

КОМПАРАТИВНА АНАЛИЗА СТАВОВА ВОЗАЧА ПОЧЕТНИКА УЧЕНИКА СРЕДЊИХ ШКОЛА (РЕПУБЛИКА СРБИЈА – РЕПУБЛИКА СРПСКА)

THE COMPARATIVE ANALYSES OF DRIVER'S ATTITUDES WITH THE PROVISIONAL DRIVING LICENCE DEPENDING ON DRIVING ATTITUDES ACROSS TRAINING

Ивица Ристић¹, Никола Торбица², Ивана Селенић³, Игор Милановић⁴

Резиме: Оспособљавање возача је основа од чијег квалитета у многоме зависи какав ће се возач у саобраћају наћи након полагања испита и добијања возачке дозволе. У Србији оспособљавање возача могу вршити средње стручне школе или привредна друштва. У Републици Српској оспособљавање возача се врши у привредним друштвима. Теоријском, као и практичном обуком кандидатима се, поред стицања знања и вештина, жели формирати правилан став о безбедном учешћу у саобраћају. Циљ рада је да се сагледају и анализирају ставови возача почетника који су обуку завршили у Републици Србији и Републици Српској. Упоредивање ставова ће се извршити на основу анкете која ће се спровести са возачима почетницима. Анкетирање је вршено у три града у Републици Србији - Врању, Шапцу и Богатићу и два града у Републици Српској – Приједору и Бања Луци. Анкетирању је било подвргнуто 154 возача са пробном возачком дозволом у Републици Србији и 154 возача у Републици Српској. Генерално гледано ученици који су возачку дозволу стекли у систему образовања кроз средње стручне саобраћајне школе имају позитивнији став о безбедном учешћу у саобраћају у односу на ученике који су возачку дозволу стекли у систему образовања код привредних друштава.

Кључне речи: оспособљавање кандидата, став, безбедност саобраћаја

Summary: Driver education and training candidates is the basics of which quality mainly depends what kind of driver in traffic should be after passing a driving test and getting the driving licence. In Serbia, the training of the candidates for drivers could be done by Secondary Professional schools and Business Companies. In Republic of Srpska, driver education is done by Business Societies. Theoretical and practical training of candidates is aimed to result providing knowledge and improved skills, but creating the right attitude about traffic safety. The aim of the work is to perceive and analyze attitudes of drivers – beginners with the provisional driving licence, who had finished the driver's training in Serbia and Republic of Srpska. The comparison of attitudes will be done by survey that will be conducted on driver beginners. The survey was done in three towns in Serbia: Vranje, Sabac and Bogatic as well in Prijedor and Banja Luka in Republic of Srpska. In this research 154 drivers were included with a possession of provisional driving license in Serbia and 154 in Republic of Srpska. The most important and final result is that: all students who got their driving license in Professional High schools, vocational profile – traffic, had more awareness and healthy attitude about traffic safety, being more conscious than the students who got their driving education in the public companies or similar institutions that provide that sort of education.

Keywords: drivers training, an attitude, traffic safety

1. УВОД

Понашање учесника у саобраћају зависи од знања, ставова, стеченог образовања и сл. Оспособљавање кандидата за возача је основа од чијег квалитета у многоме зависи какво ће понашање имати возач у саобраћају након положеног возачког испита и добијања возачке дозволе. У Србији оспособљавање возача могу вршити привредна друштва или средње стручне школе. У Републици Српској оспособљавање возача се врши у привредним друштвима. Веома је битно кандидатима за возаче теоријском, као и практичном обуком, поред стицања знања и вештина, правилно формирати став о безбедном учешћу у саобраћају. Циљ рада је да се сагледају и анализирају ставови возача почетника који су обуку завршили у Републици Србији и Републици Српској. Возачи који стекну возачку дозволу у систему образовања у средњим стручним школама у Србији, стичу знања, формирају ставове за

¹Ивица Ристић, дипл.инж.саобраћаја, професор, Техничка школа Врање, Булевар Авноја 2, Врање, Србија, ristic.ivic@mts.rs

²Никола Торбица, дипл.инж. саобраћаја, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске, Змај Јовина 18, Бања Лука, Република Српска, n.torbica@absrs.org

³Ивана Селенић, дипл.инж.саобраћаја, професор, Мачванска средња школа Богатић, Јанка Веселиновића 1, Богатић, Србија, ivarajkovic13@hotmail.com

⁴Игор Милановић, дипл. инж. саобраћаја, начелник, Центар Министарства одбране Врање, Улица краља Милана 1, Врање, Србија, igormvr@gmail.com

безбедно учешће у саобраћају, од прве до четврте године кроз различите наставне предмете. Стицање знања у овим школама је кроз предмете: Саобраћајни системи, Безбедност саобраћаја, Регулисање саобраћаја, Мотори и моторна возила, Организација превоза, Практична настава и др. Техничари друмског саобраћаја у другој години имају блок наставу од 30 часова о познавању саобраћајних прописа. У трећој години имају блок наставу од 40 часова обуке за “В” категорију. Возачи моторних возила у другој години имају блок наставу од 30 часова о познавању саобраћајних прописа и 20 часова обуке за “В” категорију. У трећој години имају блок наставу од 30 часова о познавању саобраћајних прописа и 40 часова обуке за “С” категорију. Техничари унутрашњег транспорта у другој години имају блок наставу од 20 часова о познавању саобраћајних прописа. У трећој години имају блок наставу од 30 часова о познавању саобраћајних прописа и 40 часова обуке за “В” категорију. На њихове ставове у великој мери могу утицати наставници стручних предмета који су са њима свакодневно у контакту све четири године. Возачи који стекну возачку дозволу у привредним друштвима у Србији, стичу знања, формирају ставове за безбедно учешће у саобраћају, кроз теоријску наставу која траје 40 часова и практичну обуку која траје 40 часова. Ово је у случају да не поседују возачку дозволу било које категорије. Возачи који стекну возачку дозволу у привредним друштвима у Републици Српској, стичу знања, формирају ставове за безбедно учешће у саобраћају, кроз теоријску наставу која траје 20 часова и практичну обуку која траје 35 часова. Ово је у случају да не поседују возачку дозволу било које категорије. Возачи који долазе из система образовања у Републици Српској, а стичу возачку дозволу у привредним друштвима, стичу знања, формирају ставове за безбедно учешће у саобраћају од прве до четврте године кроз различите стручне наставне предмете.

1.1. Литерарни преглед

Проблеми саобраћаја препознати су од стране научника, експерата, институција држава и многих других субјеката. [Millicent Awialie Akaateba et al, 2018.](#) су истраживали утицај три различите променљиве; образовање, возачко искуство и облик обуке возача о ставовима возача који се само пријављују према учесталости чињења кршења саобраћајне безбедности у Кумаси, Гана. Укупно 285 учесника узорковано је са терминала јавног превоза, радних места, пијаца и других социјалних центара у Кумаси Метрополис користећи анкете под администратором и администрацију. Резултати студије су показали да постоје мале, али ипак значајне повезаности између образовања возача, обуке возача и возачког искуства с једне стране, и учесталости кршења закона о безбедности у саобраћају, с друге стране. Средња учесталост чињења прекршаја у саобраћају повећавала се са порастом искуства возача, док се учесталост кршења саобраћајних прописа о прекорачењу брзине и претицању када је забрањено смањивала са повећањем образовања у Кумаси. Возачи обучени из аутошкола пријавили су укупно вишу средњу учесталост чињења саобраћајних прекршаја у поређењу с другим возачима са којима су испитивани. Дискутирана су вјероватна објашњења и импликације резултата студије на кампање за сигурност саобраћаја у Гани, као и методолошка питања. На основу резултата студије, овај рад снажно препоручује циљане и прилагођеније кампање за промену понашања у безбедности саобраћаја у комбинацији са строгим спровођењем прописа о безбедности у саобраћају у земљи.

[Seongkwan Mark Lee et al, 2018.](#) у свом раду истражују начине побољшања понашања возача кроз образовање, обуку, одговарајуће возачке дозволе и спровођење препознато је као језгра у унапређењу саобраћаја и безбедности у саобраћају у Националној транспортној стратегији. Упоредна процена стања безбедности у саобраћају показала је усудну ситуацију КСА у том погледу. У складу с тим, интервенција је постала неопходна. Стога се образовни програм о безбедности у саобраћају појавио као могуће средство за исправљање других постојећих мера. То је зато што се сматра да је рано образовање о безбедности у саобраћају за децу кључно за смањење потенцијалних саобраћајних незгода у будућности.

2. МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА

У циљу упоређивања ставова извршено је анкетирање возача са пробном возачком дозволом. Анкетирање је вршено у три града у Републици Србији - Врању, Шапцу и Богатићу и два града у Републици Српској – Приједору и Бања Луци. Возачи који су возачку дозволу стекли у привредним друштвима су из осталих средњих школа из Врања, Шапца и Богатића.

Анкетирању је било подвргнуто 154 возача са пробном возачком дозволом у Републици Србији и 154 возача у Републици Српској. Возачи који су возачку дозволу стекли у систему образовања у средњим стручним школама су из Техничке школе у Врању, Мачванске средње школе у Богатићу и Техничке школе у Шапцу. Возачи који су возачку дозволу стекли у привредним друштвима су из осталих средњих школа из Врања, Шапца и Богатића. Возачи који су возачку дозволу стекли у привредним друштвима у Републици Српској су из средњих школа из Приједора и Бања Луке.

Анкетирању је било подвргнуто 154 возача са пробном возачком дозволом у Србији, од тог броја 74 особе женског пола и 80 особа мушког пола, старости од 17 до 19 година.

Анкетирању је било подвргнуто 154 возача са возачком дозволом у Републици Српској, од тог броја 102 особе женског пола и 52 особе мушког пола, старости од 18 до 20 година.

Број анкетираних возача који су возачку дозволу стекли у систему образовања кроз средње стручне школе у Републици Србији је 77. Од тог броја 32 особе женског пола и 45 особа мушког пола. Анкетирани су смерови техничар друмског саобраћаја, техничар унутрашњег транспорта и возач моторних возила.

Број анкетираних возача који долазе из средњих стручних школа у Републици Српској је 81. Од тог броја 47 особе женског пола и 34 особа мушког пола. Анкетирани су смер техничар друмског саобраћаја.

Број анкетираних возача који су возачку дозволу стекли у привредним друштвима је 77. Од тог броја 42 особе женског пола и 35 особа мушког пола. Анкетирани су смерови друштвено језички, природно-математички, прехранбени техничар, финансијски администратор, медицинска сестра, зубни техничар, машински техничар моторних возила, електротехничар енергетике, комерцијалиста, техничар за компјутерско управљање.

Број анкетираних возача који долазе из осталих средњих школа у Републици Српској је 73. Од тог броја 55 особа женског пола и 18 особа мушког пола. Анкетирани су смер банкарски техничар.

Анкетирање је спроведено између 10.01. и 15.01.2019. године у Србији и од 06.05. до 10.05.2019. године у Републици Српској. Ограничење овог истраживања је што су анкетирани ученици из само три града у Србији и два града у Републици Српској.

Возачи су попуњавали анкетни упитник који је био анониман. Попунило га је по 154 испитаника у Србији и Републици Српској, који су наведени у претходном делу.

Анкета је садржала следећа питања:

1. Пол?
2. Године живота?
3. Смер?
4. Да ли користите сигурносни појас у аутомобилу на предњем седишту?
5. Да ли користите сигурносни појас у аутомобилу на задњем седишту?
6. Да ли је коришћење сигурносног појаса у граду важно као и приликом кретања ван града при већим брзинама?
7. Шта Вас мотивише да користите сигурносни појас?
8. Шта би Вас подстакло да користите сигурносни појас?
9. Невезани путник има утицај на безбедност осталих путника у возилу?
10. Ако пажљиво возите, сигурносни појас није потребан?
11. Да ли поштујете ограничење брзине?
12. Да ли Вам се некада догодило да управљате моторним возилом под дејством алкохола?
13. Због чега избегавате конзумирање алкохола пре вожње?
14. Да ли као возач употребљавате мобилни телефон у току вожње?

15. Да ли је обављање разговора у току вожње без коришћења уређаја који омогућавају разговор без држања телефона опасније од куцања порука у току вожње?

Прва три питања су била отвореног типа, где су испитаници уписивали одговоре. Од четвртог до четрнаестог питања одговори су били затвореног типа, са понуђеним одговорима. Питање број 15 је било комбиновано, са понуђеним одговорима и са могућношћу да допишу одговор.

3. РЕЗУЛТАТИ ИСТРАЖИВАЊА

Четвртим питањем истраживачи су хтели да виде разлику у ставу о коришћењу сигурносног појаса на предњем седишту. Понуђени одговори су били ретко, понекад, само када возим ван града, често и увек.

Србија: привредна друштва 74,03% су одговорили увек. Средње стручне школе 89,61% су одговорили увек. Позитивнији став о коришћењу сигурносног појаса на предњем седишту имају ученици средњих стручних школа 89,61% наспрам 74,03%. Просек за обе категорије возача је 81,82%. Републички просек везивања возача на свим путевима је 84,90% (Агенција за безбедност саобраћаја, 2018).

Република Српска: привредна друштва 83,56% су одговорили увек. Средње стручне школе 72,84% су одговорили увек. Позитивнији став о коришћењу сигурносног појаса на предњем седишту имају ученици осталих средњих школа 83,56% наспрам 72,84%. Просек за обе категорије возача је 78,2%. Републички просек везивања возача на свим путевима је 56,04% (Агенција за безбедност саобраћаја, 2017).

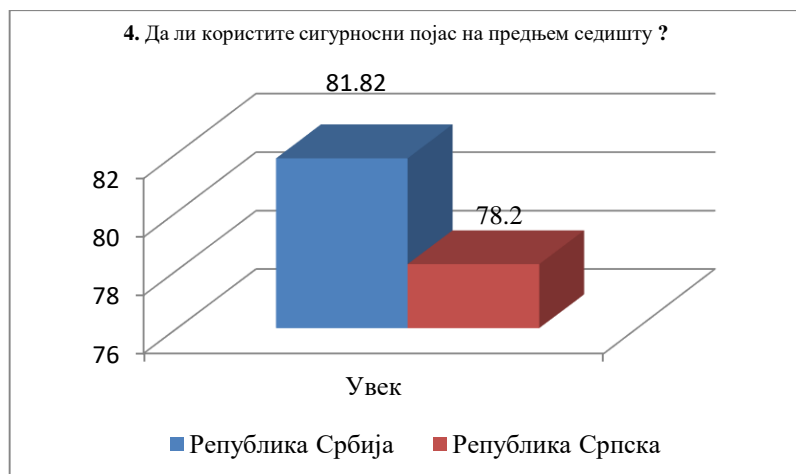
Позитивнији став о коришћењу сигурносног појаса на предњем седишту имају возачи у Србији 81,82% наспрам 78,2%. Аутори су мишења да су у Србији заступљеније кампање у вези коришћења сигурносних појасева и да је ово разлог боље статистике коришћења сигурносних појасева у Србији. Возачи из средњих стручних школа у Србији имају позитивнији став 89,61% наспрам 72,84%. Возачи из осталих средњих школа у Републици Српској имају позитивнији став 83,56% наспрам 74,03%.

Петим питањем истраживачи су хтели да виде разлику у ставу о коришћењу сигурносног појаса на задњем седишту. Понуђени одговори су били ретко, понекад, само када возим ван града, често и увек.

Србија: привредна друштва 11,69% су одговорила увек. Средње стручне школе 20,78% су одговорила увек. Позитивнији став о коришћењу сигурносног појаса на задњем седишту имају ученици средњих стручних школа 20,78% наспрам 11,69%. Просек за обе категорије возача је 16,23%. Републички просек везивања на задњем седишту на свим путевима је 12,30% (Агенција за безбедност саобраћаја, 2018).

Република Српска: привредна друштва 9,59% су одговорила увек. Средње стручне школе 3,70% су одговорила увек. Позитивнији став о коришћењу сигурносног појаса на задњем седишту имају ученици осталих средњих школа 9,59% наспрам 3,70%. Просек за обе категорије возача је 6,64%. Републички просек везивања на задњем седишту на свим путевима је 15,89% (Агенција за безбедност саобраћаја, 2017).

Позитивнији став о коришћењу сигурносног појаса на задњем седишту имају возачи у Србији 16,23% наспрам 6,64%. Аутори су мишења да су у Србији заступљеније кампање у вези коришћења сигурносних појасева и да је ово разлог боље статистике коришћења сигурносних појасева у Србији. Возачи из средњих стручних школа у Србији имају позитивнији став 20,78% наспрам 3,70%. Возачи из осталих средњих школа у Србији имају позитивнији став 11,69% наспрам 9,59%.



Слика 1. Одговор на питање број 4 из анкете.

Шестим питањем истраживачи су хтели да провере знање о коришћењу сигурносног појаса. Понуђени одговори су били није важно ни у граду, ни ван града; ван града при већим брзинама је важнија употреба и најкорисније је користити појас у граду при брзинама од 50 km/h.

Србија: Овде можемо приметити да је код средњих стручних школа, заступљенији став да је употреба појаса ван насеља при већим брзинама важнија, 70,13% наспрам 58,44%. Просек за обе категорије возача је 64,28%.

Република Српска: Овде можемо приметити да је код привредних друштва, заступљенији став да је употреба појаса ван насеља при већим брзинама важнија, 68,49% наспрам 61,73%. Просек за обе категорије возача је 65,11%.



Слика 2. Одговор на питање број 6 из анкете у Републици Србији

Код возача у Републици Српској је заступљенији став да је употреба појаса ван насеља при већим брзинама важнија 65,11% наспрам 64,28%. Возачи из средњих стручних школа у Србији имају позитивнији став 70,13% наспрам 61,73%. Возачи из осталих средњих школа у Републици Српској имају позитивнији став 68,49% наспрам 58,44%.

Седмим питањем истраживачи су хтели да сазнају шта ученике мотивише да користе сигурносни појас. Понуђени одговори су били казна, безбедност, породица, остало и не користим.

Србија: Овде можемо приметити да је код средњих стручних школа у односу на привредна друштва, заступљенији мотив да је безбедност подстрек за коришћење сигурносног појаса, 77,92% наспрам 63,64%. Просек за обе категорије возача је 70,78%.

Република Српска: Овде можемо приметити да је код средњих стручних школа у односу на привредна друштва, заступљенији мотив да је безбедност подстрек за коришћење сигурносног појаса, 79,01% наспрам 71,23%. Просек за обе категорије возача је 75,12%.

Код возача у Републици Српској је заступљенији став да је заступљенији мотив да је безбедност подстрек за коришћење сигурносног појаса 75,12% наспрам 70,78%. Возачи из средњих стручних школа у Републици Српској имају позитивнији став 79,01% наспрам 77,92%. Возачи из осталих средњих школа у Републици Српској имају позитивнији став 71,23% наспрам 63,64%.

Осмим питањем истраживачи су хтели да сазнају шта би ученике подстакло да користе сигурносни појас. Понуђени одговори су били чешћа контрола од стране полиције, веће казне, удобнији појас, едукација о коришћењу, остало и ништа.

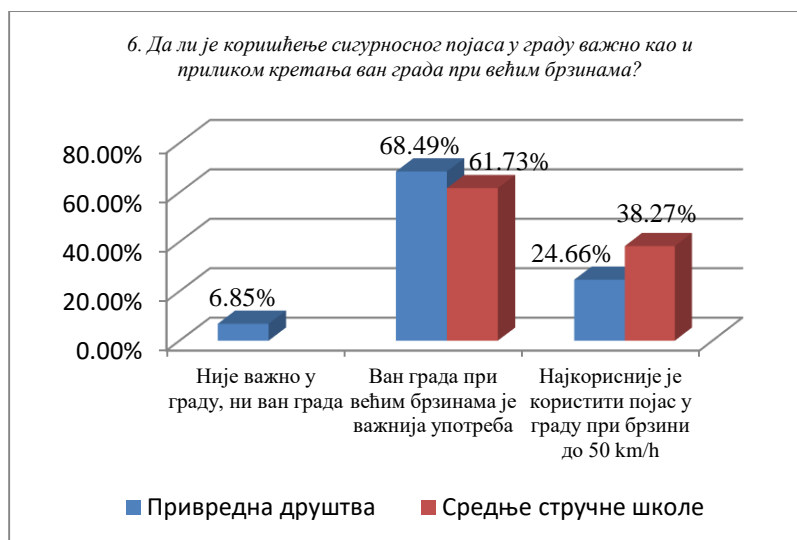
Србија: привредна друштва 12,99% су одговорила да би их едукација подстакла да користе сигурносни појас. Средње стручне школе 9,09% су одговориле да би их едукација подстакла да користе сигурносни појас.

Република Српска: привредна друштва 12,33% су одговорила да би их едукација подстакла да користе сигурносни појас. Средње стручне школе 7,41% су одговориле да би их едукација подстакла да користе сигурносни појас.

Овде можемо приметити да је код привредних друштава у односу на средње стручне школе у Србији и Републици Српској заступљенији став да би их едукација подстакла да користе сигурносни појас. Обзиром да се током школовања више пута кроз различите наставне предмете сусрећу са едукацијом о сигурносним појасевима, очекивани су одговори ученика средњих стручних школа. Са друге стране, возачи који су возачку дозволу стекли у привредним друштвима изражавају већу жељу за едукацијом за коришћење сигурносних појасева. Едукације би се могле спровести кроз различите кампање.

Деветим питањем истраживачи су хтели да провере став о утицају невезаног путника на безбедност осталих путника у возилу. Понуђени одговори су били слажем се, не слажем се и немам став.

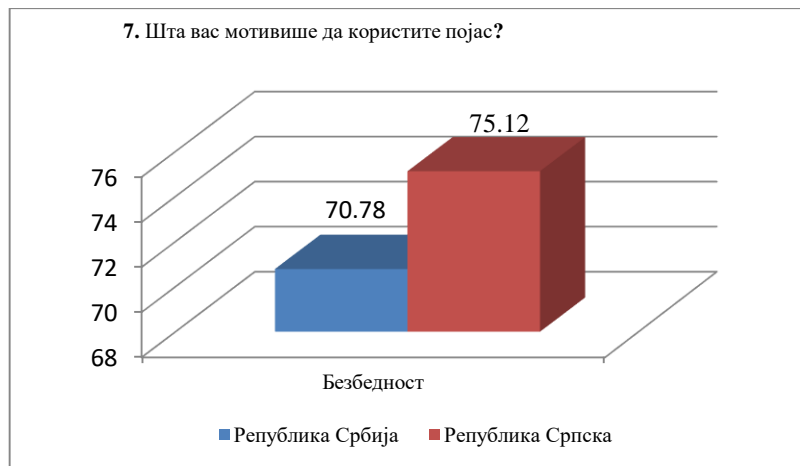
Србија: Овде можемо приметити да је код средњих стручних школа заступљенији став да невезани путник има утицаја на безбедност осталих путника у возилу, 81,82% наспрам 66,23%. Просек за обе категорије возача је 74,02%.



Слика 3. Одговор на питање број 6 из анкете у Републици Српској

Република Српска: Овде можемо приметити да је код средњих стручних школа заступљенији став да невезани путник има утицаја на безбедност осталих путника у возилу, 66,67% наспрам 30,14%. Просек за обе категорије возача је 48,41%.

Код возача у Србији је заступљенији став да невезани путник има утицаја на безбедност осталих путника у возилу, 74,02% наспрам 48,41%. Овде се виде да је код обе категорије испитаника потребна едукација.



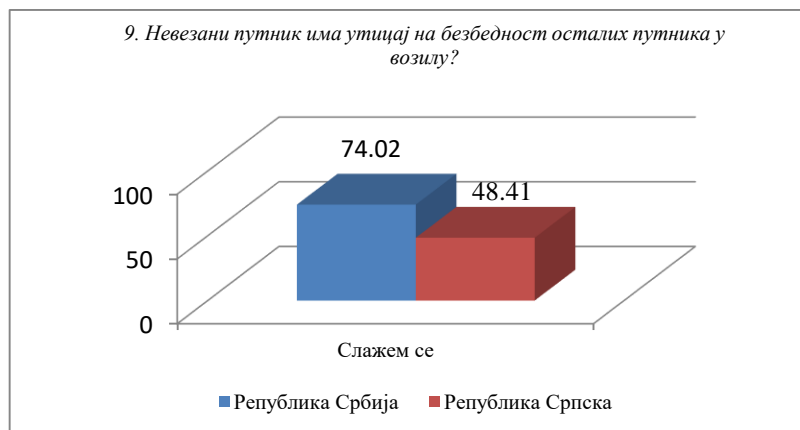
Слика 4. Одговор на питање број 7 из анкете.

Десетим питањем истраживачи су хтели да провере став о пажљивој вожњи и утицају сигурносног појаса. Питање је било: Ако пажљиво возите, сигурносни појас није потребан. Понуђени одговори су били: слажем се, не слажем се и немам став.

Србија: привредна друштва 84,42% су одговорили да се не слажу да ако пажљиво возе, сигурносни појас није потребан. Средње стручне школе, 88,31% су одговорили да се не слажу да ако пажљиво возе, сигурносни појас није потребан. Просек за обе категорије возача је 86,36%. Овде можемо приметити да је код средњих стручних школа позитивнији став, 88,31% наспрам 84,42%.

Република Српска: привредна друштва 84,93% су одговорили да се не слажу да ако пажљиво возе, сигурносни појас није потребан. Средње стручне школе, 86,42% су одговорили да се не слажу да ако пажљиво возе, сигурносни појас није потребан. Просек за обе категорије возача је 85,67%. Овде можемо приметити да је код средњих стручних школа позитивнији став, 86,42% наспрам 84,93%.

Код возача у Републици Србији је заступљенији став да се не слажу да ако пажљиво возе, сигурносни појас није потребан. 86,36% наспрам 85,67%. Возачи из средњих стручних школа у Републици Србији имају позитивнији став 88,31% наспрам 86,42%. Возачи из осталих средњих школа у Републици Српској имају позитивнији став 84,93% наспрам 84,42%.



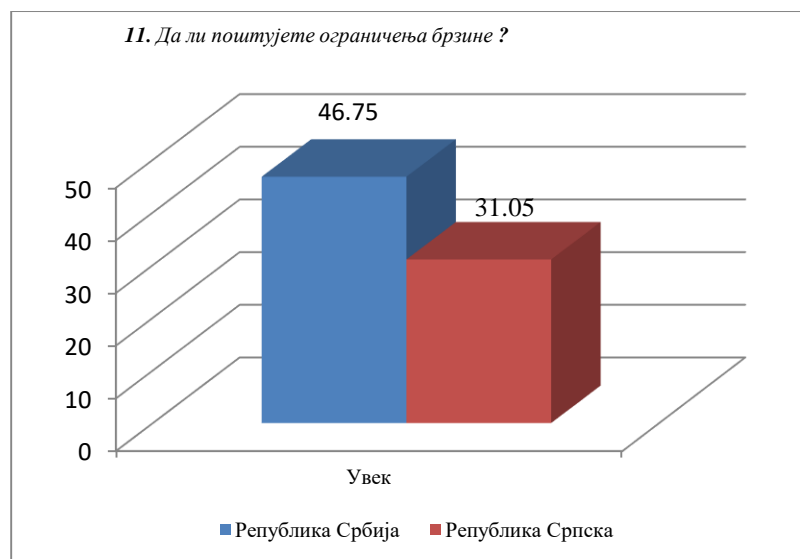
Слика 5. Одговор на питање број 9 из анкете.

Једанаестим питањем истраживачи су хтели да провере да ли возачи поштују ограничења брзине. Понуђени одговори су били ретко, понекад, само поред школа, често и увек.

Србија: Овде можемо приметити да је код средњих стручних школа позитивнији став о поштовању ограничења брзине, 53,25% наспрам 40,26%. Просек за обе категорије возача је 46,75%.

Република Српска: Овде можемо приметити да је код средњих стручних школа позитивнији став о поштовању ограничења брзине, 33,33% наспрам 28,77%. Просек за обе категорије возача је 31,05%. Код возача у Републици Србији је заступљенији став о поштовању ограничења брзине, 46,75% наспрам

31,05%. Код обе категорије испитаника потребна је едукација у вези поштовања ограничења брзине и опасности који брза вожња носи са собом.



Слика 6. Одговор на питање број 11 из анкете.

Дванаестим питањем истраживачи су хтели да провере да ли возачи управљају моторним возилом под дејством алкохола. Понуђени одговори су били никада, кад мало попијем, понекад, често и готово увек.

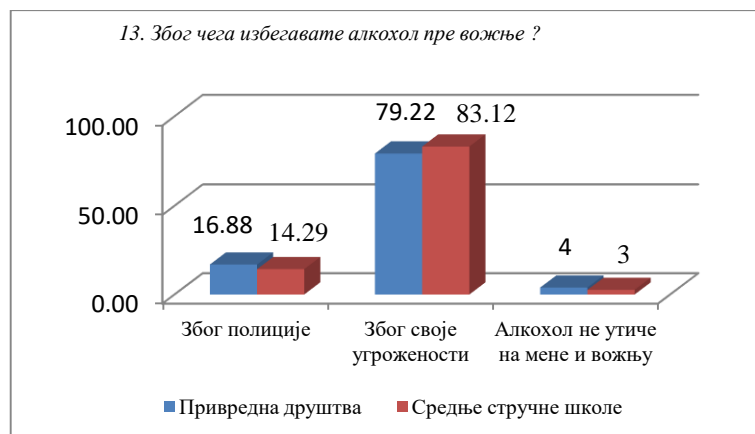
Србија: привредна друштва 90,91% су одговорили да никада нису управљали моторним возилом под дејством алкохола. Средње стручне школе 87,01% су одговорили да никада нису управљали моторним возилом под дејством алкохола. Просек за обе категорије возача је 88,96%. Овде можемо приметити да је код привредних друштава позитивнији став о вожњи без утицаја алкохола, 90,91% наспрам 87,01%. Код возача у Републици Србији је заступљенији позитивнији став о вожњи без утицаја алкохола, 88,96% наспрам 86,49%.

Република Српска: привредна друштва 89,04% су одговорили да никада нису управљали моторним возилом под дејством алкохола. Средње стручне школе 83,95% су одговорили да никада нису управљали моторним возилом под дејством алкохола. Просек за обе категорије возача је 86,49%. Овде можемо приметити да је код привредних друштава позитивнији став о вожњи без утицаја алкохола, 89,04% наспрам 83,95%.

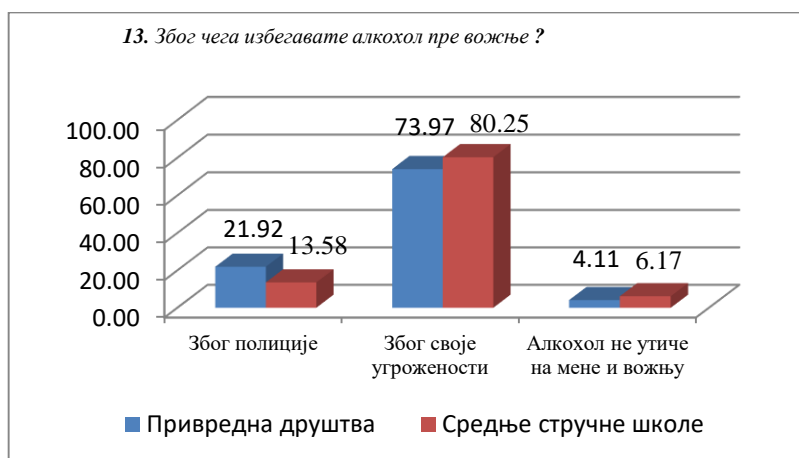
Тринаестим питањем истраживачи су хтели да провере зашто возачи избегавају конзумирање алкохола пре вожње. Понуђени одговори су били због санкционисања од стране полиције, због своје угрожености и алкохол не утиче на мене и вожњу.

Србија: Овде можемо приметити да ученици из средњих стручних школа не употребљавају алкохол пре вожње због своје угрожености, 83,12% наспрам 79,22%. Просек за обе категорије возача је 81,12%. Код возача у Републици Србији је заступљенији став да се не употребљава алкохол пре вожње због своје угрожености, 81,12% наспрам 77,11%.

Република Српска: Овде можемо приметити да ученици из средњих стручних школа не употребљавају алкохол пре вожње због своје угрожености, 80,25% наспрам 73,97%. Просек за обе категорије возача је 77,11%.



Слика 7. Одговор на питање број 13 из анкете у Републици Србији



Слика 8. Одговор на питање број 13 из анкете у Републици Српској

Четрнаестим питањем истраживачи су хтели да провере да ли употребљавају мобилни телефон у току вожње. Понуђени одговори су били никад, понекад и често.

Србија: Овде можемо приметити да ученици који су добили возачку дозволу у привредним друштвима имају позитивнији став о употреби мобилних телефона у току вожње, 61,04% наспрам 55,84%. Просек за обе категорије возача је 58,44%.

Република Српска: Овде можемо приметити да ученици који су добили возачку дозволу у привредним друштвима имају позитивнији став о употреби мобилних телефона у току вожње, 54,79% наспрам 51,85%. Просек за обе категорије возача је 53,32%.

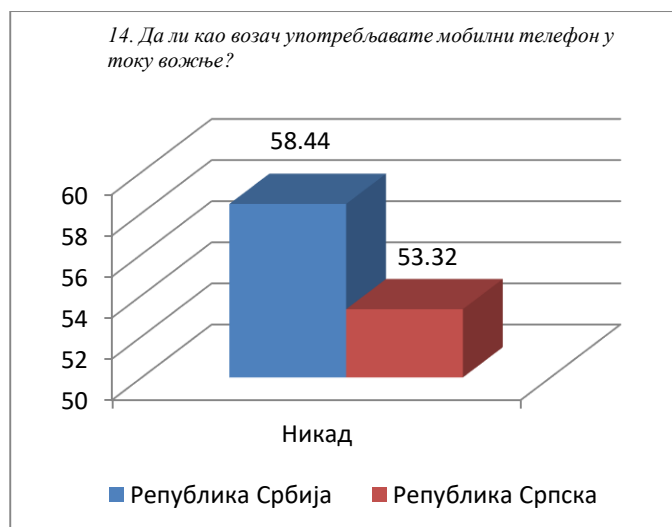
Код возача у Републици Србији је заступљенији став да се не употребљава мобилни телефон у току вожње, 58,44% наспрам 53,32%.

Петнаестим питањем истраживачи су хтели да провере да ли возачи сматрају да ли је телефонирање у току вожње без коришћења уређаја који омогућавају разговор без ангажовања руку опасније од куцања порука у току вожње. Понуђени одговори су били опасније је разговарати, јер ми је у руци телефон и иста није на управљачу; опасније је куцање порука, јер гледамо мало у телефон мало испред; нема утицаја ни једно ни друго на моју вожњу и остали одговори.

Србија: привредна друштва 81,82% су одговорили да је опасније куцати поруке. Средње стручне школе 75,32% су одговорили да је опасније куцати поруке. Просек за обе категорије возача је 78,57%. Овде можемо приметити да је код привредних друштава заступљенији став да је опасније куцати поруке, 81,82% наспрам 75,32%.

Република Српска: привредна друштва 84,93% су одговорили да је опасније куцати поруке. Средње стручне школе 72,84% су одговорили да је опасније куцати поруке. Просек за обе категорије возача је 78,88%. Овде можемо приметити да је код привредних друштава заступљенији став да је опасније куцати поруке, 78,88% наспрам 72,84%.

Код возача у Републици Српској је заступљенији став да је опасније куцати поруке, 78,88% наспрам 78,57%.



Слика 9. Одговор на питање број 14 из анкете.

4. ДИСКУСИЈА РЕЗУЛТАТА И ЗАКЉУЧАК

Ограничење овог истраживања је да се ради о малим узорцима испитаника као и да примењена статистичка метода не даје довољно података да ли су разлике у постигнућу између две групе возача резултат случајности или системског деловања независних варијабли. Анкетирано је по 154 испитаника у Републици Србији и Републици Српској. Анкетирани су испитаници из Врања, Шапца, Богатића, Приједора и Бања Луке. Анкетању је било подвргнуто 154 возача са пробном возачком дозволом у Србији, од тог броја 74 особе женског пола и 80 особа мушког пола. Анкетању је било подвргнуто 154 возача са возачком дозволом у Републици Српској, од тог броја 102 особе женског пола и 52 особе мушког пола, старости од 18 до 20 година.

Позитивнији став о коришћењу сигурносног појаса на предњем седишту имају возачи у Србији. Позитивнији став о коришћењу сигурносног појаса на задњем седишту имају возачи у Србији.

Код обе категорије испитаника примећује се изузетно низак ниво везивања на предњем и задњем седишту. Потребно је кроз разне промотивне кампање и едукације указати на значај коришћења сигурносног појаса.

Код возача у Републици Српској је заступљенији став да је употреба појаса ван насеља при већим брзинама важнија. Код возача у Републици Српској је заступљенији став да је заступљенији мотив да је безбедност подстрек за коришћење сигурносног појаса. Возачи који су возачку дозволу стекли у привредним друштвима изражавају већу жељу за едукацијом за коришћење сигурносних појасева. Код возача у Републици Српској је заступљенији став да је опасније куцати поруке.

Код возача у Србији је заступљенији став да невезани путник има утицаја на безбедност осталих путника у возилу. Код возача у Републици Србији је заступљенији став да се не слажу да ако пажљиво возе, сигурносни појас није потребан. Код возача у Републици Србији је заступљенији став о поштовању ограничења брзине. Код возача у Републици Србији је заступљенији позитивнији став о вожњи без утицаја алкохола. Код возача у Републици Србији је заступљенији став да се не употребљава алкохол пре вожње због своје угрожености. Код возача у Републици Србији је заступљенији став да се не употребљава мобилни телефон у току вожње.

Генерално гледано ученици који су возачку дозволу стекли у систему образовања кроз средње стручне саобраћајне школе имају позитивнији став о безбедном учешћу у саобраћају у односу на ученике који су возачку дозволу стекли у систему образовања код привредних друштава.

Аутори су мишљења да мора постојати нека форма едукације кроз целу основну и средњу школу, увођењем посебног предмета у трајању од 1 часа недељно под називом Саобраћајно образовање и васпитање. Предлог аутора би био, да се одговарајућим изменама ЗОБС - а, Закона о средњем образовању и васпитању, Закона о основном образовању и васпитању, обавезу све васпитно--образоване установе да уведу предмет Саобраћајно образовање и васпитање од првог разреда основне школе, закључно са четвртим разредом средње школе и у Републици Србији и у Републици Српској

Веома је битно едуковати и наставни кадар који би се бавио едукацијом деце.

5. ЛИТЕРАТУРА

Millicent Awialie Akaateba, Richard Amoh- Gyimah, Owusu Amponsah (2018). Traffic safety violations in relation to drivers' educational attainment, training and experience in Kumasi, Ghana.

Seongkwan Mark Lee, Abdullah I. Al-mansour (2018). Development of a new traffic safety education material for the future drivers in the Kingdom of Saudi Arabia.

Agencija za bezbjednost saobraćaja (2018). Vrednosti indikatora bezbednosti saobraćaja, Beograd.

Agencija za bezbjednost saobraćaja (2017). Vrijednost indikatora bezbjednosti saobraćaja, Republika Srpska.