

UDRUŽENJE INSTRUKTORA I AUTO –ŠKOLA GRADA BANJA LUKA

INSTRUKCIJA lat -(instruere – graditi, snabdjeti znanjem)
INSRTRUKTAŽA - podučavanje, nastava, obuka, upućivanje...
INSTRUKTOR - učitelj, savjetnik...

Više od 40 godina ignorišu se upozorenja instruktora o manjkavim, štetnim, propisima (Zakon, Pravilnici) koji tretiraju oblast "vozači", besperspektivnim strategijama i beskorisnosti od formiranja savjeta za bezbjednost saobraćaja.

Primjena ovih i ovakvih propisa doprinosi stradanju najčešće Mladih vozača, kao izazivača saobraćajnih nesreća.

Strategije su besperspektivne jer ne sadrže vizionarski osmišljen odgovor na pitanje:

"Kako i na koji način dodatno zaštititi najugroženiju i najdragocjeniju populaciju Mladih vozača u saobraćaju na putevima".

Propisi i strategije izrađuju se po klišeju iz 60-ih godina, čiji su autori (komesari, komandiri, sekretari, načelnici..) vozačka znanja sticali na ORA nakon II Svjetskog rata, i danas uzor mnogim činovnicima (državnim i entitetskim činovnicima).

Nerazumno je 40 i više godina ignorisati posljedice saobraćajnih nesreća a ne iscrpiti sve mogućnosti u potrazi za Odgovorom.

Očito da je u pitanju indolentnost i inertnost, jer je jednostavnije formirati savjete i umnožavati strategije nego pomišljati i osmišljavati Odgovor.

Ostaje nepoznato zašto "Savjetnici" nisu htjeli priznati da su nemoćni, i zatražiti pomoć kako bi i malo bolje zaštili Mlade vozače.

Trebalo je shvatiti i priznati da zbog nedovoljne bezbjednosti gubimo Mlade i zato se moralo pribjeći i novčanom nagrađivanju svakog pojedinca ili Grupe koja osmisli Odgovor.

Banja Luka, 25.06.2013 god.

STRUČNI TIM

[Faint handwritten signature]

KRITIČKI OSVRT NA STRATEGIJU

I. RAZLIČITE PERCEPCIJE ISTE PROBLEMATIKE

Smatramo da problematiku vezano za stradanja na putevima ne treba posmatrati izolovano od promjena ambijenta u kojem se odvija saobraćaj.

Zbog izmjenjene strukture (brza vozila i putevi) saobraćaj je postojao sve zahtjevniji, složeniji i naravno opasniji.

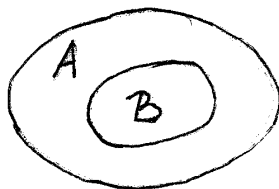
Teoretičari (autori propisa i strategija) su saobraćaj kao i do sada posmatrali izolovano, ne tretirajući promjene i zato je njihova percepcija problematike (slika1) ostala neizmjenjena.

Stoga oni i dalje smatraju da nesavjesni, nedisciplinovani vozači (slika 1, podskup B) predstavljaju jedinu i najveću prijetnju po bezbjednost.

Međutim percepcija praktičara (instruktori vožnje) je realnija (slika 2) jer se temelji na iskustvenim saznanjima.

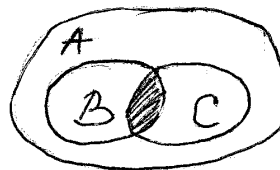
Sam je njima poznato, da se zbog primjene odavno prevaziđenih, štetnih propisa fabrikuje populacija nedoučenih vozača (slika2,podskup C).

Takođe je smo Praktičarima poznato da najveću prijetnju po bezbjednost predstavljaju vozači (B i C) koji su nesavjesni i nedoučeni.



Slika 1

Skup A – Vozači
Podskup B – Nesavjesni vozači



Slika 2

Podskup C – Nedoučeni uglavnom mladi vozači
(B i C) – Izazivači (bivši i budući) Stradanja

Nije teško zaključiti da konsolidacija stanja na putevima podrazumjeva kontrolu nedoučenih Vozača.

Takođe nije teško zaključiti da smo zato što nije primjenjena uobičajena receptura (analiza – dijagnoza – terapija) prilikom izrade strategije imamo različite percepcije iste problematike.

II. STRATEGIJE I SAVJETI BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Strategija podrazumjeva utvrđivanje dugoročnih ciljeva i načina njihovog ostvarivanja. Stoga treba znati da smo prije više od 40 godina zahtjevali ostvarivanje ciljeva kroz odgovor na pitanje:

"Kako i na koji način bolje, dodatno, zaštititi najdragocijeniju i najugroženiju populaciju Mladih vozača, kao izazivača stradanja na putevima"?

U poslednjih nekoliko decenija ispisane su mnoge strategije i formirani brojni Savjeti bezbjednosti saobraćaja na putevima, a nije se uspio vizionarski osmisliti Odgovor.

Danas nakon 40-tak godina može se pouzdano tvrditi da su iznevjerena očekivanja: naučne, stručne i šire javnosti.

Međutim treba shvatiti i prihvatiti realnost da je i nedavno prezentirana strategija svojevrsna utopija.

Neracionalno je i dalje insistirati na mjerama "represija i kampanja" kad su jedine i dovoljne. Zato treba pristupiti sistemskim promjenama: rada Savjeta, izrade strategija i odgovornosti za izradu manjkavih (štetnih) propisa (Zakon, Pravilnici).

III. ČINOVNICI I PROPISI

Riješavanje ove problematike provodilo se oduvijek samo deklarativno, obzirom da je populacija nedoučenih, uglavnom, Mladih vozača bila nepoznata (slika 2, podskup C). Nastajanju ove populacije doprinijela je primjena štetnih, manjkavih propisa ("vozači"), koje su izrađivali i dorađivali (državni i entitetski) činovnici.

Angažovanje Činovnika je nehumano jer oni nisu mogli znati da je bezbjedno upravljanje vozilom mentalna kreacija, koju sačinjavaju serije osmišljenih pokreta, kao sposobnost blagovremenog: predviđanja, uočavanja i izbjegavanja opasnosti.

Sada je poznato da je angažovanje činovnika provođeno uz saglasnost Savjeta, koji su ignorisali naša brojna upozorenja, o postojanju štetnih propisa.

Takođe je sada poznato da su životne sudbine Mladih vozača povjeravanje Činovnicima zato što su fabrikovali propise u koje nisu uvrstili gradivo iz oblasti ("perepcija opasnosti") koje je od prioritnog značaja za bezbjednost.

IV. MAĆEHINSKI ODNOS PREMA MLADIM VOZAČIMA

Rezultati primjene ovakvih propisa mogu se uporediti sa školovanjem "medicinara" po programima u kojima nedostaje, krucijalni, nastavni predmet: anatomija. Zato izrada, primjena i prikriivanje (manjkavih, štetnih i opasnih) propisa predstavljaju maćehinski odnos prema Mladim vozačima. Stoga smatramo da zbog "maćehinskog" odnosa BiH nije u mogućnosti da svojim građanima omogućiti i obezbjedi adekvatnu vozačku naobrazbu.

V. PROCES FABRIKOVANJA ŠTETNIH PROPISA

Osvjedočili i uvjerali smo se u postojanje mašinerije koja predhodi usvajanu Propisa. Izrada predhodi usaglašavanje po principu "ti meni – ja tebi". Procesom usaglašavanja rukovode najviši zvaničnici MKT BiH. Treba takođe znati da je takav proces i sada, u toku. Naravno da MKT BiH nije poznato da je "perepcija opasnosti" formula za preživljavanje Mladih vozača i da ovu oblast treba uvrstiti u propise, što oni obzirom da nisu kompetentni eće učiniti i zato treba blagovremeno reagovati. Takođe treba znati da usvajanju propisa predhode ustupci parlamentaraca BiH. Zakon je usvojen (22.12.2005) jer je "dosadio" ili se nije htjelo zamjerati tadašnjem Ministru u MKT BiH. U doradi istog Zakona 2008/09 smo učestvovali i uvjerali se u svishodljivost zvaničnika iz RS, koji su koristili svaku priliku ugone i odobrovolje Presjedavajućeg Radne Grupe, bivšeg pomoćnika Ministra u MKT BiH.

VI. ZAKLJUČAK

Smatramo da ovaj tekst može i treba da posluži kao uzor po kome bi se postojeća strategija morala doraditi, jer njome nije tačno definisano prioritarno strateško pitanje. Odgovor koji je nedostajao mogao bi se sažeti u jednoj rečenici:
"Mlade je moguće dodatno zaštititi iznalaženjem modusa za proširenje dijapazona vozačkih znanja".

Poštovani,

Obzirom da nas humani i profesionalni razlozi obavezuju da problematiku elaboriramo, što smo i učinili; Vama ostavljamo na izbor da ovaj Tekst uvažite ili odbacite.

STRUČNI TIM
UDRUŽENJE AUTO-ŠKOLA GRADA B.LUKA