

---

**Borislav PETROVIĆ<sup>1</sup>**

**Prof. Dr Mladen Gledec: Defanzivna vožnja, središte  
napredne vožnje, Zagreb, 2000**

**Prof. Dr Mladen Gledec: Defanzive Driving, Center of  
Advanced Driving, Zagreb, 2000**

---

U izdanju preduzeća "Središte napredne vožnje" iz Zagreba, iz štampe se, krajem 2000. godine, pojavila edicija pod naslovom DEFANZIVNA VOŽNJA, autora dr. Mladena Gledeca, profesora na Policijskoj akademiji MUP-a Republike Hrvatske. Dr. Gledec je profesor sigurnosti saobraćaja, autor je brojnih studija, knjiga i članaka upravo iz oblasti sigurnosti saobraćaja, koordinator je Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog saobraćaja Hrvatske i sudski vještak saobraćajnih nezgoda.

Edicija se sastoji od trinaest sljedećih poglavlja: (1) Kako nastaje prometna nezgoda, (2) Uočavanje i identificiranje opasne situacije, (3) Pojam rezerve sigurnosti, (4) Ispravno percipiranje, (5) Što je interakcija, (6) Predviđanje tuđih grešaka – održavanje rezervi sigurnosti, (7) Zaustavni put, (8) Pojam i značenje primjerene ili prilagodjene brzine, (9) Brzina kretanja i sigurnost prometa, (10) Odmjeravanje sigurne udaljenosti i sigurnog razmaka, (11) Vožnja u noćnim uvjetima, (12) Potrošnja goriva - utjecaj na okolinu – sigurnost, i (13) Osnovna načela defanzivne vožnje – zaključno. Tekst je popraćen sa 80 grafičkih priloga.

Zašto "Defanzivna vožnja"? Postoji više razloga za to, odnosno za prikaz ove edicije, a neki od njih su: permanentna ekspanzija saobraćaja na bosanskohercegovačkim cestama – što podrazumijeva povećanje broja vozila i vozača, veliki broj novih vozača i starih automobila, permanentno prisustvo vozača iz stranih država, nepostojanje autoputeva u našoj

---

<sup>1</sup> Mr. sci, viši asistent na Pravnom fakultetu u Sarajevu

zemlji, te saobraćajni prekršaji kao povrede prekršajnog prava i saobraćajne nezgode sa različitim imovinskopравnim i krivičnopravnim posljedicama.

Do nagle ekspanzije saobraćaja na našim cestama došlo je tokom 1996. i 1997. godine, dakle, u postratnom periodu. To je, pomalo, i nelogično ako se podje od objektivne pretpostavke osiromašenja stanovništva tokom rata u svakom pogledu. Medjutim, brojne povlastice, odnosno mogućnost bescarinskog uvoza robe inostranog porijekla, iskorištene su upravo za nabavku i uvoz putničkih automobila. Najčešće se, pri tom, radilo o starijim automobilima, dok je broj novokupljenih automobila zanemarljiv. Ovakav trend bio je pospješen činjenicom da su zapadnoevropske države odavno ograničile uvoz polovnih vozila zaključno sa sedam, odnosno pet godina starosti, te poreskim olakšicama prilikom kupovine i registracije novih automobila. Tako je došlo do "povoljne situacije" za obje strane, tj. vlasnike polovnih automobila u zapadnoevropskim zemljama, i kupce iz Bosne i Hercegovine. Prvima da se efikasno riješe polovnih automobila, a drugima da povoljno nabave iste.

Takodje, i broj novopečenih vozača se naglo povećavao. S obzirom da u većini gradova Bosne i Hercegovine, zbog rata, nije bilo mogućnosti za obuku vozača i polaganje vozačkog ispita, u postratnom periodu je objektivno povećana takva aktivnost. To je, naravno, podrazumijevalo i povećanje broja autoškola, što znači da su pojedine od njih bile bez nekog iskustva u tom radu.

Poremećaj demografske strukture stanovništva u gradovima je, nesumnjivo, doprinio otežanom odvijanju saobraćaja. Pogotovo je to izražajno u većim gradovima, npr., Sarajevu, Tuzli, Mostaru i Zenici, gdje je boravio i još uvijek boravi veliki broj izbjeglica i raseljenih osoba. Vozačima iz manjih gradova i sela trebalo je mnogo vremena da se adaptiraju na nove saobraćajne uslove, a čini nam se da značajan broj njih i ne teži ka tome već se ponašaju ignorantski prema velikim saobraćajnim gužvama. Oni direktno otežavaju odvijanje saobraćaja na cestama, prinuđavajući savjesne vozače da im poklanjaju posebnu pažnju. Ne raspoložemo sa preciznim podacima ali, na osnovu povremenih izvještaja naše saobraćajne policije, može se reći da u saobraćaju učestvuju i osobe koje nemaju položen vozački ispit. Među njima treba razlikovati otvorene i prikrivene nevozače. Naime, jedan broj osoba učestvuje u saobraćaju bez ikakvih dokumenata što je putem kontrole odmah evidentno. Pod prikrivenim nevozačima treba podrazumijevati one koji imaju falsifikovanu vozačku dozvolu. Može se raditi o klasičnim falsifikatima, ali i o vozačkim dozvolama koje su izdate na osnovu lažnog

svjedočenja o ranijem posjedovanju takvih dozvola koje su u ratu uništene. Poseban problem je ako su u ratu uništene i evidencije o izdatim dozvolama, pa je bilo nemoguće provjeriti navode određenih osoba prilikom zahtjeva da im se u novom mjestu boravka izdaju nove vozačke dozvole. Uz sve to, postratna saobraćajna scena u Bosni i Hercegovini bremenita je i tzv. psihološkim faktorom, odnosno ratom traumatiziranim vozačima koji ne mogu, neće ili ne znaju da se adekvatno ponašaju kao učesnici u saobraćaju.

A tek prisustvo i nivo verbalne saobraćajne komunikacije!? Povremeno smo u prilici da prisustvujemo raznim, ponekad i nemilim, verbalnim scenama učesnika u saobraćaju. Najrjeđe se to završava zahvalnošću zbog ukazivanja na određene pogreške. Češće su svađe, izmjena uvredljivih riječi i psovki, pljuvanje, prijetnja fizičkim napadom, te blokiranje vozila na ulici kako bi se stvari "razjasnile". Na žalost, ponekad dolazi i do fizičkog napada agresivnih i bahatih vozača upravo na osobe koje su prethodno upravo oni ugrozili svojom pogrešnom vožnjom.

Ne treba zanemariti činjenicu da se kao vozači na našim cestama pojavljuju strani državljani pripadnici raznih međunarodnih organizacija, od kojih su najbrojniji vojnici SFOR-a. To, automatski, znači da je na cestama neuobičajeno veliki broj vojnih vozila, od kojih su neka vangabaritna, a inače se kreću u kolonama što dodatno usporava redovni saobraćaj. Takođe, može se zapaziti da domaći državljani, koji su zaposleni kao vozači u međunarodnim organizacijama, nerijetko svjesno krše saobraćajne propise smatrajući da su "zaštićeni" stranim registarskim tablicama i oznakama "CD" na vozilima kojima upravljaju.

Kada svemu prethodnom dodamo lošu strukturu i kvalitet domaćih cesta, onda je slika potpuna. Naime, u našoj zemlji nema autoputeva, a dobar dio postojećih prolazi kroz naseljena mjesta i gradove, što je svojevrsni problem. Uz to, pojedine ceste nisu adekvatno obilježene potrebnom signalizacijom, nekada čak ni linijom (isprekidanom ili punom) koja dijeli dvije saobraćajne trake, dok je prisustvo oštećenja (odroni, rupe na kolovozu i sl.) evidentno na pojedinim putnim pravcima.

Stoga nam se čini sasvim oportunistički predstaviti "Defanzivnu vožnju" autora dr. Mladena Gledeca, jer ona u pojedinim od svojih poglavlja ukazuje na određene probleme i nudi veoma prihvatljiva rješenja za učesnike u saobraćaju na cestama. Tako ćemo, za ovu priliku, izdvojiti neka od pobrojanih poglavlja ne umanjujući nimalo značaj ostalih.

U drugom poglavlju pod naslovom “Uočavanje i identificiranje opasne situacije”, autor polazi od pretpostavke da bi svaki osposobljeni vozač morao prepoznati svako pogrešno ponašanje u saobraćaju, uključujući i svoje vlastito. Identifikujući pogrešno ponašanje, vozač bi morao biti u stanju procijeniti stepen opasnosti te situacije, odnosno mogućnost nastupanja saobraćajne nezgode. Primarno se pod pogrešnim ponašanjem podrazumijeva ono koje je u suprotnosti sa odredbama Zakona o sigurnosti saobraćaja na putevima. Odmah se možemo upitati – šta je sa neosposobljenim vozačima, odnosno onima koji nisu položili vozački ispit. Oni ne samo da ne mogu prepoznati svako pogrešno ponašanje, već i svojim apriori pogrešnim ponašanjem dodatno mogu zakomplicirati situaciju u saobraćaju i drugim učesnicima otežati identificiranje opasne situacije.

Treće poglavlje pod naslovom “Pojam rezervne sigurnosti” autor započinje sa konstatacijom kako analize saobraćanih nezgoda pokazuju da je najučestaliji tip teške nezgode – slijetanje sa ceste. U najvećoj mjeri to se događa u cestovnim zavojima, noću, pod dejstvom alkohola i, uglavnom, od strane neiskusnih vozača. Tražeći odgovor na pitanje zašto su slijetanja s ceste najčešći tip teške saobraćajne nezgode, a posebno kod mladih vozača, autor navodi nekoliko objašnjenja, od kojih izdvajamo sljedeće. Naime, cestovni je zavoj sam po sebi delikatno mjesto, jer, za razliku od prethodnog, ravnog dijela ceste, ovo mjesto zahtijeva dodatno prilagodjavanje brzine, koje je složenije što je i zavoj “složeniji” tj. manje jasan iz veće udaljenosti prilaza. Cijeli je ovaj problem oko zavoja utoliko složeniji, što je brzinu kretanja potrebno više smanjiti – i to na kraćem potezu – a takve se situacije obično sreću na otvorenim cestama. Pri tome, osnovni vid neiskustva mladog vozača jest neiskustvo u upravljanju brzinama, a naročito onim višim, jednostavno što je on rijetko vozio višim brzinama. Interesantno je napomenuti da istraživanja pokazuju kako mladi vozači misle gotovo suprotno, tj. da je njihov subjektivni rizik značajno drukčiji od objektivnog. Stoga, kada se u zavoju vozilo opasno približava rubu ceste ili njenoj sredini (u zavisnosti da li je zavoj lijevi ili desni), neiskusni vozač uglavnom poduzima manevar zakretanja upravljачem, kako bi se vratio na svoju saobraćajnu traku, odnosno njenu sredinu. Uz to, on se redovno uplaši i gotovo spontano pritišće pedalu kočnice što je u takvoj situaciji najgore što se moglo poduzeti! Razlog je u silama koje pri kretanju djeluju na vozilo. Dodajmo ovome da slijetanje sa ceste u naseljenom mjestu, pogotovo užem gradskom području, može imati katastrofalne posljedice po pješake koji se kreću pločnikom uz cestu, odnosno gradsku ulicu. Pojedini primjeri (npr., u centru Sarajeva, 1996. godine) svjedoče o velikom broju žrtava među pješacima.

U četvrtom poglavlju autor govori o “ispravnom percipiranju” i posljedicama neispravnog percipiranja. Polazi se od pretpostavke da je percepcija složena mentalna funkcija, koja sadrži registrovanje informacija, njihovu obradu te interpretaciju ili dodjeljivanje značaja tim informacijama. Informacije značajne za zadatak vožnje percipiraju se angažovanjem svih raspoloživih perceptivnih sistema, odnosno osjetila, a najveći dio (oko 90%) vizuelnim kanalom. Pri tome, u čovjek-mašina sistemu upravljanja motornim vozilom, uloga čovjeka operatera je da prihvata informacije o stanju sistema, vrši obrade primljenih informacija, donosi odluke o upravljačkim akcijama u sistemu i ove odluke pretvara u akcije upravljanja. Kao jedno od pravila, autor ističe da zadatak vožnje uvijek treba nastojati izvoditi tako, da on ne dovodi do potpunog iscrpljenja perceptivno-mentalnog kapaciteta vozača. Dvije su tipične situacije koje izazivaju ekstremno perceptivno-mentalno opterećenje vozača: vožnja vrlo visokom brzinom i korištenje mobitela za vrijeme vožnje.

S obzirom da je korištenje mobitela za vrijeme vožnje postalo “moda” na našim cestama, nesumnjivo je da to predstavlja kontraindikaciju sigurnoj vožnji, naročito kod neiskusnih vozača. Prema dr. Gledecu, načelo defanzivne vožnje u takvim situacijama bi glasilo: “ne dozvolite da zadatak vožnje postane sekundarni zadatak, za kojeg nema dovoljno radnog kapaciteta”.

Kao veoma zanimljivo, izdvajamo šesto poglavlje pod naslovom “Predviđanje tuđih grešaka – odražavanje rezervi sigurnosti”. Sam autor, dr. Gledec odmah na početku ističe da u svakoj saobraćajnoj situaciji treba nastojati predvidjeti ponašanja drugih učesnika, a naročito ona pogrešna, te za njih imati pripremne izbjegavajuće manevre. Zapitajmo se, odmah, da li će neiskusni vozači i vozači bez položenog vozačkog ispita moći predvidjeti pogrešna ponašanja drugih, te ako ih identifikuju kako će reagovati. To i jeste jedan od velikih problema. Naravno da će iskusniji (i u našim uslovima savjesniji) vozači morati misliti i raditi umjesto neiskusnih i vozača bez položenog vozačkog ispita. Stoga su oni u potencijalno većoj opasnosti, jer ponekad neće imati “odgovor” na apsolutno nelogične (pa stoga i nepredvidive) poteze neiskusnih (i nevozača) vozača. Nije beznačajno pomenuti i ponašanje pješaka, tj. njihov udio u saobraćajnim nezgodama. Zvuči nevjerovatno, ali na sarajevskim ulicama su se (upravo zbog ratom uslovljene promjene demografske strukture stanovništva) mogle sresti osobe koje nikada uživo nisu vidjele semafor, niti oznaku pješačkog prelaza preko ulice. Ovome je svaki komentar suvišan.

Najzad, u trinaestom poglavlju, autor definiše deset načela defanzivne vožnje, a to su: (1) Uvijek voziti s pozitivnim rezervama sigurnosti; (2) Ukoliko su izgubljene, pozitivne rezerve sigurnosti odmah treba nastojati povratiti; (3) U svakoj situaciji treba predvidjeti ponašanje drugih učesnika, a naročito ona pogrešna, te za njih imati pripremljene neutralizirajuće i izbjegavajuće manevre; (4) Zadatak vožnje treba izvoditi tako da on ne dovodi do potpunog iscrpljenja perceptivno-mentalnog kapaciteta; (5) Ukoliko je došlo do potpunog iscrpljenja perceptivno-mentalnog kapaciteta vozača, tada treba promijeniti način izvođenja zadatka vožnje da to dovede do manjih zahtjeva na vozačev kapacitet; (6) Ne dozvoliti da zadatak vožnje postane sekundarni zadatak, za kojega nema dovoljno kapaciteta; (7) Pri vožnji u koloni održavati minimalni razmak od barem jedne sekunde; (8) I prije nego se utvrdilo da na lijevoj saobraćajnoj traci ima ometanja drugih vozila, skrenuti i voziti desnom saobraćajnom trakom; (9) Noću, uz oborena svjetla, ne voziti brzinom većom od 80 km/h, a na mokroj cesti još i znatno sporije; (10) U vožnji ostvariti tek umjerena ubrzanja i kočenja vozila, a snažna ubrzanja i oštra kočenja izbjegavati. Nastojati da se vožnja vozila uvijek sastoji iz sljedeća četiri elementa: ubrzanje, ravnomjerna vožnja, kotrljanje vozila i kočenje vozila.

Završavajući prikaz DEFANZIVNE VOŽNJE dr. Mladena Gledeca, treba reći da se radi o svojevrsnom teorijskom priručniku koji treba poslužiti dvjema svrhama – odvratanju vozača od poduzimanja opasnih radnji, te ukazivanju vozaču na primjerenu ispravljačku radnju, ukoliko je do opasne situacije ipak došlo. Zbog toga ova edicija može biti korisna za sve vozače, koji imaju volju proširiti svoja teorijska znanja vožnje, te ih praktično primijeniti u cilju sigurnog učestvovanja u saobraćaju. Pored toga, može koristiti sudijama, tužiocima, policiji, braniocima i saobraćajnim vještacima u pojedinim segmentima njihovog rada. Najzad, može biti od koristi i studentima Fakulteta za saobraćaj i komunikacije i Fakulteta kriminalističkih nauka.