ (slika 2).

Kao što je vidljivo iz prethodnih statističkih podataka, čovjek je važan element prometne sigurnosti. Na ponašanje čovjeka kao čimbenika sigurnosti u prometu utječu:⁸

- Osobne značajke vozača – sposobnost, stajališta, osobne crte, karakter, temperament,
- Psihofizičke osobine čovjeka – funkcije organa osjeta, psiho-motoričke i mentalne sposobnosti,
- Obrazovanje i kultura – poznavanje zakona i propisa o reguliranju prometa, poznavanje vlastitih sposobnosti.

⁷ Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. godine

⁸ Sigurnost cestovnog i gradskog prometa 1, Radni materijal za predavanje, Fakultet prometnih znanosti



Slika 2: Osnovni čimbenici sigurnosti cestovnog prometa [3]

Čovjek se u prometu pojavljuje izravno i neizravno.

Izravno:

- Kao vozač,
- Kao putnik,
- Kao pješak.

Neizravno:

- u određivanju sposobnosti vozača – liječnički pregledi,
- u sustavu obrazovanja vozača – kao učenik, nastavnik, ispitivač, tvorac obrazovnih programa,
- u konstrukciji i održavanju vozila,
- u nadzoru prometa,
- u gradnji i održavanju prometnica.

Karakteristike čovjeka koje izravno utječu na njegovo ponašanje u prometu dijele se na trajne i povremene. Pod trajne se ubrajaju fizičke, psihološke i mentalne karakteristike, a pod povremene spada utjecaj konzumacije alkohola, droga, bolesti, umora, i slično.



Grafikon 2: Karakteristike čovjeka u prometu

Izvor: [9]

2.2. ČIMBENICI KOJI DOPRINOSU RIZIKU OD NASTANKA PROMETNIH NESREĆA KOD MLADIH VOZAČA

Mladi ljudi su u prednosti pred starijim ljudima kada je u pitanju stjecanje vještine vožnje, jer su njihove psihofizičke sposobnosti na visokoj razini i sasvim sigurno brže od starijih osoba svladavaju tehniku vožnje, imaju bolje reflekse, te lakše stječu znanja o prometnim pravilima i propisima. Međutim, kad su u pitanju procjene potencijalno rizičnih situacija u prometu, opća percepcija prometa, te pravovremeno uočavanje mogućih opasnosti, mlađi i neiskusniji vozači čine

to sporije zbog nedostatka iskustva i zbog podcjenjivanja razine moguće opasnosti. Iskusni vozači predviđaju opasnosti na cesti, brže ih uočavaju, očekuju potencijalne prijetnje u vožnji, te je njihova procjena rizičnosti iznenadnih situacija realnija i objektivnija nego ona kod mladih vozača. Nadalje, u probleme koji se javljaju kod mladih vozača u prometu ubraja se loša procjena trenutnih vlastitih psihofizičkih sposobnosti za vožnju. Do slabije samokontrole ponašanja kod mladih dovode konzumiranje alkohola, droga, psihoaktivnih lijekova i umor.

2.2.1. UTJECAJ ALKOHOLA, DROGA, LIJEKOVA I UMORA

Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, vožnja pod utjecajem alkohola za mlade vozače je zabranjena, što znači da ne smiju upravljati niti početi upravljati motornim vozilom ako u krvi imaju alkohola. Kad su mladi vozači u pitanju, vožnja pod utjecajem alkohola posebno je opasna iz više razloga. Prije svega, tolerancija na alkohol mladih vozača je niža, jer nisu naviknuti na konzumaciju alkohola. Vožnja je općenito zahtjevnija za mlade vozače jer im je potreban veći napor za percepciju prometa i održavanje pažnje nego što je to slučaj kod iskusnijih vozača, a kada se tome pridoda utjecaj alkohola, pažnja i percepcija se dodatno smanjuju. Također, alkohol ima velik utjecaj na smanjenje inhibicije opasnih i socijalno neprihvaćenih ponašanja u vožnji, kao što su primjerice namjerna prebrza vožnja, nepoštivanje svjetlosne signalizacije, nekorištenje sigurnosnog pojasa i slično. Utjecaj alkohola smanjuje sposobnosti vida, dovodi do usporenih reakcija i precjenjivanja vlastitih sposobnosti. Uz sve navedeno, vožnja pod utjecajem alkohola vozaču donosi negativne prekršajne bodove, a Zakon o sigurnosti prometa na cestama propisuje da će se mladom vozaču koji u razdoblju od dvije godine prikupi 9 negativnih bodova rješenjem ukinuti i oduzeti vozačka dozvola, s time da će mladi vozač moći ponovno polagati vozački ispit istekom roka od dvije godine od dana izvršnosti toga rješenja, a nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače.

Konzumacija droga također smanjuje pozornost, dovodi do slabijeg uočavanja i prepoznavanja prometnih situacija, sužava vidno polje, produljuje vrijeme reagiranja i smanjuje motoriku. Također, pod utjecajem droga moguće su halucinacije i euforije, što je za sigurnost prometa veoma opasno. Prisutnost opojnih droga u organizmu utvrđuje se pomoću testera, liječničkim pregledom ili analizom krvi ili urina.

U tablici 2 prikazane su nesreće i nastradale osobe u nesrećama koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola i droge u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2010. do 2019. godine.

Tablica 2: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola i droge i nastradale osobe u tim nesrećama

MLADI VOZAČI	Prometne nesreće	Poginuli	Ozlijeđeni
Pod utjecajem alkohola	8.217	179	5.262
Pod utjecajem droga	161	18	212

Izvor: [2]

Broj nesreća mladih vozača pod utjecajem alkohola i droge u promatranom desetogodišnjem razdoblju se smanjio za oko 50%. To se može pripisati mnogo većim kaznama za prometne prekršaje i strožim zakonima prema mladim vozačima, kao i manjim cijenama i većoj popularnosti taxi usluga koje mladi posljednjih godina sve više koriste nakon povratka iz noćnih izlazaka. Pad broja nesreća nastalih pod utjecajem alkohola i droga kod mladih vozača u razdoblju od 2010. do 2019. godine prikazan je u tablici 3.

Tablica 3: Pad broja nesreća pod utjecajem alkohola i droga u posljednjih 10 godina

NESREĆE MLADI VOZAČI	2010. godina	2019. godina
Pod utjecajem alkohola	1.358	729
Pod utjecajem droga	35	13

Izvor: [2]

Lijekovi mogu djelovati na koncentraciju, koordinaciju pokreta, raspoloženje i reakcije u vožnji. Neki lijekovi koje vozači koriste, naročito oni za smirenje i opuštanje, smanjuju oprez i utječu na psihofizičke sposobnosti. Takvi lijekovi označeni su na ambalaži crvenim trokutom ili

je naznačeno u uputstvima, stoga vozač koji koristi takve lijekove ne smije upravljati vozilom niti početi upravljati vozilom na cesti.

Umor se može pojaviti već nakon dva do tri sata vožnje, a može biti uzrokovan i vremenom provedenim u obavljanju ostalih radnje prije vožnje, vremenom spavanja i kvalitetom sna, pa čak i stresom. Znaci umora su zijevanje, peckanje u očima, otečeni očni kapci, zategnutost mišića, osjećaj topline. Kod jačeg umora može doći do priviđanja nepostojeće situacije. Vozača umor dovodi do polu svjesnog stanja i umanjuje sposobnost njegove procjene u prometnim situacijama, smanjuje psiho-motoričke sposobnosti i spretnost. Takva stanja dovode do velikih prometnih nesreća, naročito ako vozač zaspi tijekom upravljanja vozilom. Mladi vozači često, u nedostatku iskustva, misle da umor nema utjecaja na njihovo upravljanje vozilom i da mogu bez problema nastaviti sa vožnjom, odnosno da ga imaju pod kontrolom.

2.2.2. OSTALI ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA MLADE VOZAČE

Mnogo je čimbenika, osim alkohola, droga, lijekova i umora, koji na mladu osobu u prometu mogu utjecati vrlo nepovoljno i opasno. Jedan od tih čimbenika je želja za dokazivanjem i želja za impresioniranjem druge osobe. Ta želja je kod većine mladih ljudi jača od potrebe za poštivanjem prometnih propisa, što dovodi do toga da mladi vozači nerijetko stisnu papučicu gasa preko dopuštenih ograničenja, ne mareći za opasnosti. Ukoliko mladi vozač u automobilu prevozi više suputnika njegovih godina, smijeh, razgovor, glasna glazba, te svi zabavni događaji u automobilu su mu važniji od praćenja prometne situacije ispred i oko vozila. Zbog toga mladi vozač opasnu situaciju ne primijeti, ili je primijeti prekasno što mu onemogućuje pravovremenu i ispravnu reakciju.

U današnje vrijeme pažnju mladih vozača najviše odvlači moderna tehnika: korištenje mobitela za razgovore, slanje poruka, postavljanje sadržaja na društvene mreže tijekom vožnje, odabir i promjena glazbe na radiju, i slično. Istraživanja pokazuju da je korištenje mobitela za vrijeme vožnje ekvivalentno vožnji u pijanom stanju, pa čak i gore. Vrijeme reakcije tijekom korištenja mobitela dulje je od vremena reakcije kod osobe koja ima razinu alkohola u krvi od 0,8% ⁹. Slanje

⁹ Rezultati istraživanja i kratki filmovi o korištenju mobitela u vožnji, Hrvatski autoklub

ili primanje tekstualnih poruka okupira vozačeve oči u prosjeku oko 4,6 sekundi, što je ekvivalent duljini cijelog nogometnog igrališta pri brzini vožnje od 80 km/h.

Kod mladih vozača prometne nesreće najčešće se događaju nakon izlazaka vikendom, odnosno po povratku iz cijelonoćnih izlazaka. Obzirom da je organizam u ranim jutarnjim satima iscrpljen, reakcije su znatno usporenije, a toga mladi vozači nisu svjesni.

2.3. STATISTIČKI PODACI O PROMETNIM NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI MLADI VOZAČI

Mnoge prometne nesreće koje izazovu mladi vozači rezultat su nedostatka iskustva i nezrelosti. Često upravljaju vozilom s većim rizikom nastanka prometne nesreće, što podrazumijeva vožnje većim brzinama od dozvoljenih, brzinama neprilagođenim uvjetima na cesti, često voze u noćnim uvjetima, konzumiraju alkohol, prevoze suputnike koji imaju utjecaja na njihovo ponašanje, te često ne koriste zaštitne uređaje.

Prema Biltenu o sigurnosti cestovnog prometa, od 2010. do 2019. godine, najviše nesreća mladi vozači skrivili su vikendom. Iz tablice 4 vidljivo je kako se najveći broj nesreća dogodio u subotu, a najviše osoba poginulo je u nedjelju.

Tablica 4: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i poginule osobe po danima

DAN U TJEDNU	Broj prometnih nesreća	Broj poginulih osoba
Ponedjeljak	5582 (12,79%)	37
Utorak	5186 (11,88%)	55
Srijeda	5462 (12,51%)	52
Četvrtak	5799 (13,28%)	68
Petak	6778 (15,53%)	80
Subota	7682 (17,60%)	102
Nedjelja	7168 (16,42%)	114

Izvor: [2]

Gledajući po satima u danu, najviše nesreća događalo se između 12:00 i 16:00 sati, međutim najviše osoba poginulo je između 20:00 i 24:00 sata. Nesreće po satima prikazane su u tablici 5.

Tablica 5: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i poginule osobe po satima

VRIJEME/SAT	Broj prometnih nesreća	Broj poginulih osoba
00:00 – 04:00	1915 (5,9%)	107
04:00- 08:00	2221 (6,8%)	111
08:00 – 12:00	2295 (7,0%)	36
12:00 – 16:00	9652 (29,7%)	59
16:00 – 20:00	9312 (28,5%)	75
20:00 –24:00	7249 (22,2%)	120

Izvor: [2]

Najčešće vrste prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači prikazane su u tablici 6. Od navedenih vrsta nesreća, najviše se događaju slijetanja vozila s ceste (26,64%), najčešće zbog prevelike i neprilagođene brzine. Uslijed slijetanja vozila s ceste, u navedenom desetogodišnjem razdoblju poginula je 221 osoba, a prilikom sudara vozila iz suprotnih smjerova poginula je 91 osoba.

Tablica 6: Vrste prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači i poginule osobe u tim nesrećama

VRSTE PROMETNIH NESREĆA	Broj prometnih nesreća	Broj poginulih osoba
Iz suprotnih smjerova	5086 (12,45%)	91
Bočni smjer	8167 (19,98%)	32
U usporednoj vožnji	983 (2,41%)	1
U vožnji u slijedu	6614 (16,18%)	13
U vožnji unazad	1258 (3,08%)	0
Udar u parkirano vozilo	3774 (9,24%)	8
Slijetanje vozila s ceste	10887 (26,64%)	221
Nalet na pješaka	1305 (3,19%)	74
Udar vozila u objekt na cesti ili kraj ceste	2794 (6,84%)	24

Izvor: [2]

Najčešći uzroci prometnih nesreća koje su izazvali mladi vozači bili su nepropisna brzina, brzina neprilagođena uvjetima na cesti, vožnja na nedovoljnoj udaljenosti, zakašnjelo uočavanje opasnosti, nepropisno pretjecanje/obilaženje/mimoilaženje, nepropisno uključivanje u promet, nepropisno skretanje, nepropisna vožnja unatrag, nepoštivanje prednosti prolaska, nepoštivanje svjetlosnog znaka i nepropisno kretanje vozila.

Tablica 7: Uzroci prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači i poginule osobe u tim nesrećama

UZROCI PROMETNIH NESREĆA	Broj prometnih nesreća	Broj poginulih osoba
Nepropisna brzina	1658 (4,81%)	32
Brzina neprilagođena uvjetima	14611 (42,38%)	284
Vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	3852 (11,7%)	9
Zakašnjelo uočavanje opasnosti	180 (0,52%)	3
Nepropisno pretjecanje/obilaženje/mimoilaženje	2661 (7,72%)	25
Nepropisno uključivanje u promet	1684 (4,88%)	3
Nepropisna vožnja unatrag	2705 (7,85%)	3
Nepropisno prestrojavanje	795 (2,31%)	2
Nepoštivanje prednosti prolaska	5626 (16,32%)	30
Nepoštivanje svjetlosnog znaka	705 (2,05%)	8

Izvor: [2]

Najviše nesreća događalo se zbog brzine neprilagođene uvjetima – čak 42,38%, u usporedbi sa ostalim najčešćim uzrocima. Zbog istog uzroka poginule su čak 284 osobe. Tablica 7 prikazuje najčešće uzroke nesreća mladih vozača.

Kad su u pitanju vrste vozila, najviše nesreća, kao i najveći broj poginulih, dogodio se u osobnom vozilu. Ostale najčešće nesreće prema vrsti vozila prikazane su u tablici 8.

Tablica 8: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači prema vrsti vozila i poginule osobe

VRSTA VOZILA	Broj prometnih nesreća	Broj poginulih osoba
Moped	1509 (3,4%)	17
Motocikl	1440 (3,25%)	60
Osobno vozilo	37191 (83,9%)	328
Teretno vozilo	3318 (7,49%)	12
Bicikl	872 (1,97%)	23

Izvor: [2]

3. OSPOSOBLJAVANJE KANDIDATA ZA VOZAČE

U Republici Hrvatskoj osposobljavanje kandidata za vozače proizvode autoškole, koje za to dobiju ovlaštenje od Ministarstva unutarnjih poslova. Tome prethodi ovlaštenje stručne organizacije koja je utvrdila da ispunjavaju uvjete i minimalne standarde utvrđene Zakonom o sigurnosti prometa na cestama i podzakonskim aktima donesenim na temelju tog Zakona. Ovlaštenje za rad autoškola izdaje se u skladu s Pravilnikom o minimalnim standardima za rad autoškola, kojeg donosi ministar unutarnjih poslova.

Osposobljavanje budućih vozača obavlja se prema Pravilniku o osposobljavanju kandidata za vozače (NN 132/2017-3037), te prema Pravilniku o izmjenama i dopunama Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače (NN 102/2020-1918).

Osposobljavanju za vozača vozila određene kategorije osoba može pristupiti:¹⁰

- najranije 6 mjeseci prije nego što navrší godine koje su Pravilnikom propisane za izdavanje vozačke dozvole za upravljanje vozilom određene kategorije,
- ako posjeduje valjano uvjerenje o tjelesnoj i duševnoj sposobnosti za upravljanje vozilom,
- ako može samostalno rješavati testove na ispitima.

Sadržaj programa osposobljavanja kandidata za vozača sadrži:¹¹

- upoznavanje kandidata za vozača sa temeljnim propisima koji uređuju odvijanje cestovnog prometa,
- znanja i načela za pružanje prve pomoći u prometnoj nesreći,
- upoznavanje s prometnim pravilima, razvijanje svijesti o ponašanju u cestovnom prometu u skladu s prometnim propisima,
- obavljanje dnevnog preventivnog pregleda,
- stjecanje navika za tehniku sigurne vožnje i veće razine kulture ponašanja u cestovnom prometu,
- razvijanje vještina i navika za sigurno i samostalno upravljanje vozilom, uz poštivanje prometnih propisa i sigurnosnih pravila,

¹⁰ Osposobljavanje kandidata za vozače, Hrvatski autoklub (<https://www.hak.hr/vozacki-ispiti/osposobljavanje-kandidata>)

¹¹ Pravilnik o osposobljavanju kandidata za vozače (NN 132/2017)

- načela defenzivne vožnje, predviđanja i prepoznavanja opasnih situacija u prometu,
- racionalne i ekonomične vožnje, razvijanje svijesti o potrebi očuvanja okoliša, zdravlja i života ljudi te čuvanju imovine i vrijednosti.

Minimalna starosna dob za stjecanje prava na samostalno upravljanje vozilom određene kategorije prikazana je u tablici 9.

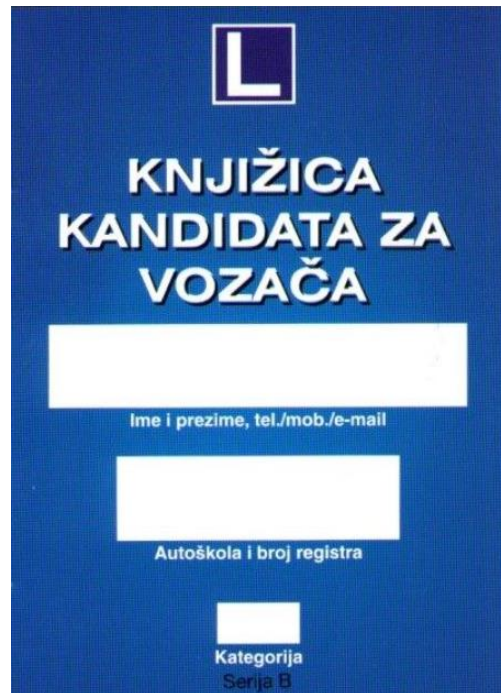
Tablica 9: Pravo na upravljanje vozilima određene kategorije

KATEGORIJA	STAROSNA DOB
AM	15 godina
A1	16 godina
A2	18 godina
A	24 godine
B	18 godina
BE	18 godina
C1	18 godina
CE	21 godina
D1	21 godina
D	24 godine
DE	24 godine
F	16 godina
G	16 godina
H	21 godina

Izvor [4]

Osposobljavanje kandidata za vozače provode autoškole kojih je trenutno u Hrvatskoj ima 353.¹² Nakon što sklopi ugovor sa autoškolom, kandidat dobiva knjižicu kandidata za vozača, prikazanu na slici 3. Za vrijeme osposobljavanja iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom kandidat uvijek kod sebe mora imati Knjižicu kandidata za vozača i Uvjerenje o duševnoj i tjelesnoj sposobnosti.

¹² Hrvatski autoklub (<https://www.hak.hr/autoskole/>)



Slika 3: Knjižica kandidata za vozača

Autoškola je dužna voditi sljedeću evidenciju:¹³

1. evidencija o osposobljenim kandidatima – čuva se trajno,
2. evidencija o nastavi – dnevnik rada s imenikom – čuva se tri godine od dana završetka osposobljavanja.

Dokumentacija o osposobljavanju kandidata za vozača:

1. ugovor o osposobljavanju kandidata za vozača,
2. nalozi za osposobljavanje iz nastavnog predmeta UV,
3. potvrda o završenom dijelu programa osposobljavanja,
4. knjižica kandidata za vozača,
5. ispis iz digitalnog tahografa.

Navedenu dokumentaciju autoškola je duža čuvati tri godine od dana završetka osposobljavanja, osim knjižice kandidata, koja se čuva najmanje pet godina.

¹³ Pravilnik o osposobljavanju kandidata za vozače (NN 132/2017)

Osposobljavanje kandidata za vozače obavlja se u općem interesu i pretpostavlja jedinstveni nastavni proces. On se provodi prema programu koji obuhvaća 3 nastavna predmeta:

- Prometni propisi i sigurnosna pravila (PPSP)
- Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći (PPP)
- Upravljanje vozilom (UV)

3.1. PROMETNI PROPISI I SIGURNOSNA PRAVILA (PPSP)

Nastava iz nastavnog predmeta PPSP smije se organizirati u skupinama po 24 kandidata, ovisno o prostorno-tehničkim mogućnostima autoškole. Kao oblik nastave može se provesti frontalni oblik, rad u skupinama, konzultacije, te mora omogućiti aktivno sudjelovanje svih kandidata za vozače u nastavi. U dnevnom radnom vremenu s jednom skupinom iz nastavnog predmeta PPSP predavač smije održati najviše tri nastavna sata. Nastavni sat traje 45 minuta u okviru 60 minuta radnog vremena, a blok sat 90 minuta u okviru 120 minuta radnog vremena. Kandidat za vozača obavezan je prisustvovati najmanje 30 nastavnih sati nastavi iz predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, ukoliko prethodno nema dozvolu za upravljanje nekom od kategorija.

Sadržaj iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila:¹⁴

- Ponašanje vozača – kultura u prometu, stavovi i navike, percepcija, uočavanje prometne situacije, donošenje pravilne odluke, pravodobno reagiranje, defenzivna vožnja, promjene u ponašanju pod utjecajem alkohola, opojnih droga, lijekova, utjecaj psihofizičkog stanja i umora,
- Ostali sudionici u prometu – najugroženije kategorije sudionika, djeca, pješaci, biciklisti, vozači mopeda, vozači motocikla i osobe s invaliditetom,
- Vozilo – dokumenti vozila, oprema vozila, vidljivost iz vozila, vozačka ogledala, svjetlosno-signalni uređaji, uporaba sigurnosnih pojaseva i naslona za glavu, uređaj za

¹⁴ Pravilnik o osposobljavanju kandidata za vozače (NN 132/2017)

upravljanje, uređaj za zaustavljanje, sigurnosni uređaji, registracija i tehnički pregled, postupak u slučaju kvara na vozilu, eko vožnja, ograničenje štetnih plinova,

- Cesta – karakteristike različitih vrsta cesta, stanje kolnika i utjecaj vremenskih prilika, prijanjanje, razmak i procjena razmaka između vozila u vožnji, zaustavni put vozila, put kočenja i put reagiranja,
- Znakovi u prometu – prometni znakovi, prometna svjetla i svjetlosne oznake, oznake na kolniku i drugim površinama, znaci koje daju ovlaštene osobe,
- Prometna i sigurnosna pravila – uključivanje u promet i isključivanje iz prometa, kretanje vozila, brzina i procjena brzine kretanja vozila, skretanje, propuštanje vozila i prednost prolaska, promet na raskrižju, mimoilaženje, pretjecanje i obilaženje, zaustavljanje i parkiranje, promet na autocesti, brzost cesti i cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila, vožnja u koloni,
- Vožnja u naselju – pravila vožnje cestom s jednosmjernim prometom i cestom s više prometnih traka, prestrojavanje, izbor prometne trake,
- Vožnja izvan naselja - održavanje potrebnog razmaka između vozila, pravila ponašanja tijekom pretjecanja, vožnja zavojima, vožnja na uzdužnom nagibu,
- Vožnja u posebnim uvjetima – smanjena vidljivost, noć, vremenski uvjeti, kiša, magla, ograničenje prometa.

Za osposobljavanje kandidata za vozače autoškola mora imati poslovni prostor, koji se sastoji od učionice za izvođenje nastave iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila i uredskog prostora za prijem kandidata i rad stručnog voditelja autoškole. Taj prostor ne smije biti dio ugostiteljskog ili stambenog prostora, odnosno ne smije neposredno biti povezan s ugostiteljskim objektom. Učionica za izvođenje nastave mora zadovoljavati minimalnu razinu tehničke opremljenosti, odnosno mora imati: vlastiti ulaz, ukupnu površinu od najmanje 25 m², visinu od najmanje 2,4 m, minimalnu radnu površinu od najmanje 1,5 m² po kandidatu, te školsku ploču ili plohu za pisanje s mogućnošću okretanja, veličine najmanje 1 m² ili bez mogućnosti okretanja veličine 2 m² ili više. Prostor učionice mora udovoljavati i uvjetima propisanim posebnim propisima o zaštiti na radu, zaštiti i unaprjeđenju čovjekova okoliša i zaštiti od buke.



Slika 4: Učionica za izvođenje nastave iz nastavnog predmeta PPSP [17]

3.2. PRUŽANJE PRVE POMOĆI OSOBAMA OZLIJEĐENIM U PROMETNOJ NESREĆI (PPP)

Kandidat za vozača vozila bilo koje kategorije koji nema vozačku dozvolu obvezan je prisustvovati nastavi iz predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći. Sadržaji iz tog nastavnog predmeta realiziraju se prema programu kojeg je donijelo Ministarstvo zdravstva. Nastava se provodi u grupama do najviše 15 kandidata, a propisano je 9 nastavnih sati. Nastavni sat traje 45 minuta, a blok sat traje 90 minuta. Tijekom dnevnog radnog vremena predavač jednoj grupi smije održati najviše tri nastavna sata. Završetak programa osposobljavanja mora se omogućiti u roku od 15 dana od početka osposobljavanja.

Nastavni plan i program iz predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći:¹⁵

- Uvod u prvu pomoć – definicija, ciljevi, zadaci pružanja prve pomoći na mjestu nesreće, osiguravanje mjesta nesreće, osobna sigurnost, opći postupak na mjestu nesreće, pozivanje stručne pomoći, oprema za pružanje prve pomoći,
- Postupak s ozlijeđenom osobom - procjena općeg stanja ozlijeđenog, primarni pregled, sekundarni pregled, određivanje prioriteta kod pružanja prve pomoći, uklanjanje odjeće, obuće i zaštitnih sredstava, izvlačenje ozlijeđenog iz vozila, važnost psihološke potpore, transport ozlijeđene osobe,
- Pružanje prve pomoći osobi bez svijesti koja diše i koja ne diše - kratkotrajni i dugotrajniji gubitak svijesti, bočni položaj, otvaranje dišnog puta kod sumnje na ozljedu vratne kralježnice, osnovni postupak održavanja života – oživljavanje,
- Krvarenje - vrste krvarenja, kontrola vanjskog krvarenja, postupak s amputiranim dijelom tijela, pružanje pomoći kod unutarnjeg krvarenja; šok: prepoznavanje, postupak s ozlijeđenim,
- Rane i ozljede – rane, probojne rane prsišta i trbuha, opekline, smrztotine, kemijske ozljede, gnječne ozljede, zavoji,
- Ozljede kostiju i zglobova - lomovi, uganuća i iščašenja, imobilizacija, ozljede glave i kralježnice, pružanje pomoći kod ozljeda kralježnice,
- Akcidentalna stanja, bolesti, trovanja - udar groma, strujni udar, utapanje, gušenje stranim predmetom u dišnom putu, zdravstveni poremećaji uslijed utjecaja visokih i niskih temperatura na organizam, srčani udar, moždani udar, hipoglikemija, grčevi mišića tijela, napad astme, automobilska bolest, trovanja.

¹⁵ Program provedbe programa, uvjeti i način osposobljavanja kandidata za vozača i najmanji jedinstveni minimalni izračunski elementi vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Pružanja prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći (NN 78/2009)



Slika 5: Vježbe pružanja prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći [15]

3.3. UPRAVLJANJE VOZILOM (UV)

Nastava iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom može započeti tek nakon što je kandidat prethodno položio ispit iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila. Prema pravilniku o osposobljavanju kandidata za vozače, nastavni sat traje 45 minuta, a blok sat 90 minuta. Nastava se izvodi individualno, a prvih pet sati smije se izvoditi samo jedan nastavni sat dnevno za kandidate za vozača koji se osposobljavaju za B kategoriju. S jednim kandidatom za vozača instruktor vožnje ne smije izvoditi nastavu dulje od dva nastavna sata dnevno, iznimno nastavi na autocesti ili na cesti izvan naselja, koja može trajati prema programu osposobljavanja kandidata za vozače.

Kandidat za vozača na bilo kojoj kategoriji tijekom osposobljavanja dužan je u sklopu nastavnog predmeta Upravljanje vozilom odvoziti broj nastavnih sati koji je predviđen za određenu kategoriju vozila, što je prikazano na slici 6.

Pregled minimalnog broja nastavnih sati osposobljavanja kandidata za vozače vozila																				
Želi steći kategoriju	Nastavni predmet	Ne posjeduje vozačku dozvolu	Posjeduje vozačku dozvolu kategorije																	
			AM	A1	A2	A	B	BE	C1	C1E	C	CE	D1	D1E	D	DE	F	G	H	
AM	PPSP	30															4	4		
	PPP	*																		
	UV	15															10	10		
A1	PPSP	30	3																	
	PPP	*																		
	UV	20	10 ⁶	5 ⁴			15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
A2	PPSP ³	30	3	3																
	PPP	*																		
	UV	201	10 ⁶	10	5 ⁴		15	15	15	15	1	15	15	15	15	15	15	15	15	
A	PPSP ³	30	3	3	3															
	PPP	*																		
	UV	25 ²	10 ⁶	10	10	5 ⁴	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
B	PPSP	30	4	4	4	4											4	4		
	PPP	*																		
	UV	35	30	30	30	30	10 ⁵											30	30	
BE	PPSP						5													
	UV						10													
C1	PPSP						10	10												
	UV						10	10												
C1	PPSP								5											
E	PPSP								10											
	UV								10											
C	PPSP						15	15	5	5										
	UV						15	15	10	10										
CE	PPSP										5									
	UV										1									
D1	PPSP						20				1	1								
	UV						20				1	1								
D1E	PPSP												5							
	UV												1							
D	PPSP						20				1	1	5	5						
	UV						25				2	2	1	1						
DE	PPSP														5					
	UV														1					
F	PPSP	30	4																	
	PPP	*																		
	UV	15	10																1	
G	PPSP	30	4																	
	PPP	*																		
	UV	15	10																1	
H	PPSP						30	3	3	3	3	3	3	3	3	3				
	UV						50	5	5	5	5	5	5	5	5	5				

Slika 6: Minimalni broj nastavnih sati osposobljavanja kandidata za vozače [4]

Sadržaji iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom za B kategoriju:¹⁶

Priprema za vožnju:

- Upoznavanje i priprema vozila,

¹⁶ Pravilnik o osposobljavanju kandidata za vozače (NN 132/2017)

- Prilagodba sjedala, pravilan položaj za vožnju,
- Prilagodba vozačkih ogledala, vezanje sigurnosnog pojasa, prilagodba naslona za glavu,
- Dnevni preventivni tehnički pregled vozila.

Posebne radnje vozilom – sadržaji na prometnom vježbalištu:

- Vožnja po pravcu, mijenjanje brzina i zaustavljanje,
- Vožnja unaprijed - unatrag po pravcu s promjenom smjera,
- Kočenje i zaustavljanje.

Sadržaji osposobljavanja na javnoj cesti – ponašanje u prometu:

- Uključivanje u promet i isključivanje iz prometa,
- Polukružno okretanje, okretanje vozila s više postupaka, okretanje vozila zbog promjene smjera, parkiranje vozila,
- Postupanje prema znakovima u prometu,
- Položaj vozila u prometnoj traci, održavanje razmaka, položaja tijela i ruku, mijenjanje brzina, ubrzavanje i usporavanje, kočenje i zaustavljanje,
- Vožnja zavojima, prilagodba brzine vožnje, kočenje,
- Vožnja raskrižjem: približavanje, prestrojavanje, prilagođavanje brzine vožnje, uočavanje prometne situacije, izbor prometne trake, odnos prema pješacima, propuštanje vozila,
- Pretjecanje i obilaženje, procjena mogućnosti i opasnosti, vožnja uz parkirana vozila, prilagodba brzine vožnje, postupak kada pretječe drugo vozilo,
- Uključivanje na autocestu ili brzu cestu ili cestu namijenjenu za promet motornih vozila i isključivanje s tih cesta, korištenje trake za ubrzavanje i usporavanje,
- Vožnja u naselju i izvan naselja,
- Vožnja prometnicama s posebnim karakteristikama: kružni tok prometa, prijelaz preko željezničke ili tramvajske pruge u razini, vožnja uz autobusna stajališta, vožnja u tunelu, vožnja uzbrdicama ili nizbrdicama,
- Samostalna vožnja,
- Eko vožnja, vožnja koja osigurava ekonomičnost i sigurnost te energetska učinkovitost.

Za izvođenje nastave iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom autoškola mora imati tehnički ispravno, čisto i uredno vozilo, koje je ispitano sukladno članku 276. Zakona o sigurnosti prometa

na cestama, a koje udovoljava uvjetima iz propisa kojima se reguliraju tehnički uvjeti vozila u prometu na cestama i uvjeti određeni propisom kojim se regulira program vozačkog ispita. Vozila za izvođenje nastave B kategorije moraju imati udvojene komande najmanje spojke i radne kočnice, uređaje koji pri uporabi udvojenih komandi daju zvučne signale, dodatno unutarnje i dva vanjska zrcala, aparat za gašenje požara, ploču za označavanje vozila autoškole i oznaku autoškole istaknutu na odgovarajućim mjestima.



Slika 7: Udvojene komande za vozila autoškole [18]

4. ISTRAŽIVANJE UTJECAJA OBUKE NA SIGURNOST MLADIH VOZAČA U PROMETU

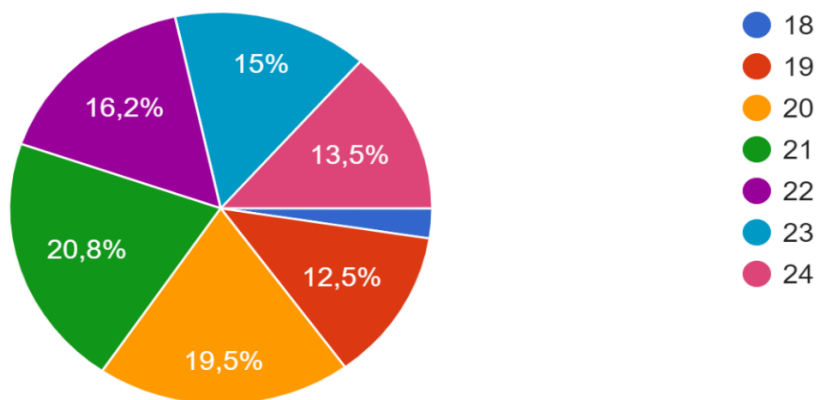
U procesu osposobljavanja u autoškolama, mladi vozači dobivaju znanja o prometnim pravilima i propisima, o pružanju prve pomoći ozlijeđenima u prometnim nesrećama, steknu vještine upravljanja vozilom, uče se prometnoj kulturi, poštivanju ostalih sudionika u prometu, te kako voziti na siguran i defenzivan način. Međutim, kućni odgoj, usađena ponašanja, svojstva i osobine uvelike određuju načine vožnje i odgovornost u prometu nakon što mladi vozač položi vozački ispit i krene sa samostalnom vožnjom. Stoga je važno istražiti na koji način se može utjecati na svijest mladih ljudi, kako unaprijediti obuku i kako postići da mladi ljudi kada dobiju dozvolu zadrže pravila i ponašanja koja uče u autoškolama.

U svrhu istraživanja za ovaj diplomski rad provedene su dvije ankete. Prva anketa odnosi se na mlade vozače, gdje su osobe od 18 do 23 godine života sa područja cijele Hrvatske odgovarale na 35 pitanja. Također, ista anketa provedena je na osobama koje su navršile 24 godine, u svrhu dobivanja informacija o tome da li je stečeno iskustvo i zrelija dob doprinijela većoj sigurnosti kod te skupine vozača. Druga anketa provedena je među instruktorima vožnje na uzorku od 130 instruktora. Odgovarali su na 20 pitanja, te na taj način izrekli svoje mišljenje o trenutnom načinu osposobljavanja kandidata za vozače i potrebama za promjenama i poboljšanjem.

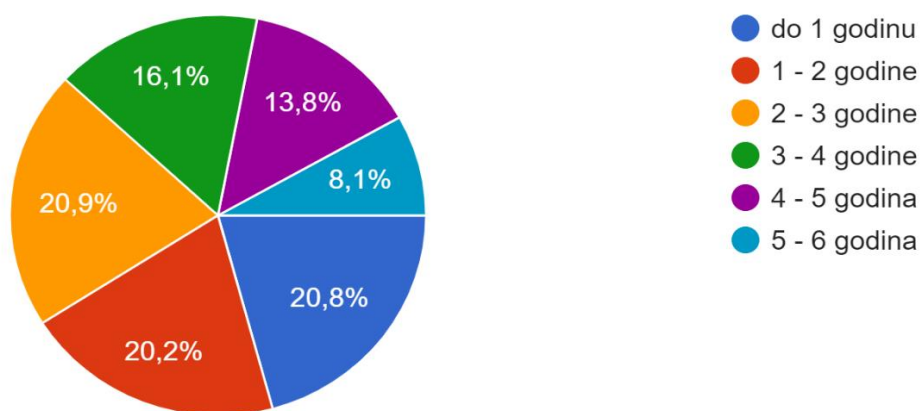
4.1. ANKETA PROVEDENA MEĐU MLADIM VOZAČIMA

Na uzorku od 740 mladih vozača provedena je anketa o njihovom mišljenju vezano za proces osposobljavanja, o prolaznosti na ispitima, o načinima vožnje i navikama, o posljedicama neodgovornog ponašanja te o poznavanju zakonskih odredbi vezanih uz mlade vozače. Pitanja koja su korištena za ovaj anketni obrazac prikazana su u Prilogu broj 1.

Grafikon 3 prikazuje postotak ispitanika po životnoj dobi, a u grafikonu 4 prikazano je koliko dugo ispitanici posjeduju vozačku dozvolu.



Grafikon 3: Anketno pitanje - dob ispitanika



Grafikon 4: Anketno pitanje - posjedovanje vozačke dozvole

4.1.1. OCJENA KVALITETE OBUKE

Ispitanici su upitani kako bi ocijenili obuku iz sva tri nastavna predmeta. Na pitanje o kvaliteti obuke iz predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, čak 45,9 % dalo je ocjenu 4 i manje (5 je označavalo najbolju ocjenu). U opisnim odgovorima kandidati su objasnili zbog čega

nisu zadovoljni, te što bi se po njihovom mišljenju trebalo mijenjati. Najviše negativnih komentara odnosi se na pritužbe da se predavanja provode “samo da se položi ispit”, odnosno da se rješavaju samo varijacije ispita kakvi dolaze kod polaganja. Iz toga se može iščitati da mnogim kandidatima nije prioritet samo položiti ispit, već da žele dobiti kvalitetno znanje o situacijama koje ih mogu zateći te da žele naučiti situacije iz života. Ispitanici naglašavaju pritom da bi fokus trebalo staviti na upoznavanje sa svakodnevnim i realnim situacijama, da trebaju učiti više na primjerima iz prakse, a manje gubiti vrijeme na suhoparne i nepotrebne definicije. Nakon toga, najviše kandidata negodovalo je zbog samih predavača („nezainteresirani su, predavanja su monotona“), ističući pritom da je premalo interakcije, te da je potreban individualniji pristup svakom kandidatu. Nadalje, ispitanici navode da je potrebno više vježbe, detaljnije upoznavanje sa prometnom signalizacijom, sa prednostima na raskrižjima, ne samo obrađivati raskrižja kakva se nalaze u testovima. Smatraju da bi bilo dobro uvesti rasprave tko bi što napravio u različitim situacijama, potičući tako kandidate na razmišljanje i bolje razumijevanje svih mogućih situacija koje se pojavljuju u prometu. Također, kao poboljšanje trenutnih predavanja iz predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila mnogo ispitanika predlaže uvođenje slika iz stvarnosti, više videozapisa sa realnim primjerima, simulacije i suvremenije prezentacije. Jedan od komentara mladih vozača u anketi glasi: “Predavanje iz navedenog predmeta trebali bi održavati ambiciozniji predavači, sa više posvećenosti i strpljenja za kandidate, pomažući im shvatiti prometna pravila i propise kroz sadržaje u obliku prezentacija, skica na ploči, te edukativnih videa i slično, zato što smo bića koja najbolje pamte ono što vizualno percipiraju, a kada je sadržaj kvalitetan, pažnja će na to biti potpuno usmjerena.” Osim poboljšanja predavanja iz prometnih propisa, smatraju da bi trebalo učiti više o samom vozilu, silama koje djeluju na njega, o načinima na koje vozilo funkcionira, o motoru, spojci. Mišljenja su da bi trebalo učiti i kako promijeniti gumu, što napraviti u slučaju manjeg sudara, kako ispuniti Europsko izvješće, ponešto o osiguranju i tehničkom pregledu vozila.

Mnogo mladih vozača stavilo je naglasak na nužnost pokazivanja kandidatima za vozače koje su posljedice njihovih neodgovornih ponašanja u prometu. Ističe se komentar jednog savjesnog i odgovornog mladog vozača (21 godina) koji je u anketi napisao: “Ljudima treba više dati do znanja kakve alkohol ima posljedice u prometu, jer sve više mladih vozača sjedaju za upravljač automobila bez ikakve odgovornosti i razmišljanja kako dovode u smrtnu opasnost sebe i druge, a time i počinjavaju kazneno djelo. Pokazati posljedice nesreće i na neki način emocionalno približiti

tu temu kandidatima, kako bi to što ozbiljnije shvatili i razmislili dvaput prije nego sjednu pijani u vozilo. Znanje za ispit iz Propisa se brzo svlada, i kandidati to uglavnom brzo polože, ali trebalo bi više istaknuti problematiku sigurnosti u prometu i koliko neka nepromišljena ponašanja, kao vožnja prevelikom brzinom, vožnja pod utjecajem alkohola, mogu ugroziti sudionike u prometu. Dakle, ne samo puko tumačenje znakova i propisa, vožnju bi ipak trebalo shvatiti na ozbiljniji način”. Navedeni citat, kao i mnogi komentari u anketi koji se odnose na tu temu, pokazuju da su i mladi ljudi svjesni koliko je važno pronaći način kako utjecati na neodgovorne pojedince i kako im kroz programe educiranja, prikazivanje filmova i ostale sadržaje, podići svijest o takvom ponašanju i o mogućim fatalnim posljedicama.

Na pitanje “Kako biste ocijenili obuku iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći?” samo 35,2% dalo je ocjenu 5. Kao najčešći nedostaci obuke iz tog nastavnog predmeta izdvajaju se, prema mišljenju ispitanika, loši predavači i premalo prakse (više od 70% izjasnilo se da je premalo praktičnih sadržaja). Većina ističe da predavači odrađuju nastavu “reda radi”, da su premalo angažirani, monotoni, da je sve stisnuto u premalo sati, “sve brzinski odrađeno”, premalo entuzijazma. Također, kao veliki nedostatak ispitanici su u velikom broju izjavili da se nerijetko skraćuje trajanje nastave i odradi samo polovica propisane satnice, ili manje od pola (a morali su platiti sve propisane sate). Smatraju da se cijelo gradivo zbije u par sati, te da je nemoguće sjetiti se svega u situacijama kad bude stvarno potrebna pomoć unesrećenima. Primjer odgovora jednog od ispitanika glasi: “Prilikom samog ispita trebalo bi uvesti više praktičnih pitanja nego teoretskih. Ljudi koji naiđu na prometnu nesreću zbog samog straha i panike zapravo većinu i zaborave. Većina ih samo zove pomoć i čekaju da im netko kaže što činiti. Treba dobro naučiti praktični dio da bi nam ušlo u naviku kako bi onda bez predugog razmišljanja mogli znati što u datom trenutku treba učiniti. Razmišljanje bi moglo doći glave unesrećenoj osobi”. Mišljenje još jednog mladog vozača glasi: “Mislim da se ta nastava često održava samo reda radi. Svaka osoba bi trebala znati kako postupati s osobom bez svijesti, pružiti Basic Life Support i koristiti Automated External Defibrillator, izvući unesrećenog iz vozila, zaustaviti krvarenje... Treba puno više praktičnog rada i vježbi”.

Mladi vozači također navode kako je u obuci iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći trebalo više interakcije, kako nedostaje videa iz stvarnih situacija, više demonstracija i da treba psihološki pripremiti buduće vozače kako ostati smireni u slučaju da naiđu na prometnu nesreću. Mnogo

ispitanika smatra da je potrebno svakih nekoliko godina ponavljati edukaciju o tome kako pomoći unesrećenima, jer (prema izjavi nekih ispitanika) “Sve se zaboravi 2 dana nakon položenog ispita”.

Što se tiče obuke iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom, 60 % se izjasnilo da su položili ispit iz prvog pokušaja, ocjenu 5 kvaliteti obuke iz tog nastavnog predmeta dalo je samo 52,3 % ispitanika. Njih 17,9 % smatra da se instruktor nije dovoljno potrudio da im prenese znanja i vještine potrebne za sigurnu samostalnu vožnju nakon obuke. Kao razloge nezadovoljstva obukom iz tog nastavnog predmeta navode razne mane instruktora vožnje: imao je degradirajuće komentare, premalo razumijevanja za početnike, vikao je, vrijeđao, bio sarkastičan, nestrpljiv, pričao često na mobitel, imao je pregrub pristup, bio je ljut, manjak empatije, nedostatak komunikacije, pre opušten, neugodan, obavljao privatne poslove za vrijeme obuke, ... Problem je to što se kandidati ne usude promijeniti instruktora jer su mladi i neugodno im je to učiniti (prema izjavama kandidata), isto tako mnogo njih ne zna da je njihovo pravo da promijene instruktora ukoliko nisu zadovoljni. Zbog toga dolaze na sate vožnje u strahu, pod stresom i napeti. Primjer odgovora jednog mladog vozača iz ankete u pitanju o nastavi iz Upravljanja vozilom: “Nisam mijenjao instruktora, ali mi je svaka vožnja bila najgori dio dana zbog konstantnog vikanja i uvreda. Takav posao nije za ljude sa kratkim fitiljem i bez strpljenja”. Neki ispitanici navode i to da bi trebalo preispitati odluku da instruktor u mirovini i dalje može održavati sate iz obuke kandidata, obzirom na njihove godine i reflekse. Jedna ispitanica na tu temu je rekla: “Nisam zadovoljna instruktorom jer je u mirovini, ali i dalje radi na mjestu instruktora na pola radnog vremena. Naime, godine utječu na mnogo stvari, pa su tako njegovi refleksi i pogrešne procjene nekad dovele do njegovog nepotrebnog naglog kočenja poslije čega se ispričavao. Također, nema dovoljno strpljenja i pristup mu je pogrešan jer više na male pogreške, a ne potiče na bolje tako što bi ukazivao i isticao sve ono što je dobro”.

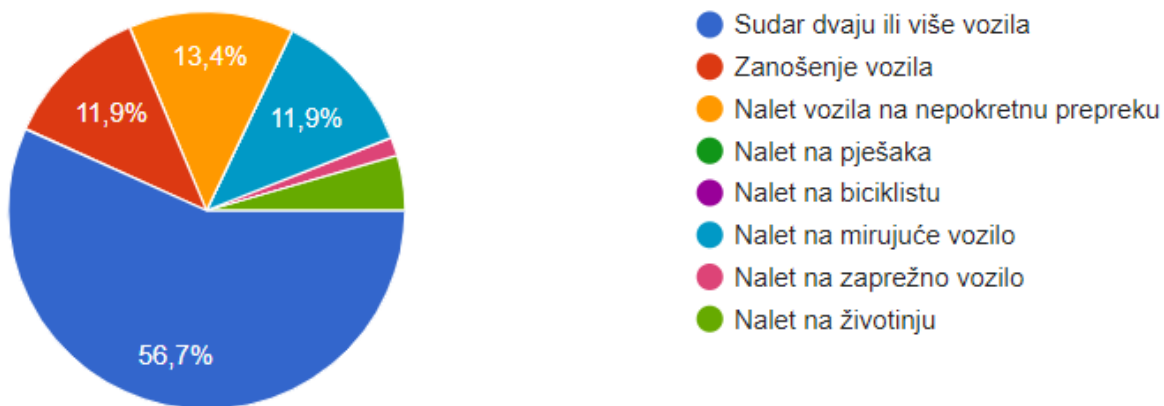
Velik broj ispitanika dalo je pritužbe na to da su nakon odvoženih sati morali čekati mjesec dana na prvi ispit, te nerijetko i do dva mjeseca kod ponovljenog izlaska na ispit iz Upravljanja vozilom, no to nije u nadležnosti autoškola, već Hrvatskog autokluba.

4.1.2. ISPITANICI KOJI SU SKRIVILI PROMETNU NESREĆU

U grafikonu 4 prikazano je koliko dugo ispitanici posjeduju vozačku dozvolu. Taj podatak je važan kod analize koliko nesreća se događa mladim vozačima sa manje vozačkog iskustva, te o navikama onih koji je posjeduju nešto duže. Na pitanje da li su ikada skrivili prometnu nesreću, 7,3 % ispitanika odgovorilo je potvrdno. Interesantno je spomenuti da od 153 ispitanika koji posjeduju dozvolu do jednu godinu, samo jedan je odgovorio potvrdno na pitanje da li je skrivio prometnu nesreću. Kod vozača koji su skrivili nesreću i imaju veće iskustvo, ističe se činjenica da velik broj njih izjavljuje da koristi alkohol ili droge prije vožnje i mobitel za vrijeme vožnje, što znači da kod takvih osoba nesreća nije izazvala promjene u ponašanju. Porazna je statistika da se 29,6% ispitanika izjasnilo da kazna koju su dobili za izazivanje prometne nesreće i nepoštivanje prometnih propisa nije utjecala na to da ne ponavljaju iste greške, odnosno da budu oprezniji u vožnji. Među ispitanicima koji su skrivili nesreću, na pitanje jesu li upravljali nekim vozilom prije početka obuke u autoškoli, 62% odgovorilo je potvrdno. Na pitanje jesu li odmah po položenom ispitu iz nastavnog predmeta “Upravljanje vozilom” krenuli sa samostalnom vožnjom, čak 76 % odgovorilo je da.

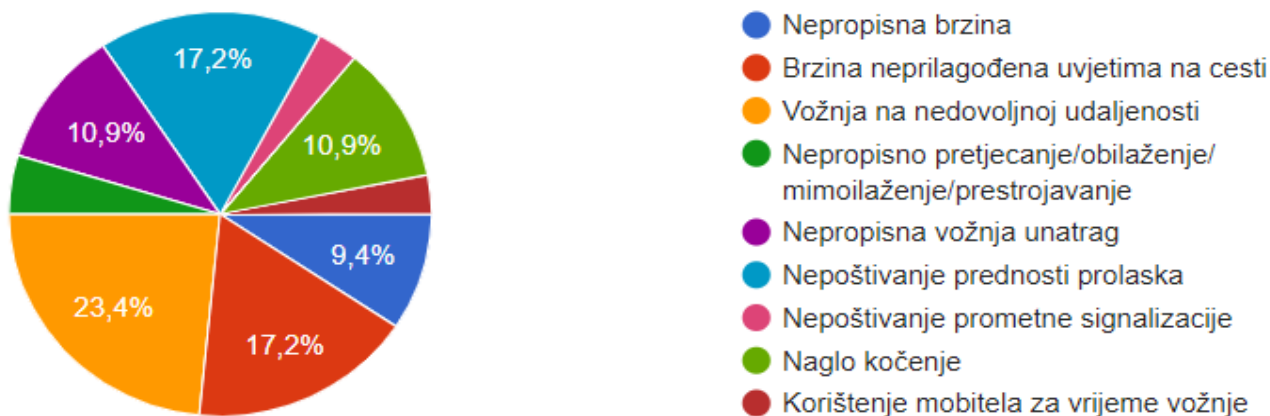
Kad je u pitanju prolaznost na ispitu iz predmeta “Upravljanje vozilom”, među osobama koje su skrivile nesreću 61% ispitanika je položilo ispit iz prvog pokušaja, 23% iz drugog, te preostalih 16% iz trećeg ili više. Ta činjenica pokazuje da uspjeh na polaganju ispita nema mnogo utjecaja na sigurnost u samostalnoj vožnji. Logično bi bilo zaključiti da osobe koje polože iz više pokušaja skrivaju veći broj nesreća, no statistika pokazuje drugačije.

Grafikon 5 prikazuje vrste nesreća koje su skrivili mladi vozači iz ankete. Najveći postotak, čak 56,7 % odnosi se na sudar dvaju ili više vozila. Od sudara, najčešće se događao sudar sa vozilom iz bočnog smjera (35,7%), što je i u državnim statistikama navedeno kao najčešća vrsta sudara kod mladih vozača, potom slijedi sudar u vožnji u slijedu (26,2%), sudar sa vozilom u usporednoj vožnji (14,3%), te sudar sa vozilom iz suprotnog smjera i sudar u vožnji unatrag (svaki 11,9%).



Grafikon 5: Vrste prometnih nesreća kod mladih vozača

Na grafikonu 6 prikazani su najčešći uzroci nesreća koje su skrivili ispitanici. Najviše se nesreća dogodilo zbog vožnje na nedovoljnoj udaljenosti. To se događa upravo zbog ranije navedenih činjenica da mladi vozači, zbog nedostatka iskustva i podcjenjivanja razine moguće opasnosti, dosta sporije procjenjuju potencijalno rizične situacije, te imaju manju opću percepciju prometa.



Grafikon 6: Uzroci prometnih nesreća kod mladih vozača

Među ispitanicima koji su skrivili prometnu nesreću 50% odgovorilo je potvrdno na pitanje jesu li ikada konzumirali alkohol prije vožnje. Na isto pitanje za droge, potvrdno je odgovorilo 15%. Da koriste mobitel u vožnji izjasnilo se 74% ispitanika.

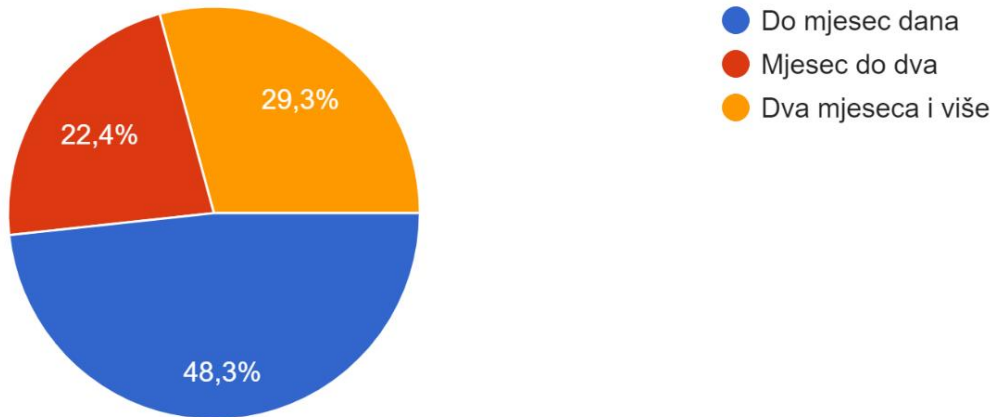
Čak 89% potvrdno je odgovorilo na pitanje smatraju li se sigurnim vozačem. Dakle, ni nesreće koje su skrivili nisu promijenile njihovo veliko samopouzdanje i precjenjivanje vlastitih vozačkih sposobnosti. Kad se tome pridoda veliki postotak onih koji su izjavili da dobivene kazne ne utječu na to da budu oprezniji u vožnji i da ne ponavljaju iste pogreške, jasno je da je potrebno potražiti načine i rješenja kako utjecati na svijest kod mladih vozača i promijeniti njihovo ponašanje.

Na pitanje “Jeste li ikada udarili u neku nepokretnu prepreku ili u drugo parkirano vozilo, a da niste ostavili svoje podatke ili o tome obavijestili policiju? (uključujući i vrijeme prije dobivanja vozačke dozvole)”, pozitivan odgovor dalo je 14,8% ispitanika, što ukazuje na nužnost sustavnog provođenja odgoja i obrazovanja za moralne vrijednosti, moralnog odgoja, obzir prema drugima i podizanje opće kulture.

4.1.3. NAVIKE I PONAŠANJA MLADIH VOZAČA

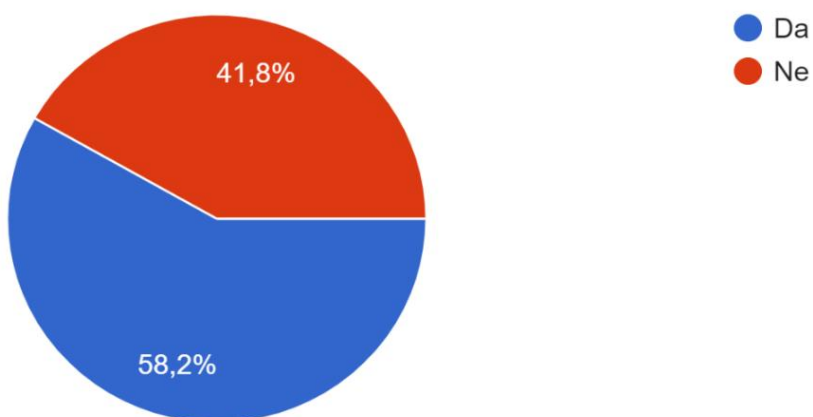
Na anketno pitanje: “Jeste li odmah nakon položenog ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom počeli sa samostalnom vožnjom?”(podrazumijeva vožnju bez pratnje iskusnijeg vozača), 63% ispitanika odgovorilo je potvrdno. To jasno pokazuje koliko se mladi ljudi osjećaju sigurni u sebe nakon položenog ispita i obuke od 35 nastavnih sati, što je potvrđeno u anketi pod pitanjem smatraju li se sigurnim vozačima gdje je njih 90% odgovorilo – da. Koliko dugo je trajala vožnja u pratnji starijeg i iskusnijeg vozača, kod 37% ispitanika koji nisu odmah krenuli sa samostalnom vožnjom, prikazuje grafikon 7.

Na pitanje o konzumiranju droge prije vožnje, 6,9 % odgovorilo je potvrdno. Upitani o konzumiranju alkohola prije vožnje potvrdno je odgovorilo 36,4 % ispitanika. To je zaista velika brojka, obzirom da su kazne za alkohol drakonske, te da je mladim vozačima zabranjeno konzumiranje i najmanje količine alkohola, odnosno da moraju imati koncentraciju alkohola u krvi 0,00 g/kg. Na anketno pitanje jesu li upoznati sa tom zakonskom odredbom, 97,1% ispitanika je odgovorilo potvrdno.



Grafikon 7: Vožnja u pratnji iskusnijeg vozača

Korištenje mobitela za vrijeme vožnje kod mladih vozača veoma je popularna aktivnost, jer čak 58,3% odgovorilo je da koriste mobitel. Obzirom na to da se korištenje mobitela u vožnji smatra četvrtim ubojicom na cesti, broj kandidata koji su potvrdno odgovorili vrlo je porazan i zabrinjavajuć.



Grafikon 8: Korištenje mobitela za vrijeme vožnje

Sigurnosni pojas koristi 97,7% mladih vozača, što je pohvalno, ali dobra statistika se može zahvaliti novijim vozilima koja zvučnim signalima upozoravaju na obvezu vezivanja pojasa.

4.1.4. VOZAČI SA NAVRŠENE 24 GODINE

Mladom vozaču izdaje se vozačka dozvola u kojoj je evidentiran kod 100, a koji je važeći do navršene 24 godine. U anketi je također provedeno istraživanje o ponašanju vozača nakon što po zakonu prestanu biti mladi vozači, a ispitivanje se provelo samo na osobama do 25 godina, dakle samo prva godina nakon prestanka statusa mladi vozač.

10% ispitanika izjasnili su se da se i dalje ne osjećaju sigurnim vozačima. Gotovo 100% njih uvijek koristi sigurnosni pojas, a mobitel u vožnji koristi 60% ispitanika, što pokazuje da se ta loša navika ne mijenja ni sa iskustvom. Interesantno je primijetiti odgovore nekih ispitanika, koji su se izjasnili da se ne smatraju sigurnim vozačima, kako se bez obzira na tu činjenicu ipak koriste mobitelima i ponekad su konzumirali alkohol prije vožnje.

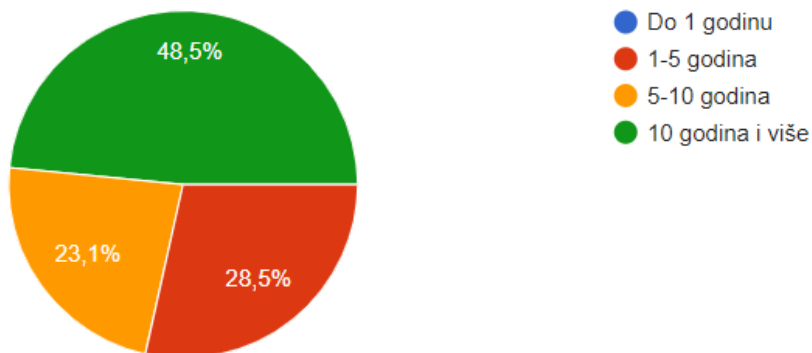
95% vozača izjavilo je da ne konzumiraju drogu prije vožnje, a njih 60% i dalje provodi odluku o nekonsumiranju alkohola prije vožnje. Iako je nakon navršene 24 godine dozvoljena koncentracija alkohola u krvi 0,50 g/kg, pohvalno je da toliki broj mladih ljudi i dalje vozi na način da ne konzumiraju alkohol prije vožnje.

4.2. ANKETA PROVEDENA MEĐU INSTRUKTORIMA VOŽNJE

Na anketu namijenjenu instruktorima vožnje odgovorilo je 130 instruktora sa područja cijele Hrvatske. Pitanja koja su korištena za ovaj anketni obrazac prikazana su u Prilogu broj 2. Instruktorima vožnje u anketi postavljeno je 20 pitanja o njihovom mišljenju u pogledu obuke, provedbi ispita, te utjecaju liberalizacije tržišta na kvalitetu obuke. Najveći postotak odgovora, 48,5% dobiven je od najiskusnijih instruktora koji taj posao obavljaju 10 godina i više, što je prikazano na grafikonu broj 9.

Koliko dugo radite kao instruktor vožnje?

130 odgovora

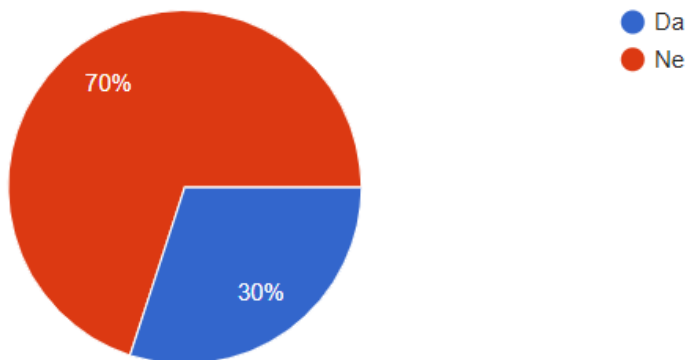


Grafikon 9: Iskustvo ispitanika

Od svih ispitanika, njih čak 70% smatra da sadašnji način osposobljavanja kandidata za vozače općenito nije dobar i da nije dovoljan za kvalitetnu obuku budućih vozača, što prikazuje grafikon 10. Taj podatak potvrđuje i mišljenje većine instruktora kako bi se prilikom izrade zakonskih okvira i donošenja pravilnika o osposobljavanju trebalo posavjetovati i sa njima.

Smatrate li da je sadašnji način osposobljavanja kandidata za vozače općenito dobar i dovoljan za kvalitetnu obuku budućih vozača?

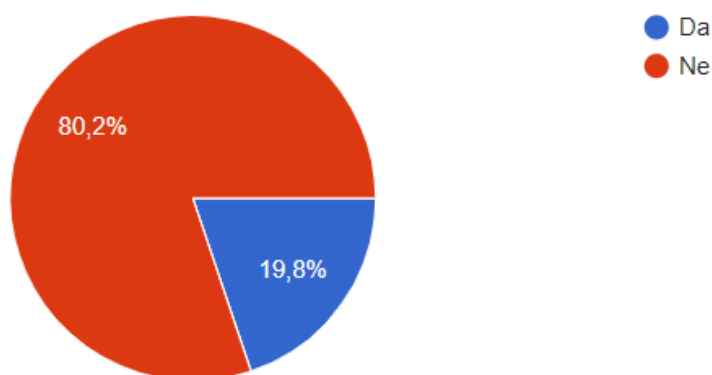
130 odgovora



Grafikon 10: Mišljenje o kvaliteti obuke

Ono što instruktori smatraju kao najveće nedostatke obuke su premal broj sati za kvalitetnu obuku, a samim tim i sigurnije mlade vozače na cestama, zatim izostanak zakonske obveze za provođenje treninga sigurne vožnje, čime bi se značajno podigla sigurnost mladih vozača na cestama, te liberalizacija tržišta autoškola i samim time nezadovoljstvo djelatnika škola zbog malih primanja. Također smatraju da se ispiti iz predmeta Upravljanje vozilom provode neobjektivno, odnosno da kriteriji kod ispitivača nisu ujednačeni prilikom ocjenjivanja uspješnosti polaganja ispita. „

80,2% instruktora u anketi su odgovorili da, prema njihovom mišljenju, zakonski propisanih 35 sati iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom nije dovoljan za samostalnu i sigurnu vožnju, što prikazuje grafikon 11.



Grafikon 11: Zakonski propisan broj sati

Da bi trebalo zakonski propisati minimalno 40 obaveznih sati iz Upravljanja vozilom smatra 52% ispitanika, minimalno 50 sati potrebno je prema 42%, a ostalih 6% izjasnili su se da bi trebalo odvoziti najmanje 60 sati prije izlaska na ispit. Mnogo instruktora smatra da bi nakon neuspješnog polaganja ispita broj obaveznih dodatnih sati trebao biti postavljen individualno svakom kandidatu, obzirom da su različite razine znanja i vještina kod kandidata, a oni sa manjom razinom rijetko žele voziti više od propisana 3 sata (financijski razlozi). Jedan od odgovora instruktora glasi: “Bilo bi ok da nakon pada ispitivač u dogovoru sa instruktorom odredi veći broj obaveznih sati pojedincima, ne samo zakonski propisana 3, jer pojedincima treba puno više, a kandidat misli da mi forsiramo da voze više sati neopravdano (radi zarade).”

Upitani o kvaliteti provedbe nastave iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, instruktori su uglavnom odgovorili jednako kao mladi vozači u svojoj anketi. Dakle, kao najveći problem obuke iz tog predmeta smatraju premalo praktičnih vježbi (prednosti prolaska, raskrižja), učenje kandidata napamet, “samo za prolaz”, učenje samo po slikama kakve dolaze na ispitima. Smatraju da bi se trebalo poticati učenje sa razumijevanjem, uvesti simulacije i prikazivati stvarne situacije u prometu. Također, kao jedan od problema obuke iz Prometnih propisa smatra se to da mnogi predavači nisu nikada radili kao instruktori, te nisu u mogućnosti prenijeti dovoljno znanja iz prakse i pripremiti ih na razne izazove koji ih, kao početnike, čekaju na cesti.

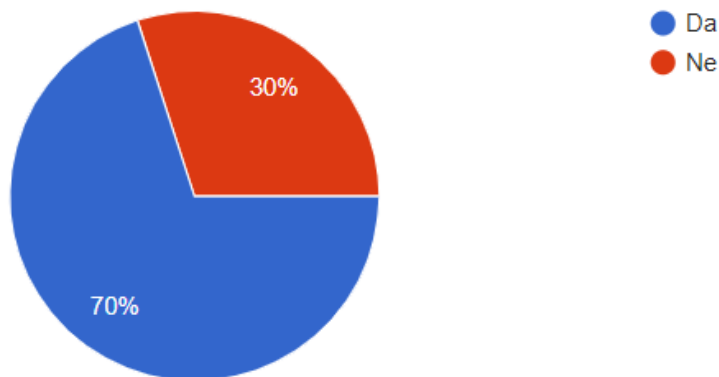
Izdvojena su dva odgovora iz ankete:

“Trebalo bi primjenjivati da se praktično objašnjavaju raskrižja, gdje se kandidata traži da razmišlja, ne samo na slikama sa ispita, već mu dati pravo raskrižje sa stvarnim situacijama”.

“Mislim da bi kandidat za vozača trebao prvo upoznati vozilo, voziti između 5-10 sati pa tek u toj fazi slušati predavanja, svakako bi tada učili sa više razumijevanja i lakše primjenjivali teorijski dio u nastavku obuke”.

Vezano uz nastavu iz predmeta Pružanje prve pomoći, dobiveni su slični odgovori kao oni iz ankete mladih vozača. Naime, većina ističe loša i površna predavanja i predavače koji značajno skraćuju nastavu. Kao najveći problem i ovdje se ističe premalo praktičnih sadržaja, te mnogo učenja teorije koju smatraju nepotrebnom. Obzirom da su instruktori gotovo u svakodnevnom doticaju sa kandidatima koji za vrijeme obuke iz Upravljanja vozilom istovremeno slušaju predavanja ili polažu Prvu pomoć, došli su do spoznaje da velik broj kandidata ne bih bio u stanju pomoći unesrećenom. Kandidati nerijetko povjeravaju instruktoru svoje mišljenje i zapažanja o tom predmetu, a kao jedan takav primjer instruktor je izdvojio izjavu jednog kandidata: “Ako bi naletjeo na prometnu nesreću ništa ne bi znao pomoći. Na predavanjima nije bilo primjera iz prakse, niti nas je itko pripremio na moguću stresnu situaciju. Kad bi pokušao pomoći, vjerojatno bi samo pogoršao situaciju”. U tom kontekstu, instruktori smatraju da su predavanja neproduktivna. U odgovoru jednog od ispitanika može se iščitati mišljenje većine njih: “Prvoj pomoći je mjesto u srednjoj školi nevezano uz struku, jer bez obzira na ulogu sudionika u prometu trebalo bi znati pružiti prvu pomoć. Ovako ispada da samo vozač mora znati osnove pružanja prve pomoći, a u ovom formatu je to samo dodatna zarada liječnicima i isto tako veliki trošak za kandidate.”

Na pitanje smatraju li da je potrebno uvođenje obaveznog treninga sigurne vožnje za buduće vozače, 70% ispitanika odgovorilo je potvrdno (grafikon 12).



Grafikon 12: Trening sigurne vožnje

Njih 75,2% smatra da bi osobe koje polože vozački ispit trebale prvih godinu dana na vozilu imati oznaku „početnik“. O temi ulaganja države u program prevencije nastanka prometnih nesreća koje uzrokuju mladi vozači, čak 88,3% izjasnilo se da država ne ulaže dovoljno. Kao mjere koje bi doprinijele smanjenju prometnih nesreća uzrokovanih pogreškama mladih vozača u najvećem postotku vide povećanje minimalnog broja sati obuke u autoškoli, kao i program upoznavanja mladih vozača sa posljedicama teških nesreća nastalih nepoštivanjem propisa.

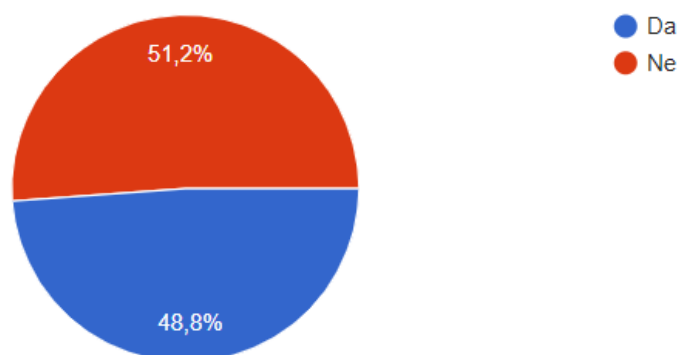
Veliki postotak od čak 87,6% ispitanika smatra da je potrebno uvođenje obaveznog predavanja iz prometne kulture u srednje škole. Upravo autoškole i instruktori svjedoče najvećim primjerima nekulture, netolerancije, nasilja, nerazumijevanja od strane drugih vozača, te kao osobe koje rade na cesti i u prometu najbolje primjećuju kroničnu nekulturu vozača na prometnicama.

Na pitanje o tome koliko je kandidata, prema njihovom mišljenju, nakon položenog ispita iz predmeta Upravljanje vozilom zaista spremno na samostalnu vožnju, odgovori su u prosjeku 50-60%. Od svih ispitanika njih 61% smatra da treba uvesti ograničenja na broj pokušaja polaganja ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom, a 51,2% drži da sadašnje provođenje ispita iz tog nastavnog predmeta nije dovoljno kvalitetno i da ne ocjenjuje objektivno sposobnost kandidata za samostalnu vožnju, što je prikazano u grafikonu 13. Kao najveće

nedostatke provođenja ispita iz predmeta Upravljanje vozilom instruktori smatraju da se previše traži od početnika koji u 35 sati vožnje jednostavno nisu u stanju doseći taj nivo vožnje koji ispitivači od njih zahtijevaju, zatim ističu potrebu za ujednačavanje i usklađivanje kriterija ovlaštenih ispitivača na ispitima, kao i to da bi ispitivači trebali gledati cjelokupan dojam o kandidatu, njegovoj sigurnosti i spremnosti, a ne sitnice. Još jedan veliki problem je predugo čekanje na termin ispita, koje za ponavljače nerijetko bude tek dva mjeseca nakon prijavljivanja ispita.

Smatrate li da je sadašnje provođenje ispita iz nastavnog predmeta „Upravljanje vozilom“ dovoljno kvalitetno i da objektivno ocjenjuje sposobnost kandidata za samostalnu vožnju?

129 odgovora



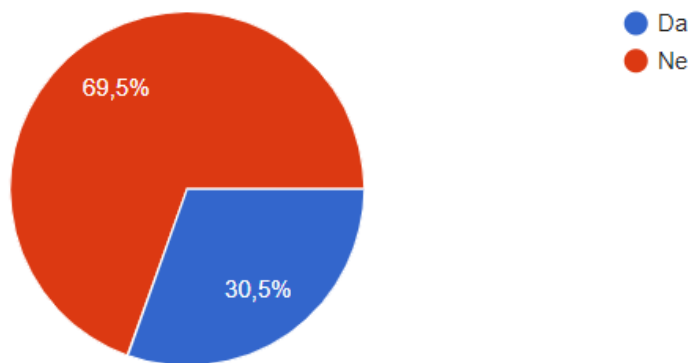
Grafikon 13: Ispit iz predmeta Upravljanje vozilom

Nedostatci provedbe ispita, prema instruktorima, leže i u tome što ispitivači zadaju ispitne rute za svako slijedeće raskrižje ili smjer vožnje, a ispravno bi bilo u samom startu zadati određenu lokaciju na koju bi kandidat trebao znati samostalno doći vozilom uz pomoć GPS navigacije.

Početkom 2021. godine na ispite iz predmeta Upravljanje vozilom uvelo se snimanje ispitne vožnje kamerama, što je trebalo povećati objektivnost, izjednačiti kriterije i otkloniti nedoumice oko ispravnosti donesene odluke o uspješnosti polaganja pojedinog kandidata na ispitima. Instruktorima je postavljeno pitanje smatraju li da se uvođenjem snimanja ispita postiglo izjednačavanje kriterija kod ocjenjivanja ovlaštenih ispitivača, na što je njih 69,5% odgovorilo negativno (grafikon 13).

Smatrate li da je uvođenje kamera u ispite iz nastavnog predmeta "Upravljanje vozilom" izjednačilo kriterije ocjenjivanja kod ovlaštenih ispitivača?

128 odgovora



Grafikon 14: Uvođenje kamera na ispite

Republika Hrvatska je početkom 2018. prepustila poslovanje autoškola tržištu, odnosno uskladila se sa pravilima EU. To je donijelo ukidanje propisane minimalne cijene nastavnog sata, te mogućnost otvaranja novih autoškola (što do tad nije bilo moguće prema Pravilniku o mreži i kriterijima o dovoljnom broju autoškola, odnosno ograničenom broju autoškola prema najmanjem godišnjem potencijalnom broju kandidata za vozače). Liberalizacija tržišta autoškola donijela je, u konačnici, smanjenje cijene autoškola, konkuriranje cijenom usluge a ne kvalitetom, samim time došlo je i do smanjenja prihoda instruktorima vožnje. Upitani da li smatraju da je liberalizacija tržišta autoškola dovela do smanjenja kvalitete obuke, 87,7% instruktora odgovorilo je potvrdno. Također, velik broj ispitanika, njih 86% odgovorilo je da nedovoljno visoka primanja instruktora vožnje utječu na kvalitetu obuke mladih vozača.

5. PRIJEDLOG POBOLJŠANJA OSPOSOBLJAVANJA KANDIDATA ZA VOZAČE

Istraživanja provedena u svrhu izrade ovog diplomskog rada, koja su se odnosila na kvalitetu obuke, ponašanje i navike mladih vozača nakon dobivanja vozačke dozvole, te mišljenje instruktora vožnje o nedostacima u procesu obuke, dovela su do zaključka kako su nužno potrebne određene promjene u procesu osposobljavanja mladih vozača. Tu činjenicu dokazuje i broj nesreća na našim cestama koje oni uzrokuju. Naravno, osim obuke u autoškolama na loše statistike utječu stavovi i ponašanja mladih ljudi koji su posljedica kućnog odgoja. Trenutnim programom osposobljavanja nemoguće je u dovoljnoj mjeri utjecati na promjene ponašanja kod mladih ljudi, obzirom da nedostaje nastavnih sadržaja koji bi utjecali na promjene štetnih djelovanja kao što su primjerice potreba za “dokazivanjem” mladih ljudi ispred društva i nesavjesno ponašanje na mjestu vozača (alkohol, droge, korištenje mobitela). Uz promjene vezane za sadržaj osposobljavanja, potrebne su promjene uvjeta i načina rada djelatnika autoškola, koji svojim nezadovoljstvom prihodima i ostalim stavkama izravno utječu na samu kvalitetu obuke.

Rezultati provedenih anketa jasno ukazuju na to da su potrebne promjene u izvođenju nastavnih sadržaja, odnosno da i mladi vozači i instruktori vožnje imaju mnoge zamjerke na nastavne sadržaje iz tri predmeta u procesu osposobljavanja. Najviše negodovanja vezano uz proces obuke iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila odnosi se na pritužbe da se predavanja provode “samo da se položi ispit”, nedostatak praktičnih sadržaja, simulacija stvarnih situacija, slaba motiviranost predavača koji samo predaju po knjizi bez praktičnih primjera, nedostatak interakcije, te previše nepotrebnih definicija. Stoga, neki od prijedloga mjera za poboljšanje odnose se na te nedostatke; obuku iz navedenog nastavnog predmeta potrebno je modernizirati, uvesti simulacije prometa na raskrižjima, interaktivno sudjelovanje u rješavanju postavljenih mogućih situacija na svim vrstama raskrižja, učenje sa razumijevanjem a ne samo po ispitnim primjerima. Potrebno je uvođenje video primjera mogućih opasnosti koje kandidate mogu dočekati na cesti, jer vizualna percepcija služi za razumijevanje, analiziranje i interpretaciju okoline, te ljudi najbolje pamte ono što vizualno percipiraju. U tom slučaju i predavači bi bili više motivirani i ne bi se stalno ponavljale iste definicije i iste situacije sa slikom, već bi rasprava i izmjena razmišljanja dovela do toga da na kandidate prenesu više znanja i

informacija vezanih uz situacije na cesti. Osim prometnih pravila i propisa, potrebno je provoditi predavanja o samom vozilu, svim silama koje na njega djeluju, o principu rada motora, spojke, te ostalih važnih dijelova vozila. U knjigama jest navedeno ponešto o tome ali predavači uglavnom preskaču te dijelove, kako su izjavili mladi vozači u anketi. Također, potrebno je učiti buduće vozače o ponašanju u slučaju nesreće, kako ispuniti Europsko izvješće, te ponešto o tehničkom pregledu vozila, što nije predviđeno nastavnim sadržajem, ali ukoliko bi se u ispite uvela i pitanja o tome, kao i o poznavanju osnovnih stvari o vozilu, zasigurno se taj sadržaj ne bi preskakao na predavanjima.

Veliki naglasak stavlja se na potrebu uvođenja predavanja iz prometne kulture u autoškole, kako bi se pokušalo utjecati na ponašanje i stavove mladih s ciljem podizanja svijesti o posljedicama njihovih neodgovornih ponašanja u prometu. U tu svrhu u proces osposobljavanja trebalo bi uključiti i psihologe koji su obučeni za rad sa mladima. Također, potrebno je uključiti i nadležna tijela (Ministarstvo unutarnjih poslova), čiji bi predstavnici prikazivali statistike prometnih nesreća mladih vozača, uzroke i posljedice istih. Uz to, dobar način za utjecanje na psihu i ponašanje mladih vozača bilo bi i prikazivanje video spotova koji pokazuju prometne nesreće i teške posljedice istih, kao što su činile neke europske države (npr. Češka, Engleska i Španjolska). Zbog svega navedenog, odnosno zbog potrebe uključivanja psihologa i predstavnika nadležnih tijela u nastavu, broj sati iz Prometnih propisa i sigurnosnih pravila trebao bi se povećati na 35 do 40 sati.

U predavanjima iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći kao najveći nedostatci prema mišljenju ispitanika izdvojeni su također problem premalo praktičnih sadržaja i loši predavači. Prijedlog poboljšanja je pronalaženje načina kako mladim ljudima približiti ovu tematiku da se zaista zainteresiraju i sa velikom željom svladaju znanja kako da pomognu unesrećenim osobama, jer učenje “samo da bi se položio ispit” (što ankete pokazuju da je slučaj kod većine) je bespotrebno i nikome ne donosi koristi, ni pojedincima, ni društvu. Obzirom da sama teorija nije dovoljna priprema za moguću stresnu situaciju na koju kandidati nakon položenog vozačkog ispita mogu naići na cesti, prijedlog je uvođenje simulacija stvarnih situacija iz prometa, prisustvovanje programima kao što je npr. natjecanje mladih u pružanju prve pomoći, prikazivanje videa koji prezentiraju načine pomaganja unesrećenima u prometu, više interakcije sa polaznicima i razmjena mišljenja i odgovora mladih na moguće

situacije. Isto tako na taj način bi se i motiviranost predavača podigla na veću razinu, jer u razgovorima o praktičnim primjerima bi mogli prenijeti mnogo više znanja.

Istraživanje među mladim vozačima pokazalo je kako u nastavnom predmetu Upravljanje vozilom veliki problem predstavlja ponašanje pojedinih instruktora koji nemaju strpljenja, vrijeđaju ili podižu ton, nemaju dovoljno znanja, ne znaju prenijeti znanje ili su jednostavno nezainteresirani. Obzirom da je program za usavršavanje za poslove instruktora vožnje prepušteno privatnim učilištima, prijedlog rješenja je da se polaganje završnog ispita za instruktora vožnje provodi u ovlaštenoj stručnoj organizaciji (HAK), kao što se provodi za predavača i voditelja autoškole. Na taj način bi se izbjeglo izdavanje licenci bez ispitivanja stečenih znanja i ispitivanja vozačkih vještina budućih instruktora.

Broj sati iz Upravljanja vozilom, kako smatra većina instruktora iz provedene ankete, nije dovoljan da bi se svladao cijeli program osposobljavana iz tog nastavnog predmeta. Naime, sadržaj osposobljavanja za upravljanje vozilom zahtjeva savladavanje 13 složenih nastavnih jedinica, što je previše za 35 propisanih nastavnih sati, odnosno ako se oduzme vrijeme provedeno na prometnom vježbalištu, broj sati za savladavanje tih nastavnih jedinica je još i manji. Stoga se predlaže uvođenje većeg broja zakonski propisanih obaveznih sati u obuci iz ovog nastavnog predmeta, odnosno propisivanje minimalno 40 do 50 sati obuke iz upravljanja vozilom.

Polaganje ispita iz Upravljanja vozilom uvijek se obavlja u mjestu u kojem je kandidat i vježbao te se događa da na ispitu mnogo stvari kandidati rade po navici, odnosno da već napamet znaju gdje se koji znak nalazi, gdje je nezgodno skrenuti, unaprijed znaju što ih gdje može čekati i kako bi trebali prići određenom mjestu na cesti da bi zadovoljili ispit. Instruktori uglavnom sate vožnje sa kandidatima provode na "ispitnim rutama", kako bi ih naučili sve znakove i prednosti na raskrižjima i cestama na kojima bi se mogao provesti ispit. Problem je što to nije realna slika znanja i vještina, te bi realno bilo ispitati buduće vozače na nepoznatom terenu, nepoznatim raskrižjima i ulicama. te je prijedlog rješenja da se ispiti iz Upravljanja vozilom provode u drugom mjestu, odnosno različitom od onoga u kojem su kandidati vježbali. Obzirom da bi to iziskivalo dodatne troškove, bilo bi potrebno uključivanje države sa financijskim potporama takvom projektu. Ta ulaganja bila bi isplativa jer bi donijela mnoge uštede koje bi se ostvarile smanjenjem broja nesreća na cestama.

Liberalizacija tržišta autoškola koja je uvedena prije 3 godine, dodatno je pogoršala kvalitetu rada djelatnika autoškola. Prema mišljenju instruktora vožnje koje su naveli u anketi,

liberalizacija je dovela do toga da se borba za polaznike autoškola provodi spuštanjem cijena osposobljavanja, umjesto kvalitetom. Nakon snižavanja cijena osposobljavanja vlasnici su prisiljeni smanjivati prihode instruktorima, što direktno utječe na njihov rad i motiviranost da budu što bolji i prenesu maksimum svog znanja i iskustva na kandidate. Stoga se kao moguće rješenje predlaže financijska pomoć države za kvalitetnije osposobljavanje mladih vozača. Naime, direktiva EU vezana uz pravila o tržišnom natjecanju i osiguravanju pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta ne dozvoljava da se ponovo postavi Pravilnik o jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata u autoškoli, što dozvoljava slobodno kreiranje cijena svakog vlasnika autoškole. Ukoliko bi država propisala minimalnu cijenu sata rada instruktora vožnje, smanjila PDV na obuku u autoškolama te participirala u cijeni goriva, situacija bi se znatno poboljšala i to bi uvelike pozitivno utjecalo na osposobljavanje budućih mladih vozača.

Ankete provedene u svrhu ovog rada pokazuju koliko je važno mišljenje mladih ljudi o načinima i kvaliteti obuke, ali slične ankete i ispitivanja o povratnim informacijama zadovoljstvom provedene obuke u autoškolama i provođenjem ispita od strane stručne organizacije nikada se ne provode. Stoga, jedno od predloženih rješenja je uvođenje upitnika i raznih anketa o zadovoljstvu obukom i provođenjem ispita. Naime, u današnje vrijeme kada je internet lako dostupan i kada je informacije vrlo lako prikupiti, nije problem ispitati polaznike o dojmovima vezanim za proces osposobljavanja, kao i za mišljenje o provođenju ispita i ponašanjima ispitivača. Na taj način uvažila bi se potreba za promjenama, kritike i prijedlozi većine korisnika usluga, što bi nedvojbeno dovelo do poboljšanja provedbe obuke i ispitivanja. Također, nužne su i provedbe anketa među instruktorima vožnje, uvažavanje njihovog mišljenja kao stručnih osoba koje rade najmanje 35 sati sa kandidatima u obuci na cesti, te samim tim najbolje poznaju problematiku.

Kao vrlo važna mjera za povećanje sigurnosti cestovnog prometa smatra se i obaveza uvođenja treninga sigurne vožnje u proces osposobljavanja mladih vozača. Zemlje Europske unije koje takve treninge provode mnogo godina mogu biti primjer Hrvatskoj, obzirom da su dali veoma dobre rezultate. Takvi programi mlade vozače uče, osim različitih opasnosti na cesti i izbjegavanja istih, spoznavanje svojih psihičkih granica u vožnji. Cilj ovakvih treninga bio bi osvijestiti mlade vozače o svakodnevnim opasnostima koje ih čekaju u prometu, te im pokazati kako pravodobno uočiti opasnosti i ispravno reagirati na njih. Takvi treninzi učili bi mlade upravljati u kritičnim situacijama kao primjerice kako kočiti na skliskim površinama, kako kočiti da se izbjegne sudar,

uočiti razlike kočenja s ABS-om i bez njega, te kako se ponašati kod proklizavanja vozila u zavoju. Sve navedeno za vrijeme obuke u autoškoli nije moguće pokušavati, jer za to trebaju kontrolirani uvjeti i posebno opremljeni poligoni.

Kao posljednja mjera predlaže se uvođenje obaveznog predavanja iz prometne kulture u srednje škole kao dobra priprema za buduće osposobljavanje u autoškolama. Obzirom da je posjedovanje vozačke dozvole u današnje vrijeme postalo neophodno, te obzirom na činjenicu da cestovni promet neprestano raste i širi se, vozačka kultura i poštivanje ostalih sudionika u prometu postala je nužnost. Polaganje vozačkog ispita i cijeli proces osposobljavanja u autoškolama, nažalost, mnogo mladih ljudi shvaća samo kao nekakvu formalnost. Stoga bi uvođenje predavanja o postizanju višeg nivoa kulturnog ponašanja u prometu, kao i upoznavanje s rizičnim ponašanjima na cesti, u srednjoškolskoj dobi uvelike utjecala na pravovremeno izgrađivanje pozitivnog stava i svijesti o mogućim posljedicama nekulture, nepoštivanja pravila i ostalih sudionika u prometu. Osim predavanja i razgovora sa mladima, na njih bi veliki utjecaj imalo i puštanje raznih videosnimaka o prometnim nesrećama, posljedicama prometnih nesreća i njihovim uzrocima, prikazivanje posljedica konzumiranja alkohola i droga prije vožnje, nekorištenja zaštitnog pojasa, korištenja mobitela u vožnji, mogućim sukobima sa ostalim sudionicima u prometu, i slično.

6. ZAKLJUČAK

Prometne nesreće događaju se svakodnevno i za sobom ostavljaju tragične posljedice; poginule i ozlijeđene osobe, te velike materijalne štete. Prema podacima koji su prikazani u ovom radu, u svijetu godišnje u prometnim nesrećama život izgubi između 1 000 000 i 1 500 000 ljudi, a broj ljudi koji dožive neku vrstu ozljede kreće se u rasponu od 20 000 000 i 50 000 000 ljudi. Smrtnost u Hrvatskoj u prometu iznosi 10,4 na 100 000 stanovnika, a mladi ljudi od 15 do 29 godina čine gotovo trećinu svih smrtnih slučajeva. Mladi vozači uzrokuju otprilike 9,6% svih prometnih nesreća, odnosno oko 12,5% prometnih nesreća s poginulim osobama. Zbog pomanjkanja znanja i iskustva mladi vozači su izloženi većem riziku od stradavanja nego iskusniji vozači. Njihove sporije mogućnosti procjene i prepoznavanja opasnosti, kao i uvjerenost u vlastite odlične vozačke sposobnosti i nerealno veliko samopouzdanje po tom pitanju, dovode do velikog broja nesreća, što pokazuju statistike.

U ovom radu obrađeni su podaci dobiveni iz anketa namijenjenih mladim vozačima i instruktorima vožnje. Istraživanje je provedeno među 740 mladih vozača sa područja cijele Republike Hrvatske, te među 130 instruktora, također sa područja cijele države. Čak 70% instruktora vožnje u anketama su izjavili da prema njihovom mišljenju sadašnji način procesa osposobljavanja kandidata nije dovoljan za kvalitetnu obuku budućih mladih vozača, a njih 80,2% smatra da zakonski propisanih 35 obaveznih sati obuke iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom nije dovoljno za samostalnu i sigurnu vožnju nakon autoškole. Ovakvi anketni rezultati potvrđuju opasnost koju mladi vozači predstavljaju u cestovnom prometu te ukazuju na potrebu za stalnim radom u pronalaženju rješenja ove problematike. Osim problema premalog broja sati i ostalih nedostataka samog procesa osposobljavanja, ankete su pokazale i problem neodgovornog ponašanja kod mladih vozača; njih 58,3% izjavilo je da koristi mobitel za vrijeme vožnje, a čak 63,6% konzumiralo je alkohol prije vožnje. Ovi podaci su alarmantni, tim više što je 97,1% mladih vozača izjavilo da su upoznati sa zakonskom odredbom da ne smiju imati alkohola u krvi za vrijeme upravljanja vozilom. Na pitanje smatraju li se sigurnim vozačima, njih 90,1% odgovorilo je potvrdno, što dokazuje pretjerano visoko samopouzdanje neiskusnih mladih vozača u vlastite vozačke sposobnosti.

Provedene ankete pokazale su potrebu za promjenama u sadržajima nastavnih predmeta i predavanju istih, promjene kod rada autoškola i uvjeta rada djelatnika, poboljšanja kod provođenja ispita od strane ovlaštene stručne organizacije, potreba za uvođenjem treninga sigurne vožnje, kao

i uvođenje prometne kulture u srednje škole kao obavezan nastavni program i dobra priprema za obuku u autoškolama.

Proces osposobljavanja mladih vozača u autoškolama možda i ima brojne nedostatke, ali cijela krivnja zbog loših statistika mladih vozača na cestama ne može se svaliti samo na autoškole i instruktore vožnje. Naime, problem leži i u vlastitoj osobnosti pojedinca, crtama ličnosti, karakteru, stavovima, temperamentu, odgoju i ostalim karakteristikama. Stoga je veoma važno razmisliti o uvođenju psihologa u proces osposobljavanja, koji bi učili mlade kako se pravilno ponašati, biti tolerantni i strpljivi prema drugim sudionicima u prometu, kako ne precjenjivati svoje sposobnosti, te kako bi osvijestili njihova nepromišljena i neodgovorna djelovanja u svrhu dokazivanja ispred društva.

Dio odgovornosti zbog nedostataka u obuci, a samim time i loših statistika mladih vozača, snosi i država. Naime, većina ispitanika iz ankete smatra da država ne ulaže dovoljno u programe prevencije nastanka prometnih nesreća koje uzrokuju mladi vozači. Mnogi izazovi koji su postavljeni pred autoškole i mlade vozače zahtijevaju pomoć države kako bi se cijeli proces osposobljavanja olakšao, financijski i psihološki. Kad bi država krenula sa programima prevencije, kao i sa ispitivanjima mišljenja kandidata za vozače i instruktora vožnje, te na temelju dobivenih povratnih informacija provela potrebne reforme, mnogi nedostaci vezani uz osposobljavanje sveli bi se na minimum, a samim tim povećala bi se sigurnost cestovnog prometa i smanjio bi se broj stradavanja mladih ljudi na cestama.

7. LITERATURA

- [1] Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 108/17)
- [2] Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2019, Ministarstvo unutarnjih poslova, Zagreb 2020.
- [3] Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. godine, <https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=16105> (pristupljeno svibanj 2021.)
- [4] Pravilnik o osposobljavanju kandidata za vozače (NN 132/2017-3037)
- [5] Program provedba programa, uvjeti i način osposobljavanja kandidata za vozača i najmanji jedinstveni minimalni izračunski elementi vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći (NN 78/09)
- [6] Pravilnik o minimalnim standardima za rad autoškola (NN 3/2018)
- [7] Šarić Ž. Prometno tehničke ekspertize i sigurnost, Nastavni materijal, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2019.
- [8] Medved J, Orlović A. Sigurnost cestovnog prometa – prikupljanje i analiza podataka u svrhu predikcije i prevencije prometnih nesreća, UDK: 351.81 (004.056), siječanj 2018.
- [9] Luburić G. Sigurnost cestovnog i gradskog prometa 1, Radni materijal za predavanje. Fakultet prometnih znanosti, Zagreb.
- [10] Šimunović Lj, Čosić M. Sigurnost cestovnog i gradskog prometa II, LoMi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb; 2019.
- [11] Cerovac V. Tehnika i sigurnost prometa. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti; 2001.
- [12] Tomić I, Barišić I. Analiza mogućnosti unaprjeđenja sigurnosti prometa kod mladih vozača, Zbornik Veleučilišta u Rijeci, Vol. 7 (2019), No. 1, pp. 375-390
- [13] Hrvatski autoklub, osposobljavanje kandidata za vozače, <https://www.hak.hr/vozacki-ispiti/osposobljavanje-kandidata> (pristupljeno 10.5.2021.)

- [14] URL: <https://revijahak.hr/2019/10/26/prometna-pravila-s-koliko-godina-mozete-upravljati-vozilima-pojedinih-kategorija/> (pristupljeno 14.5.2021.)
- [15] URL: <https://www.autoskolastartkojic.com/prvapomoc.html#!prettyPhoto> (pristupljeno 15.5.2021.)
- [16] URL: <http://intermobil.hr/category/pomagala/> (pristupljeno 15.5.2021)
- [17] URL: <https://www.dragec-promet.hr/STARI%20WEB/index.php/digitalna-ucionica/opcenito> (pristupljeno 30.5.2021)
- [18] URL: <http://www.autoskola-mandic.hr/autoskola/ugradnja-univerzalnih-dvostrukih-komandi-37#prettyPhoto> (pristupljeno 30.5.2021)
- [19] URL: <https://www.hak.hr/sigurnost-u-prometu/projekti/pravilo7/> (pristupljeno 30.5.2021)

POPIS SLIKA

Slika 1: Pad broja smrtno stradalih u Republici Hrvatskoj od 1994. do 2019. godine	6
Slika 2: Osnovni čimbenici sigurnosti cestovnog prometa	8
Slika 3: Knjižica kandidata za vozača	19
Slika 4: Učionica za izvođenje nastave iz nastavnog predmeta PPSP	22
Slika 5: Vježbe pružanja prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći	24
Slika 6: Minimalni broj nastavnih sati osposobljavanja kandidata za vozače	25
Slika 7: Udvojene komande za vozila autoškole	27

POPIS TABLICA

Tablica 1: Najčešći uzroci prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj i njihove posljedice	5
Tablica 2: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola i droge i nastradale osobe u tim nesrećama.....	11
Tablica 3: Pad broja nesreća pod utjecajem alkohola i droga u posljednjih 10 godina	11
Tablica 4: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i poginule osobe po danima.....	13
Tablica 5: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i poginule osobe po satima	14
Tablica 6: Vrste prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači i poginule osobe u tim nesrećama.....	14
Tablica 7: Uzroci prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači i poginule osobe u tim nesrećama.....	15
Tablica 8: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači prema vrsti vozila i poginule osobe.	16
Tablica 9: Pravo na upravljanje vozilima određene kategorije.....	18

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Ekonomski trošak prometnih nesreća u cestovnom prometu 2010-2019 (milijardi kuna)	4
Grafikon 2: Karakteristike čovjeka u prometu	9
Grafikon 3: Anketno pitanje - dob ispitanika	29
Grafikon 4: Anketno pitanje - posjedovanje vozačke dozvole	29
Grafikon 5: Vrste prometnih nesreća kod mladih vozača	34
Grafikon 6: Uzroci prometnih nesreća kod mladih vozača	34
Grafikon 7: Vožnja u pratnji iskusnijeg vozača	36
Grafikon 8: Korištenje mobitela za vrijeme vožnje.....	36
Grafikon 9: Iskustvo ispitanika.....	38
Grafikon 10: Mišljenje o kvaliteti obuke	38
Grafikon 11: Zakonski propisan broj sati	39
Grafikon 12: Trening sigurne vožnje.....	41
Grafikon 13: Ispit iz predmeta Upravljanje vozilom.....	42
Grafikon 14: Uvođenje kamera na ispite	43

PRILOZI

PRILOG 1 - ANKETA MLADI VOZAČI

Koliko imate godina?

18 19 20 21 22 23 24

Koliko dugo posjedujete vozačku dozvolu?

Do 1 godinu

1 – 2 godine

2 – 3 godine

3 - 4 godina

4 – 5 godina

5 – 6 godina

Jeste li upravljali nekim vozilom prije obuke u autoškoli?

DA NE

Ako je odgovor da, koliko puta?

Nekoliko puta

Svakodnevno

Iz kojeg pokušaja ste položili ispit iz nastavnog predmeta „Prometni propisi i sigurnosna pravila“?

1 2 3 4 5 6 i više

Kako biste ocijenili obuku iz tog nastavnog predmeta? (1 označava najgoru, a 5 najbolju ocjenu)

1 2 3 4 5

Što bi, po vašem mišljenju, trebalo mijenjati kako bi predavanja iz navedenog predmeta bila kvalitetnija?

Iz kojeg pokušaja ste položili ispit iz nastavnog predmeta „Pružanje prve pomoći“?

1 2 3 4 5 i više

Kako biste ocijenili obuku iz tog nastavnog predmeta?

1 2 3 4 5

Što bi, po vašem mišljenju, trebalo mijenjati kako bi predavanja iz navedenog predmeta bila kvalitetnija?

Iz kojeg pokušaja ste položili ispit iz nastavnog predmeta „Upravljanje vozilom“?

1 2 3 4 5 6 i više

Kako biste ocijenili obuku iz tog nastavnog predmeta?

1 2 3 4 5

Smatrate li da se vaš instruktor dovoljno potrudio da vam prenese znanja i vještine potrebne za sigurnu samostalnu vožnju nakon obuke?

DA NE

Ukoliko niste bili zadovoljni instruktorom, ili ste mijenjali instruktora za vrijeme obuke, navedite razloge

Jeste li iz nastavnog predmeta „Upravljanje vozilom“ vozili samo zakonski propisan broj sati (35), ili ste vozili dodatne sate (uključujući i zakonski propisan broj sati nakon neuspješnog polaganja vozačkog ispita)?

Samo 35

Više

Ako je odgovor više, koliko sati više ste odvozili?

1-5

5-10

10-20

20 i više

Smatrate li da je zakonski propisanih 35 sati obuke iz upravljanja vozilom dovoljno za sigurnu samostalnu vožnju nakon obuke autoškole?

DA NE

Jeste li odmah nakon položenog ispita iz upravljanja vozilom počeli sa samostalnom vožnjom?

DA NE

Ako je odgovor ne, koliko dugo ste vozili uz pratnju iskusnijeg vozača?

do mjesec dana

mjesec do dva

dva mjeseca i više

Jeste li ikada sudjelovali u prometnoj nesreći?

DA NE

Jeste li ikada skrivili prometnu nesreću? (uključujući i nesreće sa malom materijalnom štetom), a da je ista prijavljena policiji, ili je ispunjeno europsko izvješće?

DA NE

Ako je odgovor da, koja vrsta nesreća?

Sudar dvaju ili više vozila

Zanošenje vozila

Nalet vozila na nepokretnu prepreku

Nalet na pješaka

Nalet na biciklistu

Nalet na mirujuće vozilo

Nalet na zaprežno vozilo

Nalet na životinju

Ukoliko je vaš odgovor „sudar dvaju ili više vozila“, da li je bio:

Sudar sa vozilom iz suprotnog smjera

Sudar sa vozilom iz bočnog smjera

Sudar sa vozilom u usporednoj vožnji

Sudar u vožnji u slijedu

Sudar u vožnji unatrag

Ako ste skrivili prometnu nesreću, koji je bio uzrok?

Nepropisna brzina

Brzina neprilagođena uvjetima na cesti

Vožnja na nedovoljnoj udaljenosti

Nepropisno pretjecanje/obilaženje/mimoilaženje/prestrojavanje

Nepropisna vožnja unatrag

Nepoštivanje prednosti prolaska
Nepoštivanje prometne signalizacije
Naglo kočenje
Korištenje mobitela za vrijeme vožnje

Ako ste skrivili nesreću, su bile posljedice?

Sa poginulom osobom
Sa teško ozlijeđenom osobom
Sa lakše ozlijeđenom osobom
Samo sa materijalnom štetom

Ako ste skrivili nesreću, koji iznos kazne ste dobili?

Do 1000 kuna
1000 – 2000 kuna
2000 – 5000 kuna
5000 kuna i više

Je li novčana kazna utjecala na to da ne ponavljate iste prekršaje, odnosno da budete oprezniji u vožnji?

DA NE

Jeste li ikada udarili u neku nepokretnu prepreku ili u drugo parkirano vozilo, a da niste ostavili svoje podatke ili o tome obavijestili policiju (uključujući i vrijeme prije dobivanja vozačke dozvole)?

DA NE

Jeste li ikada konzumirali alkohol prije vožnje?

DA NE

Jeste li ikada konzumirali drogu prije vožnje?

DA NE

Koristite li ikada mobitel za vrijeme vožnje?

DA NE

Koristite li sigurnosni pojas?

DA NE

Jeste li upoznati sa zakonskom odredbom da mladi vozači, za razliku od vozača iznad 24 godine, NE SMIJU imati do 0,50 g/kg alkohola u krvi?

DA NE

Jeste li upoznati sa svim zakonski propisanim odredbama vezanim uz mlade vozače?

DA NE

Smatrate li se sigurnim vozačem?

DA NE

PRILOG 2 - ANKETA INSTRUKTORI VOŽNJE

Koliko dugo radite kao instruktor vožnje?

Do 1 godinu

1-5 godina

5-10 godina

10 godina i više

Smatrate li da je sadašnji način osposobljavanja kandidata za vozače općenito dobar i dovoljan za kvalitetnu obuku budućih vozača?

DA NE

Smatrate li da je zakonski propisanih 35 sati iz nastavnog predmeta „Upravljanje vozilom“ dovoljno za samostalnu i sigurnu vožnju?

DA NE

Ukoliko je vaš odgovor ne, koliko smatrate da bi (minimalno) bilo dovoljno sati?

Smatrate li da se obuka iz nastavnog predmeta „Prometni propisi i sigurnosna pravila“ provodi kvalitetno i da je dobra teorijska priprema za izlazak kandidata na cestu?

DA NE

Što bi se, po vašem mišljenju, trebalo mijenjati u obuci iz toga nastavnog predmeta?

Smatrate li da se obuka iz nastavnog predmeta „Pružanje prve pomoći“ provodi kvalitetno?

DA NE

Ukoliko je vaš odgovor ne, molim kratko opišite razloge.

Smatrate li da je potrebno uvođenje obaveznog treninga sigurne vožnje za buduće vozače?

DA NE

Smatrate li da je potrebno uvođenje obaveznog predavanja iz prometne kulture u srednje škole?

DA NE

Smatrate li da bi osobe koje polože vozački ispit trebale prvih godinu dana na vozilu imati oznaku „početnik“?

DA NE

Smatrate li da država dovoljno ulaže u program prevencije nastanka prometnih nesreća koje uzrokuju mladi vozači?

DA NE

Prema vašem mišljenju, koje bi mjere doprinijele smanjenju prometnih nesreća uzrokovanih pogreškama mladih vozača?

Povećanje minimalnog broja sati obuke u autoškoli

Program upoznavanja mladih sa posljedicama teških nesreća nastalih nepoštivanjem propisa

Povećanje iznosa kazni za nepoštivanje prometnih propisa

Prema vašem mišljenju, koji je postotak kandidata za vozače koji su položili ispit iz predmeta „Upravljanje vozilom“ zaista spreman za samostalnu vožnju?

Smatrate li da treba uvesti ograničenja na broj pokušaja polaganja ispita iz nastavnog predmeta „Upravljanje vozilom“?

DA NE

Smatrate li da je sadašnje provođenje ispita iz nastavnog predmeta „Upravljanje vozilom“ dovoljno kvalitetno i da objektivno ocjenjuje sposobnost kandidata za samostalnu vožnju?

DA NE

Po vašem mišljenju, što bi trebalo mijenjati kod provedbe ispita iz tog nastavnog predmeta?

Smatrate li da je uvođenje kamera u ispite iz nastavnog predmeta „Upravljanje vozilom“ izjednačilo kriterije ocjenjivanja kod ovlaštenih ispitivača?

DA NE

Smatrate li da nedovoljno visoka primanja instruktora vožnje utječu na kvalitetu obuke mladih vozača?

DA NE

Smatrate li da je liberalizacija tržišta autoškola dovela do smanjenja kvalitete obuke?

DA NE



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ diplomski rad

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ diplomskog rada

pod naslovom **Utjecaj osposobljavanja mladih vozača na sigurnost cestovnog prometa**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 24.6.2021 _____

Student/ica:

Vesna Barić Baričić
(potpis)