

Učestalost negativnih uticaja prilikom osposobljavanja kandidata za vozače motornih vozila

Senad Sinanović

Internacionalni univerzitet Brčko distrikt BiH, Brčko, Bosna i Hercegovina, senadsinanovic3@gmail.com

Sažetak: Smatrajući osposobljavanje kandidata za upravljanje motornim vozilom najvažnijom etapom u razvoju saobraćajne svijesti, veoma je važno ostvariti dobru i kvalitetnu teorijsku i praktičnu nastavu. Kandidatu za polaganje ispita upravljanja motornim vozilom potrebno je na efikasan način pružiti pomoć u savladavanju svih sadržaja kako teorijskih, tako i praktičnih. Instruktori bi trebali biti pedagoški obrazovani, da bi kod kandidata razvijali osjećaj za savjesnu vožnju, kao i ekološku svijest. Veoma je važno težiti ka upotrebi novih pedagoških metoda, radi lakšeg edukovanja i demonstriranja predviđenog sadržaja kandidatima. Uvodeći inovativne oblike rada poboljšavamo kvalitet kako teorijske, tako i praktične nastave, obuke vozača za upravljanje motornim vozilom.

Ključne riječi: instruktori, nastavna sredstva, nastavne metode, kandidati za vozača motornih vozila, seminari.

Primljen / Received: 12. mart 2024. / March 12, 2024

Prihvaćen / Accepted: 19. april 2024. / April 19, 2024

ANALIZA DOSADAŠNJE METODOLOGIJE

Počevši od teorijske obuke, kao prvi segment kontakta kandidata za obuku vozača motornih vozila sa predavačem, odnosno instruktorom, nailazio sam na mnoge probleme i nedostatke prilikom kvalitetnog izvođenja teorijske nastave. Takođe postoji i veliki nedostatak posjete seminarima o pedagoškoj obuci instruktora. Vodeći se definicijom da je pedagogija nauka o obrazovanju i vaspitanju vrlo je bitno da se ona primjenjuje i ostvaruje prilikom obuke kako instruktora, tako i novih vozača, budućih učesnika u saobraćaju.

Kada bi instruktori više posjećivali seminare o spoznaji novih naučnih metoda koje se koriste u radu, i sa tim razvijali svoje pedagoške sposobnosti, odnosno vještine, koje bi olakšale posao predavača u teorijskoj obuci.

Teorijska obuka odvija se u velikim grupama. Kandidati za obuku vozača motornih vozila često u tako velikim grupama, nisu u mogućnosti pitati svog instruktora za dodatno objašnjenje, ako im je dodatno objašnjenje potrebno. Instruktori ne smiju biti strogi, niti smiju prepadati kandidate sa zastarjelim naučnim metodama koji oni koriste, već moraju biti pristupačni kandidatima, od kojih bi oni u svakom trenutku nejasnoće mogli zatražiti pomoć.

Učionice, odnosno prostorije u kojima se odvija izvođenje teorijske nastave, nisu opremljene na adekvatan način, a instruktor mora pronaći način kako da iskoristi moguća nastavna sredstva, da bi olakšao terminologiju koju predaje.

Koristeći olakšice u radu instruktora sve više se izbjegavaju metode demonstracije tj. pokazivanja. Zastupljen je monolog od strane predavača, kao klasičan primjer frontalnog oblika rada, te zbog toga navedenog povratna informacija nije moguća. Potrebno je edukovati instruktore da u što manjoj mjeri izbace frontalni oblik rada, tradicionalnu nastavu, te da se više baziraju na inovativni oblik rada.

PREDNOSTI I MANE DOSADAŠNJE METODOLOGIJE

Prilikom istraživanja ove problematike prvo treba poći od prednosti i mana dosadašnje metodologije. Da bi se dobila što bolja teorijska obuka koja prethodi polaganju vozačkog ispita za motorna vozila, potrebno je sagledati mnogo stvari koje mogu uticati na nju, odnosno na njen kvalitet. Ukoliko obuka vozača, kao učesnika u saobraćaju, bude kvalitetna, kao njen glavni cilj, vozač će biti sigurniji i upravljače motornim vozilom, takođe sigurnije, te sa izraženom svijesću o zaštiti životne sredine. Istaći ću prvo prednosti koje su na veoma tankoj granici sa manama, nedostacima.

Kao najvažniju prednost u izvođenju praktičnog dijela nastave za obuku vozača motornih vozila, navešću individualnu nastavu. Individualna nastava omogućava bolju i uspješniju saradnju na relaciji instruktor-kandidat za obuku vozača motornih vozila. Kandidatu se posvećuje veća pažnja i instruktor je usmjeren samo na njega kao individu.

Znanje koje kandidat može da dobije kroz teoriju, za-

jedno sa iskustvom koje dobija tokom obuke upravljanjem motornim vozilom, omogućavaju kandidatu da se nosi sa različitim problemima i aspektima prilikom upravljanja motornim vozilom. Integracija teorijske nastave i praktična obuka su u uskoj vezi i potrebno je ostvariti i uspješno obaviti oboje da bi se postigli pozitivni rezultati. Ono što se nauči u teorijskoj nastavi premjenjuje se u praktičnoj obuci, te je zbog toga vrlo važno imati kvalitetnu teorijsku nastavu kao osnov i temelj, za dalje napredovanje. Upravo ovo što sam naveo predstavlja i prednost i manu analizu dosadašnje metodologije.

Prilikom obuke novih vozača za upravljanje motornim vozilom instruktori treba da imaju nova vozila, na kojima se obuka odvija. Nova vozila u sebi imaju ugrađen ABS sistem kočenja i servo volan, sa dobro osvijetljenom i vidljivom instrument tablom. Svako takvo motorno vozilo mora da ima duple komande, da bi instruktor mogao da reaguje u situacijama u kojima je to potrebno.

Početak praktičnog obučavanja kandidata obavlja se na za to predviđenom poligonu, koji je tako opremljen da opušta kandidate i vrši uvertiru za učešće u saobraćaju.

Kao mane, odnosno nedostatke, navešću lošu zakonsku regulativu, te beznačajan broj seminara za instruktore. Takođe pedagoški pristup instruktora je na nezadovoljavajućem nivou, ispod kritične tačke. Kandidati uče za ispit, jedini cilj koji sebi postavljaju je polaganje tog ispita, a ne primjena naučenog prilikom savjesnog učestvovanja u saobraćaju. Kandidati često uče napamet, te im je naučeno znanje kratkotrajno, površno i bez razumijevanja.

ANALIZA PROPUSTA DOSADAŠNJE METODOLOGIJE

Analizom propusta dosadašnje metodologije došao sam do saznanja da sve treba krenuti prvobitno od sticanja zvanja instruktora, njegove psihološke ličnosti, pedagoškog profila, do zainteresovanosti i spremnosti za obučavanje kandidata, vozača za upravljanje motornim vozilom. Krenuvši od samog čina, instruktori moraju biti prilagodljivi novim naučnim metodama. Ukoliko do toga ne dođe, kao posljedica odražava se negativan pristup u saobraćajnom vaspitanju kandidata. Loša teorijska obuka ogleda se u tome da kandidati moraju sami učiti za ispit, kao i to da moraju sagledati nastavni plan i program, odnosno se sami moraju spremati bez pomoći instruktora. Treba uzeti u obzir i činjenicu da se 1/3 propisne nastave čak i ne pokazuje kandidatima, odnosno početnicima, jer njihovi predavači to smatraju nevažnim, te sami odlučuju da ne prate nastavni program, već osmišljavaju svoj program, koji se u većini slučajeva odražava negativno po kandidata.

Za lošu obuku se uglavnom krive ispitivači, instruktori ili vozilo. To je relativno tačno, ali mora se posebno obratiti pažnja i na zainteresovanost kandidata za saradnju. Mlađe generacije izbjegavaju svaki teži zadatak. Zbog velike konkurencije na tržištu instruktori se moraju prilagođavati kandidatima što ujedno predstavlja mač sa dvije oštrice.

PRIJEDLOG NOVE METODOLOGIJE SA OSVRTOM NA UKAZANE PROPUSTE

S obzirom na prethodno navedene propuste, naveo sam prijedlog nove metodologije. Teorijsku obuku bi trebalo prilagoditi mlađim generacijama, odnosno generacijama koje dolaze. To se ogleda primjenom novih tehnoloških pomagala, ponajviše računara i trenažera. Zbog toga je potrebno voditi korak sa novonastalom tehnologijom i njenom primjenom kao naučnoj metodi.

Najvažniji dio osposobljavanja, tj. praktična obuka, povjerava se instruktorima koji bi zakonski bili obavezni bar dva puta godišnje prisustvovati raznim seminarima iz struke, kako bi što bolje obavljali svoj posao.

Veoma važnu ulogu u upravljanju motornim vozilom, predstavlja i samo vozilo. Potrebno je prilagoditi starosnu dob vozila uslovima u okruženju, tj srednju starosnu dob registrovanih vozila na geografskom području. Takođe neophodno je i da vozilo bude tehnički ispravno.

Prilikom obuke za vozača motornih vozila potrebno je sprovesti ispite svakodnevno. Ispit služi kao probni pokazatelj kako se kandidat snalazi u svim saobraćajnim situacijama, kao što su: jak intenzitet saobraćaja, noćni uslovi, uslovi pod velikim ekstremnim saobraćajem a nikako vikendom kad je smiren saobraćaj, itd.. Prije završetka obuke prethodno navedeno je potrebno sprovesti, jer ukoliko se to nije sprovelo, budući vozač može biti nespreman kada se nađe u datoj situaciji. Prema statističkim podacima najviše saobraćajnih nezgoda su prouzrokovali vozači početnici.

PROVJERA OSPOSoblJENOSTI KANDIDATA SA OSVRTOM NA PRAĆENJE SAOBRAĆAJNE SIGNALIZACIJE

Auto-škola se obavezuje da prije prijave kandidata za izlazak na ispit, izvrši provjeru znanja kandidata iz svih obrađenih oblasti. Kandidat može da vježba testove sa instruktorom, kao i da vrši probnu vožnju polaganja. Ta provjera znanja vrši se radi dodatnog pojašnjenja pređene terminologije, ukoliko je kandidatu ostalo šta nejasno, da se to pojasni, sve u cilju dobijanja uspješne vozačke dozvole.

Provjera u auto-školama kao i na samim vozačkim ispitima povjerava se ljudima od struke kao profesorima i saobraćajnim inženjerima, a nikako licima koja za to nisu stručna. Provjeru može vršiti ono lice koje je najmanje pet godina provelo na poslovima osposobljavanja kandidata, vozača za upravljanje motornim vozilom. U komisiji jedan član može da bude najviše jednu ili dvije godine, te nakon toga pet godina da nema pravo konkurisati za isti opis posla, da bi se izbjegla „korupcija“.

Prečica kojom se instruktori služe jeste da jednostavno znaju koji ispitivač šta traži od kandidata, te kandidate pripremaju samo za to. Potrebno je obezbijediti u svakom ispitnom centru vozne rute koje bi obuhvatale sve potrebne elemente koje su potrebne za samostalnu vožnju i da kandidat prije ispita slučajnim odabirom dobije svoju voznu rutu od koje se ne smije odstupati.

PRAKTIČAN PRIMJER IMPLEMENTACIJE NOVE METODOLOGIJE

Nove metodologije odavno se već primjenjuju u Švedskoj, Danskoj i drugim vodećim zemljama, a rjeđe u zemljama u razvoju. Ispit se snima video kamerama, radi analize podataka sve u cilju regularnog testiranja kandidata. Vozački ispit odnosno mjesto odakle počinju praktični dijelovi ispita uvijek se mijenjaju dok je kod nas uvijek jedno mjesto gde počinje svaki takav ispit i gde se taj ispit završava. U gradu se može obilježiti 10 do 15 polaznih tačaka, da se ne zna gdje će početi ispit. Slučajnim odabirom se dodjeljuje polazna tačka za svakoog kandidata, koja se kandidatima saopštava na dan ispita. Time bi se suzbilo korištenje olakšica prilikom polaganja, te bi se svi kandidati vrednovali jednako i bili pripremljeni za sve situacije koje ih mogu zadesiti za volanom.

Instruktori bi jednostavno trebali posvetiti jednaku pažnju svim radnjama i svim mogućim relacijama, te bi kandidat dobio potpunu i potrebnu obuku.

TEORIJSKA PROVJERA – DISKUSIJA SA KANDIDATOM NA ODREĐENE SITUACIJE U SAOBRAĆAJU

Potrebno je sa kandidatom razgovarati o tome šta je kandidat sa lakoćom savladao, a pri čemu je naišao na poteškoće, da bi instruktor dobio povratnu informaciju o prenesenom znanju. Auto-škola prije nego što izda potvrdu o uspješno završenom osposobljavanju mora se obavezati da kroz dijalog sa kandidatom pokuša zaključiti šta je to što lice nije uspješno savladalo, da kandidat ne bi napustio auto-školu sa nedovoljno usvojenim znanjem.

Naravno, to bi radio interni predavač u auto-školi, čiji je zadatak da zajedno sa kandidatom ode na konkretnu situaciju koja kandidatu predstavlja problem, te da kandidatu razjasni svaku, ali baš svaku situaciju koja bi bila nejasna ili pak dvosmislena kandidatu.

ZAKLJUČAK

Koliko god da bi bili kritični, zaključak je da je osposobljavanje kandidata u BiH na zavidnom nivou u odnosu na zemlje u okruženju. Neminovno je da osposobljavanje kandidata za vozače što više prilagođavati evropskim standardima a pogotovu standardima zemalja koje su u ovom daleko odmakle a

što ne stvara uopšte veći finansijski problem nego samo volju nadležnih ministarstava za obrazovanje kojima je u nadležnosti rad auto-škola kao i komisija za vozačke ispite. Takođe je zaključak da zakonska obaveza gdje instruktor u roku od 5 godina mora prisustvovati na najmanje 2 seminara je više nego besmislen a pogotovu ako seminar bude loš što u većini slučajeva i jeste. Ispitivači moraju imati isto ili više obrazovanje od vozača instruktora što do sada nije praksa. Obuka se mora svoditi na to da se kandidat nauči da vozi, te da bude savjestan učesnik u saobraćaju i očuvanju prirodne baštine, a ne da je kandidatima glavni cilj samo polaganje vozačkog ispita.

LITERATURA

- Dragač, R., Đorđević, M. (2012). *Metodika upravljanja automobilom*. Beograd: Savremena administracija.
- Lipovac, K., Stefanović, Lj. Stefanović, B. (2008): *Metodika obrazovanja i obuke vozača*. Sremska Mitrovica: Autoas d.o.o.
- Mužić, V. (1977). *Metodologija pedagoškog istraživanja*. Sarajevo: Svjetlost.
- Radonjić, S. (1992). *Savremena psihologija*. Beograd: Savez psihologa Srbije.
- Suzić, N. (2005). *Pedagogija za XXI vijek*. Banja Luka: TT-centar.
- Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u Bosni i Hercegovini; Službeni glasnik BiH, broj 6/06 <http://www.bihamk.ba>
- Jusufranić I., Osnove drumskog saobraćaja, Saobraćajni fakultet Travnik, Travnik, 2007.
- Prof. dr Termiz Dževad, „Metodologija društvenih nauka“, TKD Šahinpašić, Sarajevo, 2003. godina.
- Prof. dr Termiz Dževad, Prof. Dr. Slavomir Milosavljević, „Praktikum iz metodologije politikologije“, Sarajevo, 2000. godina.
- Prof. dr Termiz Dževad, „Statističke tehnike i postupci u politikološkim istraživanjima“, NIK GRAFIT, Lukavac, 2006. godina.
- Dr. Pavišić Berislav, „Metodika istraživanja prometnih delikata“, Zagreb, 1993. godina.
- Prof. dr Rotim E, „Elementi sigurnosti cestovnog prometa“, Svezak 1, Zagreb, 1990. godina.
- Krpan D., „Faktori sigurnosti prometa na cesti“, Suvremeni promet, Zagreb, 1980. godina.
- Kovačević Ševal, „Saobraćajni delikti - Kompilirani tekst“, FKN, Sarajevo.

Summary: Considering training candidates for motor vehicle most important stages in the development of traffic awareness, it is very important to achieve good quality theoretical and practical training. A candidate for the examination of operating a motor vehicle is necessary to efficiently provide assistance in overcoming all the contents of both theoretical and practical. Instructors should be pedagogically educated in order for candidates to develop a sense of conscientious driving and environmental awareness. It is important to strive towards the use of new teaching methods, to facilitate educating and demonstrating the anticipated content of candidates. By introducing innovative forms of work to improve the quality of theoretical as well as practical training, driver training to operate the vehicle.

Key words: Instructors, teaching resources, teaching methods, candidates for drivers of motor vehicles and seminars.