

IZAZOVI SIGURNOSTI NOVIH VOZAČA / SAFETY CHALLENGES OF NEW DRIVERS

Kemal Spahić¹, MA; Ajla Haračić Jašarspahić¹, MA, prof. dr. sc. Sinan Alispahić¹, Doc. dr. sc. Sežad Hodžić¹

¹Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku – Saobraćajni fakultet Travnik u Travniku
e-mail: kemalspahic@iu-travnik.com; ajla.haracic@xahoo.com;
sinan.alispahic@iu-travnik.com; sežad.hodzic@iu-travnik.com;

Pregledni članak
<https://www.doi.org/10.58952/zr20251401515>
UDK / UDC 656.1:159.923.2

Sažetak

Novi, mladi vozači u dobi od 18 do 24 godine imaju veću vjerojatnost da će poginuti na cestama nego stariji sudionici, unatoč kontinuiranom poboljšanju sigurnosti prometa. Rizici su posebno visoki za mlade vozače muškarce. Visoki rizik od sudara uzrokovan je različitim faktorima. Biološke i društvene promjene dovode do povećanja društvenih aktivnosti kod mladih i utječu na stil života i percepciju rizika u promet. Zbog nedostataka vozačkog iskustva, lošije predviđaju i reagiraju na opasnosti, kojih su manje svjesni. Niz ometanja utječe na pažnju i koncentraciju mladih vozača, a što je povezano s društvenom aktivnošću naročito noću i tijekom vikenda. Više su izloženi utjecaju alkohola, droga, pritisku putnika vršnjaka u vozilu i ometanju, a naročito mobilnim uređajima. Mladi vozači imaju tendenciju voziti manja i starija vozila, manje pouzdana, koja često nisu opremljeni novim sigurnosnim tehnologijama. Korištenje sigurnosnih pojaseva, a posebno na stražnjim sjedalima, također je slabo među mladim vozačima. Broj poginulih mladih vozača u prometu i dalje je na neprihvatljivo visokim razinama u svim državama. Ovaj rad objašnjava zašto je broj poginulih mladih sudionika u prometu visok i predlaže glavne skupine mjera i aktivnosti koje mogu doprinijeti daljnjem poboljšanju njihove sigurnosti.

Ključne riječi: mladi vozači, sigurnost prometa, broj poginulih, rizik, ometanja
JEL klasifikacija: I12, K32, R41

Abstract

New, young drivers aged 18 to 24 are more likely to be killed on the roads than older participants, despite continued improvements in road safety. The risks are particularly high for young male drivers. The high risk of crashes is caused by a variety of factors. Biological and social changes are leading to increased social activity among young people and are influencing their lifestyles and perceptions of road risks. Due to their lack of driving experience, they are less able to anticipate and react to hazards of which they are less aware. A range of distractions affect young drivers' attention and concentration, particularly at night and on weekends. They are more exposed to the influence of alcohol, drugs, peer pressure and distractions, particularly from mobile devices. Young drivers tend to drive smaller and older vehicles, which are less reliable and often do not have new safety technologies. Seatbelt use, especially in the back seat, is also low among young drivers. The number of young driver fatalities remains unacceptably high in all countries. This paper explains why the number of young road users killed is high and suggests main groups of measures and activities that can contribute to further improving their safety.

Keywords: young drivers, road safety, number of fatalities, risk, distractions
JEL classification: I12, K32, R41

UVOD

Na cestama Europske unije (EU) 2024. u prometnim nesrećama poginulo je oko 19 800 osoba, što je blago smanjenje za 600 osoba ili za 3% u odnosu na 2023., kada je poginulo 20 400 osoba. U Bosni i Hercegovini, koja nije članica EU, poginule su 222 osobe [5], što je za 33 osobe manje u odnosu na 2023. (poginulo 255 osoba) ili za 13%. U Republici Hrvatskoj kao članici EU, u prometnim nesrećama poginulo 239 osoba, što je za 35 osoba manje u odnosu na 2023. (poginulo 274 osobe) ili za 12,8% [4]. Iako navedeni podaci o broju poginulih u prometnim nesrećama ukazuju na značajno smanjenje u odnosu na 2023., stanje sigurnosti se i nadalje presporo poboljšava. U odnosu na postavljeni cilj 50-postotnog smanjenja broja poginulih do 2030. izgledno je da ovim tempom većina država članica EU neće uspjeti ostvariti taj cilj. Očito je kako je napredak u području sigurnosti cestovnog prometa u EU i dalje neujednačen. Dok neke države ostvaruju znatan napredak, druge sporo smanjuju broj poginulih. Primjerice, u zadnjih pet godina u Grčkoj, Španjolskoj, Francuskoj i Italiji prisutno je skromno smanjenje broja poginulih u prometnim nesrećama, dok je Irskoj i Estoniji prisutan porast. Međutim, pojedine države, kao što je Danska, Litva, Poljska i Slovenija, vrlo dobro napreduju prema ostvarenju cilja 50-postotnog smanjenja broja poginulih. Kontinuirano, najbolju sigurnost imaju Švedska i Danska, jer stopa smrtnosti iznosi 20 odnosno 24 poginule osobe na milijun stanovnika. S druge strane Rumunjska (77 poginulih na milijun stanovnika) i Bugarska (74 poginula na milijun stanovnika) imaju najlošiju sigurnost cestovnog prometa, ali ostvaruju znatan napredak u smanjenju broja poginulih osoba. Prosjek na razini EU za 2024. iznosi 44 poginule osobe na milijun stanovnika ili 4,4 na sto tisuća stanovnika.

U odnosu na spol sudionika prometa, u prometnim nesrećama najviše pogibaju muškarci (77%), dok su najviše izložene opasnosti najrizičnije dobne skupine, starije osobe (65+) i mladi vozači (18 do 24). U odnosu na vrstu sudionika prometa, osobe u automobilu čine najveći udio poginulih (44%), a slijede motociklisti (20%), pješaci (18%) i biciklisti (10%). Najranjiviji sudionici u prometu, uključujući pješake, bicikliste i motocikliste, predstavljaju gotovo 70% poginulih u urbanim sredinama, što ukazuje na žurnu potrebu za poboljšanjem njihove sigurnosti i zaštite.

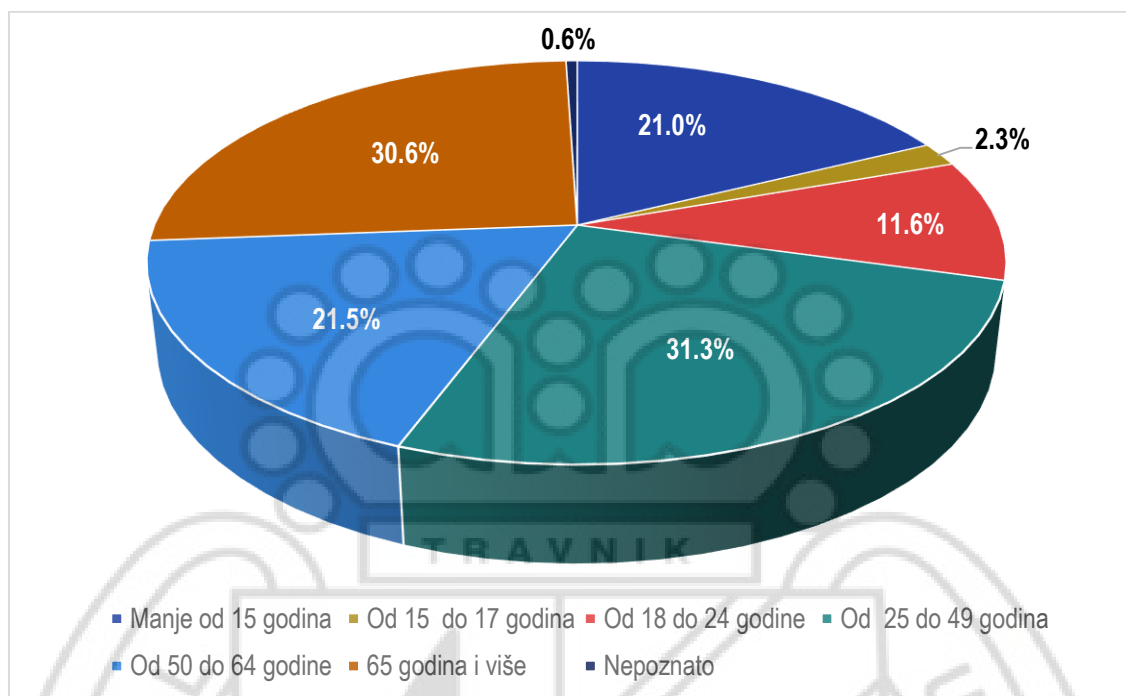
1. IZAZOVI S KOJIMA SE SUOČAVAJU MLADI NOVI VOZAČI

Smrtnost novih/mladih vozača u dobi od 18 do 24 godine u EU za 2023. iznosila je oko 12% u odnosu na ukupan broj poginulih osoba, odnosno 2.361 poginula osoba. Na slici 1. prikazana je struktura poginulih osoba u prometnim nesrećama prema starosnoj dobi u 2023.

1.1. STRUKTURA POGINULIH OSOBA U PROMETNIM NESREĆAMA U EUROPSKOJ UNIJI

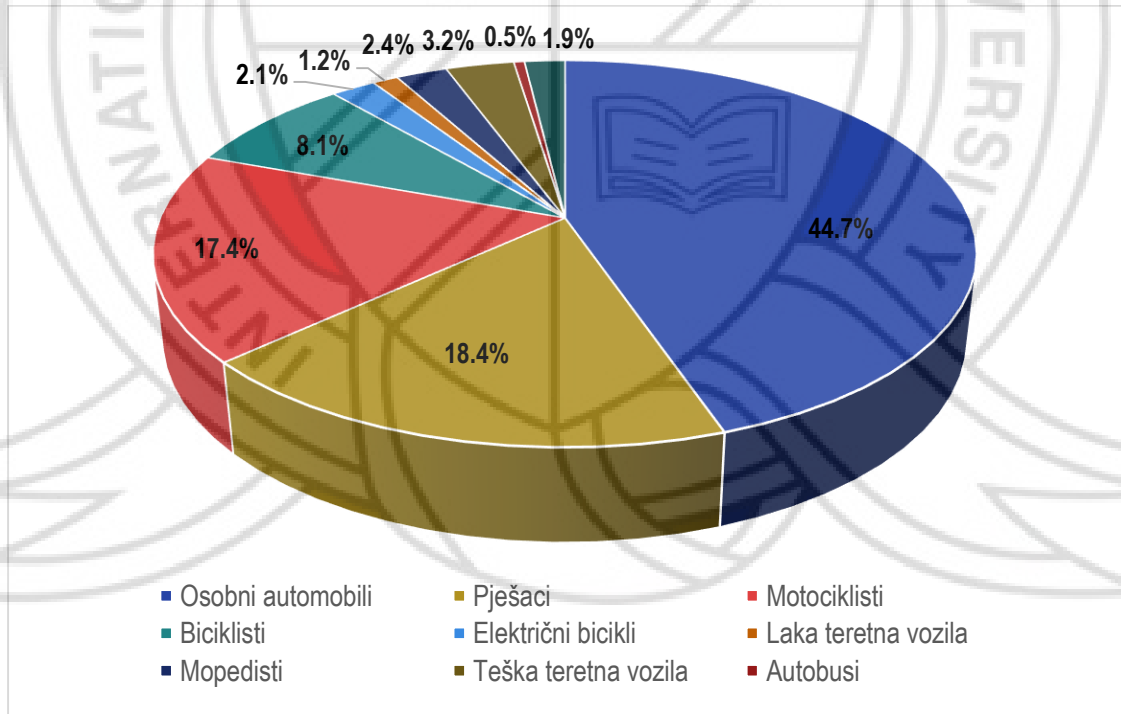
U EU 2023. ukupno je u prometnim nesrećama poginulo 20.400 osoba, a prema udjelu u odnosu na starosnu dob poginulih, struktura je sljedeća:

- manje od 15 godina, 423 osobe, oko 2% od ukupnog broja poginulih;
- od 15 do 17 godina, 461 osoba, oko 2,3% od ukupnog broja poginulih;
- od 18 do 24 godine, 2.361 osoba, oko 11,6% od ukupnog broja poginulih;
- od 25 do 49 godina, 6.383 osobe, oko 31,3% od ukupnog broja poginulih;
- od 50 do 64 godine, 4.385 osoba, oko 21,5% od ukupnog broja poginulih;
- 65 i više godina, 6.235 osoba, oko 30,5% od ukupnog broja poginulih;
- nepoznato 131 osoba, oko 0,6% od ukupnog broja poginulih.



Slika 1. Poginule osobe u prometnim nesrećama prema starosnoj dobi u EU, 2023.

Broj poginulih osoba u prometnim nesrećama prema načinu prijevoza prikazan je na slici 2.



Slika 2. Udjel poginulih osoba u prometnim nesrećama prema načinu prijevoza u EU, 2023.

Izvor: Izradili autori prema [4].

Prema načinu prijevoza, broj poginulih osoba, slika 2. ukazuje na sljedeće stanje:

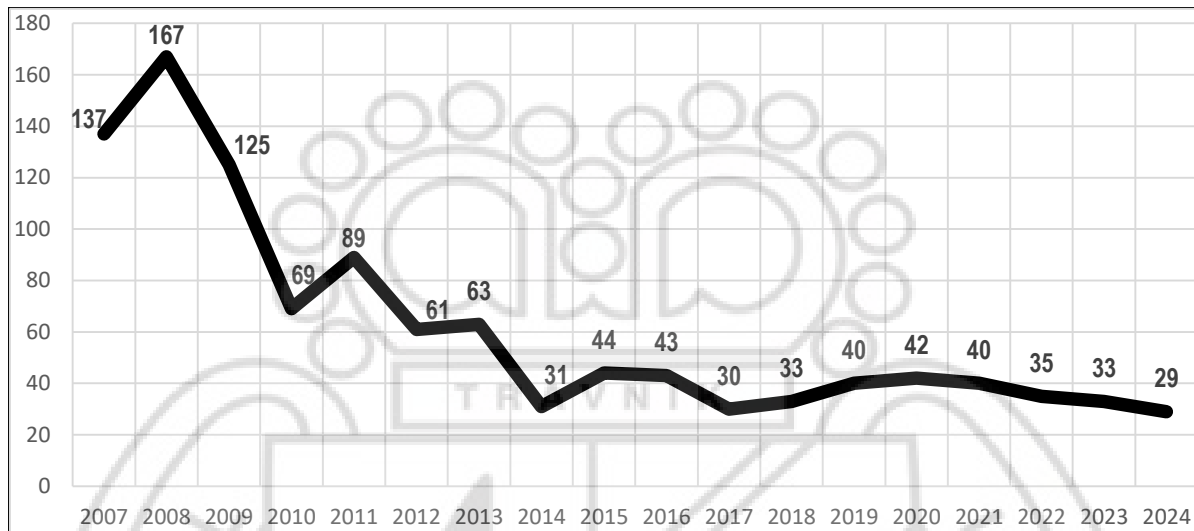
- u osobnim automobilima poginulo je 9.013 osoba ili 44,7%;
- pješaka je poginulo 3.717, što čini 18,4% od ukupnog broja poginulih;
- motociklista je poginulo 3.498, što čini 17,4% od ukupnog broja poginulih;
- biciklista je poginulo 1.637, što čini 2,1% od ukupnog broja poginulih;
- vozača teških teretnih vozila poginulo je 651, što čini 3,2% od ukupnog broja poginulih;
- mopedista je poginulo 485, što čini 2,4% od ukupnog broja poginulih;
- biciklista s električnim biciklom poginulo je 422, što čini 2,1% od ukupnog broja poginulih;
- vozača lakih teretnih vozila poginulo je 250, što čini 1,2% od ukupnog broja poginulih;
- vozača autobusa poginulo je 91, što čini 0,5% od ukupnog broja poginulih;
- ostalih je poginulo 383 osobe, što čini 1,9% od ukupnog broja poginulih.

Temeljem dobivenih pokazatelja o broju poginulih u odnosu na način prijevoza, najviše je bilo poginulih vozača osobnih automobila, pješaka i motociklista, ukupno 80,5% od ukupnog broja poginulih. U Bosni i Hercegovini, nema dostupnih podataka koji bi ukazivali na strukturu poginulih osoba u odnosu na način prijevoza niti u odnosu na starosnu dob poginulih. To predstavlja otežavajuće okolnosti za istraživanje sigurnosti novih vozača kao i sigurnosti cestovnog prometa te predlaganje konkretnih mjera i aktivnosti u cilju unaprjeđenja sigurnosti cestovnog prometa. Međutim, postoje relevantni podaci u Republici Hrvatskoj kao članici EU, koji ukazuju na stanje sigurnosti mladih/novih vozača [4], a koji služe u svrhu istraživanja.

1.2. NAJČEŠĆI IZAZOVI S KOJIMA SE SUOČAVAJU NOVI VOZAČI

Novi mladi vozači u dobi od 18 do 24 godine imaju veći rizik sudjelovanja u prometnim nesrećama, nego njihovi stariji vršnjaci, unatoč kontinuiranom poboljšanju sigurnosti u prometu. Rizici su posebno visoki za mlade muškarce vozače. Ovaj visoki rizik od sudara uzrokovan je kombinacijom faktora, koji predstavljaju izazove sigurnosti. Biološke i društvene promjene utječu na percepciju rizika kod mladih vozača i dovode do povećanja društvene aktivnosti i povezanog pritiska vršnjaka. Izazovi su vezani za nedostatak vozačkog iskustva na cesti, pri čemu mladi vozači nedovoljno ili uopće ne predviđaju opasnost te na istu loše i nesigurno reaguju. Ujedno su nedovoljno svjesni opasnosti i primjerenog načina vožnje, a što je povezano s povećanom društvenom aktivnošću koju doživljavaju u dobi od 18 do 24 godine. Često su izloženi utjecaju alkohola i različitih opijata, utjecaju grupe vršnjaka u automobilu tijekom vožnje, utjecaju distrakcije, korištenju mobitela, umora te nedovoljnom znanju o sigurnoj vožnji kao i sklonosti precjenjivanja vlastitih sposobnosti za sigurnu vožnju. Mladi vozači su također izloženi riziku upravljanja starijim vozilima, bez novih naprednih sustava za pomoć vozaču kao i povremenom korištenju sigurnosnog pojasa. U većini država članica EU-a vozačka dozvola (za osobni automobil) može se dobiti s 18 godina. Stoga su mladi u dobi od 18 do 24 godine mobilniji i znatno su skloniji sudjelovanju u prometnim nesrećama u usporedbi s bilo kojom drugom dobnom skupinom. Broj poginulih u prometnim nesrećama među mladim vozačima u dobi od 18 do 24 godine smanjio se za 38% između 2012. i 2022. na 2.388 smrtnih slučajeva u 2022. Relativni udio smanjio se s 15% na 12% u istom razdoblju. Međutim, i dalje je među najvišima u odnosu na druge dobne skupine. Mladi vozači češće su smrtno stradavali kao vozači i putnici u osobnom automobilu, noću i tijekom vikenda.

Prema dostupnim podacima u Republici Hrvatskoj [4], mladi vozači su 2024. skrivili 3.752 prometne nesreće, u kojima je poginulo 29 osoba, a što je manje za 4 osobe ili za 12,1% u odnosu na 2023. U tim nesrećama poginulo je 29 osoba, što je najmanje u zadnjih 18 godina, odnosno u razdoblju od 2007. do 2024., slika 3. te s udjelom od 12% u ukupnom broju poginulih.



Slika 3. Poginule osobe u prometnim nesrećama mladih vozača od 2007. do 2024. u Republici Hrvatskoj

Izvor: Izradili autori prema [4].

Kod populacije mladih vozača vidljivo je:

- povećanje broja teških prometnih nesreća i nesreća s teško ozlijeđenim osobama, te smanjenje prometnih nesreća s lakše ozlijeđenim osobama i s materijalnom štetom,
- smanjenje broja poginulih osoba, te teško ozlijeđenih osoba.

Za mlade vozače u dobi od 18 do 24 godine prosjek postotka smrtnosti muškaraca u državama članicama EU iznosi visokih 81%. Danska (94%) i Irska (91%), Mađarska (89%) i Švicarska (87%) znatno su iznad prosjeka, Hrvatska, (85%), Italija (83%), Slovačka (83%), Nizozemska (78%), dok Norveška (69%), kao i Češka (61%) te Luksemburg i Estonija (obje 50%) imaju niže udjele smrtnosti muškaraca.

2. FAKTORI KOJI UTJEČU NA SIGURNOST MLADIH VOZAČA

Visok rizik od sudara mladih novih vozača višestruki je problem i nije isti kod svih mladih vozača. Ipak, većina uzročnih faktora povezana je s dvije značajke: ponašanje zbog neiskustva i ponašanje zbog mlade dobi (često uključuje rizična ponašanja). Vještine višeg reda razvijaju se s godinama, uključuju uglavnom vještine percepcije opasnosti (tj. vještinu točno predviđanja kako se prometne situacije mogu razviti u opasnim situacijama), vještine procjene i sposobnost uravnoteženja zahtjeva zadatka vožnje i sposobnosti. Ljudi su loše procjene kada podcjenjuju rizike i precjenjuju vlastite sposobnosti. Osim toga, privremeni faktori poput pritiska vršnjaka, umora, ometanja i utjecaja psihoaktivnih tvari mogu povećati rizik od sudara mladih novih vozača.

2.1. DOB, SPOL I BIOLOŠKA ZRELOST

Ljudski mozak u potpunosti se razvija do otprilike 25. godine života. Dio mozga koji potiče mlade vozače da „prvo misle, a kasnije djeluju“ posljednji je dio koji sazrijeva. Osigurava da se prethodno iskustvo koristi za donošenje odluka. Dio mozga koji upravlja emocijama, motivacijom i ispunjavanjem potreba sazrijeva mnogo brže. Zbog ovog asinkronog razvoja, mladi ljudi su skloniji preuzimanju rizika, podložniji su pritisku vršnjaka i nastoje zadovoljiti vlastite potrebe poput „užitka“ u vožnji. Sporiji razvoj kapaciteta pamćenja povezan je s povećanim rizikom od sudara, na što upućuje samoprocjena vozača. Često je prisutan nedostatak viših vještina kod mladih novih vozača. Ove vještine nisu čiste vozačke vještine poput upravljanja vozilom i svladavanja prometnih situacija, već su to vještine predviđanja opasnosti, poznavanja vlastitih ograničenja i usklađivanja zahtjeva zadatka vožnje i mogućnosti. Mladi novi vozači imaju poteškoća u procjeni rizika i skloni su precjenjivanju svojih vještina. Kao rezultat toga, njihovo ponašanje nije nužno u skladu s njihovim sposobnostima. Mlade vozačice i vozači ne razlikuju se toliko u svojoj (ograničenoj) sposobnosti da „vide“ rizike, već u svojoj procjeni rizika. Pri tome, čini se da su mladi vozači manje zabrinuti zbog posljedica rizika od mladih vozačica. Za mlade nove vozače sposobnost „vidjeti“ opasnosti posljedica je njihovog nedostatka vještina u prepoznavanju i razumijevanju elemenata vozačkog okruženja povezanih sa sigurnošću.

Mladi muškarci posebno doživljavaju značajane promjene koje su povezane s većim traženjem senzacija i sklonošću preuzimanju rizika. Iako žene kognitivno sazrijevaju ranije od muškaraca, mladi muškarci i dalje čine većinu mladih vozača koji upravljaju vozilom češće od žena. Ova neravnoteža se ogleda u činjenici što muškarci čine veliku većinu poginulih osoba u prometnim nesrećama. Mladi muškarci vozači češće stradaju u prometnim nesrećama u usporedbi s mladim ženama vozačicama. Mladi muškarci rjeđe koriste sigurnosni pojas u odnosu na žene i češće pridaju veću važnost samom automobilu i uživanju u vožnji. Također, kod mladih muškaraca prisutnija je tendencija rizičnijem ponašanju i kršenju prometnih pravila, te češće biraju automobile s jačim motorima.

2.2. VOZAČKO ISKUSTVO

Mladi novi vozači u prometu su nedovoljno iskusni. Iako steknu osnovna znanja o vožnji prije nego što dobiju vozačku dozvolu, imaju znatno manje iskustva i prakse u vožnji, u odnosu na starije sudionike u prometu. Prve godine samostalne vožnje u prometu donose brojne nove prometne situacije, i upravo sticanje tog iskustva, uz usavršavanje specifičnih vještina, doprinosi većoj sigurnosti vozača i putnika. Neovisno o njihovoj polaznoj dobi, novi vozači imaju najveći rizik od sudara u prvim mjesecima samostalne vožnje. Tijekom tih prvih mjeseci rizik od sudara s jednim vozilom posebno brzo opada. Međutim, nakon prve godine samostalne vožnje, njihov ukupni rizik od sudara i dalje je veći nego kod iskusnijih vozača. Nakon te prve godine rizik od sudara opada puno sporije. Potrebne su godine prije nego što njihov rizik od sudara ostane na stabilno niskoj razini. To je zato što još uvijek moraju steći iskustvo u primjeni stečenih vještina u različitim situacijama i poboljšati svoje vještine procjene tijekom prvih nekoliko godina nakon početka upravljanja vozilom. Uslijed nedostatka iskustva, mladi vozači su posebno ranjivi kada je u pitanju vožnja neprilagođenom brzinom uvjetima vožnje na cesti kao i vožnja noću. Često sudjeluju u prometnim nesrećama, do kojih dolazi zbog gubitka kontrole nad vozilom.

2.3. OMETANJE VOZAČA

Tijekom upravljanja vozilom od vozača se očekuje sigurna i pametna vožnja. Sigurna vožnja zahtijeva dovoljnu svijest o okolini, stalno i pažljivo praćenje ceste i prometa te potreban oprez kako bi vozač mogao reagirati na neočekivane događaje. U takvim okolnostima, ometanje vozača, odnosno distrakcija, preusmjerenje je pažnje s aktivnosti ključnih za sigurnu vožnju na konkurentsku aktivnost, što može rezultirati nedovoljnom ili nikakvom pažnjom na aktivnosti ključne za sigurnu vožnju. Priroda ometanja može biti vizualna, primjerice, gledanje predmeta izvan automobila, slušna, primjerice slušanje glasne glazbe, fizička/ručna, primjerice biranje i/ili kognitivna, kao što je razgovor. Vozača mogu ometati različiti izvori, primjerice kao što je rukovanje uređajima u vozilu, slanjem poruka, razgovorom s putnikom, gledanjem reklamnog panoa ili jedenjem. Većina izvora ometanja uključuje više od jedne vrste ometanja. Slanje poruka, primjerice, može uzrokovati kognitivno, vizualno i fizičko ometanje, dok slušanje glazbe može uključivati kognitivno i slušno ometanje. Ometanje vozača je vrlo opasno, iako točan broj prometnih nesreća uzrokovanih ometanjem vozača nije poznat. Austrijski podaci o nesrećama pokazuju da su distrakcija i nepažnja vjerojatno odgovorni za 29% nesreća s ozljedama i 25% nesreća s poginulima u 2022.

Rezultati istraživanja pokazuju da su ručne radnje s mobilnim telefonom posebno štetne za sigurnost u prometu. Najnovija analiza podataka koju su proveli Dingus i suradnici iz 2019. pokazuje da obavljanje vizualno-ručnih zadataka, poput pisanja poruka iz ruke, pregledavanja ili biranja, povećava rizik od sudara za oko 2,5 puta. Ključni faktor povećano je vrijeme provedeno skretanjem pogleda s ceste. Faktori koji doprinose ometenoj vožnji, posebno među mladim vozačima, uključuju spremnost na preuzimanje rizika, navike, društvene norme i utjecaje, primjerice uočeno ponašanje roditelja i vršnjaka te percipiranu kontrolu ponašanja kao što je povjerenje u vlastitu sposobnost vožnje.

2.4. IZBOR VOZILA

Mladi ljudi obično voze starije automobile, prvenstveno zbog cijene i praktičnosti. Ovi automobili često nisu toliko sigurni kao noviji modeli i rjeđe imaju iste standarde zaštite pri sudaru ili dolaze sa sigurnosnim sistemima poput automatskog kočenja u hitnim slučajevima (AEB) i elektronske kontrole stabilnosti (ESC). Međutim, čak i kod novih automobila, neki sigurnosni sistemi nisu standardna oprema. Znatno broj mladih vozača u prometu će vještinu upravljanja vozilom smatrati važnijom od sposobnosti sigurne vožnje. Ipak, čak i oni koji žele biti sigurni na cesti su izloženi većem riziku od prometnih nesreća.

2.5. UTJECAJ PRITISKA GRUPE PUTNIKA NA VOZAČA

Razne studije su pokazale da se rizik od sudara kod mladih vozača značajno povećava prisutnošću putnika slične dobi u vozilu, posebno ako su i vozač i putnici muškarci. U studiji registra sudara tinejdžerskih vozača, Williams (2000.) je otkrio da se rizik od sudara povećava s brojem putnika u automobilu. Među vozačima u dobi od 17 do 18 godina, rizik od sudara bio je četiri puta veći s tri putnika, nego kada su vozili sami. Među vozačima u dobi od 18 do 19 godina rizik je bio dvostruko veći, a među starijim vozačima rizik se smanjio s putnicima. Važno je napomenuti da se stope smrtnosti tinejdžerskih vozača nisu povećale pri prevozu putnika koji su imali 30 ili više godina.

Isto istraživanje zaključilo je da prijevoz putnika dramatično povećava razinu rizika među 16-godišnjim i 17-godišnjim muškarcima; primjerice, rizik od smrtnosti bio je 3,48 puta veći za 16-godišnjeg muškarca s putnicima u usporedbi s istom osobom bez putnika.

Također je važno napomenuti da, osim povećanja rizika od sudara, prisutnost putnika također povećava potencijalnu težinu sudara, makar samo zato što povećava broj osoba koje mogu poginuti ili biti ozlijeđene u prometnoj nesreći.

3. UNAPRJEĐENJE SIGURNOSTI NOVIH VOZAČA

Na temelju dobre prakse i učinkovitosti, mogu se razmatrati brojne mjere s ciljem poboljšanja sigurnost mladih vozača u prometu. Razvrstane su u pet kategorija i to: Opće sigurnosne mjere, Obuka vozača, Izloženost riziku, Zakonodavstvo i Sigurnija vozila.

3.1. OPĆE SIGURNOSNE MJERE

Kvalitetno zakonodavstvo o sigurnosti prometa i njegova provedba usmjereni su na najopasnije aktivnosti, one za koje je dokazano da povećavaju rizik od sudara i težinu ozljeda, poput prebrze vožnje, vožnje pod utjecajem alkohola, droga i ometanja pozornosti te nekorištenja sigurnosnih pojaseva ili zaštitinih kaciga. Osiguravanje provedbe postojećeg zakonodavstva o sigurnosti u prometu izravno koristi mladim novim vozačima u prometu. Jedan od načina poboljšanja razine sigurnosti među mladim novim vozačima u prometu je općenito jačanje sustava kaznenih bodova, a posebno postavljanjem nižeg praga bodova za gubitak vozačke dozvole ili druge kazne.

Sukladno zakonskim odredbama [10] osobi u BiH koja prvi put stekne pravo upravljanja motornim vozilom kategorije B, koja u toku dvije godine od dana stjecanja prava upravljanja motornim vozilom kategorije B sakupi četiri kaznena boda, nadležno tijelo za izdavanje vozačke dozvole oduzeće i poništiti dozvolu, čime ona gubi pravo upravljanja motornim vozilom. To je odredba koja se odnosi na mlade nove vozače. Osim kaznenih bodova, na mlade nove vozače se odnosi i zakonska odredba koja osobi koja prvi put steknu vozačku dozvolu nalaže obvezu da upravlja vozilom koje je obilježeno posebnim znakom, u trajanju od dvije godine. Primjerice, u Španjolskoj i Francuskoj, novi vozači gube vozačku dozvolu nakon što skupe šest kaznenih bodova, a u Hrvatskoj devet, umjesto standardnih 12. Ako se to dogodi, moraju ponovno u cijelosti polagati vozački ispit.

Jedna od kvalitetnih mjera koja omogućava bolju sigurnost novih mladih vozača je učinkovit i siguran sustav javnog prijevoza. Pomaže u pružanju održive alternative mladima i smanjuje izloženost rizičnijim načinima ponašanja u prometu poput vožnje i biciklizma. To je još jedan razlog zašto bi države trebale promicati proširenje, kvalitetu i korištenje javnog prijevoza, a obrnuto bi trebalo obeshrabrivati opasnije načine prijevoza. Primjerice, Nizozemska je uvela besplatnu kartu za javni prijevoz za studente, što je rezultiralo trajnim smanjenjem vožnje mladih u dobi od 18 do 24 godine i posljedičnim smanjenjem broja prometnih nesreća.

Brzina je jedan od glavnih uzroka smrti u prometnim nesrećama, a što se odnosi i na nove mlade vozače. Oni imaju problem prilagodbe brzine uvjetima vožnje na cesti. Bolja primjena postojećih ograničenja brzine i efektivna primjena nižih ograničenja brzine stoga bi pomogla u smanjenju smrtnih slučajeva općenito među vozačima. Dobar primjer ograničenja brzine u zakonodavstvu BiH odnosi se na nove mlade vozače koji su dobili vozačku dozvolu za kategoriju vozila A1, A, B ili C1. Oni ne smiju dvije godine od dana izdavanja vozačke dozvole upravljati vozilom na cesti brzinom većom od 70 km/h, na cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila i na brzom cesti brzinom većom od 90 km/h, odnosno 120 km/h na autocesti, niti tim vozilom smiju vući priključno vozilo, a ni organizirano prevoziti djecu.

3.2. OBUKA VOZAČA

Obuka vozača omogućava stejanje znanja, navika i ponašanja, odnosno kompetencija potrebnih za sigurno i pametno upravljanje vozilom u prometu. Obuhvaća formalnu obuku (pod nadzorom licenciranog instruktora vožnje) i neformalnu obuku (obuka u pratnji roditelja). Obrazovanje o mobilnosti i sigurnosti prometa usmjereno na stjecanje pozitivnih navika mladih osoba za sigurno ponašanje u prometu, kao i na načine kako najbolje razviti svijest o rizicima u prometu. Brojne države pružaju obrazovanje o mobilnosti i sigurnosti u prometu u vrtićima i osnovnim školama od najranije dobi, a neke nude obrazovanje koje je više usmjereno na nove vozače automobila i motocikala. Obuka i obrazovanje trebaju imati ključnu ulogu u razvoju sigurnog i pametnog ponašanja u prometu, a polaganje vozačkog ispita treba omogućiti kontinuirano unaprjeđenje i bolju kvalitetu obuke i sigurnog sudjelovanje u prometu.

3.3. IZLOŽENOST RIZIKU

Problem novih mladih vozača koji tek počinju samostalno upravljati vozilom u prometu zahtjevnije je riješiti od drugih problema sigurnosti u prometu. Zbog biološkog sazrijevanja i rane emocionalne zrelosti, mladi vozači u pravilu se ponašaju rizičnije s dozom avanturizma od starijih i iskusnijih vozača. Cilj je da novi mladi vozači zbog visokog rizika sudjelovanja u prometnim nesrećama manje voze, na uštrb poticanja korištenja javnog prijevoza. Ova mjera sigurnosti u prometu, ima snažan utjecaj na sigurnost u prometu, a naročito na sudjelovanje novih mladih muških vozača.

3.4. ZAKONODAVSTVO

Učinak pojedinih zakonskih mjera na poboljšanje sigurnosti novih mladih vozača može biti ostvariv samo dosljednom provedbom. Dobar primjer je zakonsko određenje najniže razine alkohola u krvi za nove mlade vozače. Pojedina istraživanja pokazuju da snižavanje dopuštene razine alkohola u krvi za nove mlade vozače rezultira manjim brojem prometnih nesreća. Međutim, primjerice u Nizozemskoj, istraživanje pokazuje da nije došlo do učinka smanjenja vožnje pod utjecajem alkohola, niti se broj prometnih nesreća izazvanih vožnjom pod utjecajem alkohola smanjio. Bez obzira na takve rezultate istraživanja, međunarodna meta-analiza pokazuje da provedba zakonske odredbe o zabrani vožnje pod utjecajem alkohola smanjuje rizik od prometnih nesreća. Stoga, niske granice alkohola u krvi za nove mlade vozače mogu biti učinkovita mjera samo ako se dosljedno provode.

3.5. SIGURNIJA VOZILA

Tehnologija i dizajn vozila se već dugo koriste kako bi se smanjile posljedice prometnih nesreća. Unaprijeđeni dizajn vozila i otpornost na sudare pomažu u zaštiti putnika u slučaju nesreće. U novije vrijeme, fokus je na naprednim sustavima pomoći vozaču u cilju spriječavanja sudara i pravodobnog reagiranja na opasne situacije tijekom vožnje. Međutim, nove tehnologije mogu biti i uzrok ometanja. Navigacioni uređaji, mobilni telefoni i sustavi za zabavu u automobilu mogu odvratiti pažnju novih mladih vozača od vožnje. Pri tome, je važno znati da i sigurnosne tehnologije mogu stvoriti probleme vozačima koji nemaju potrebno znanje za pravilno i sigurno rukovanje i uporabu tijekom vožnje.

ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Broj poginulih osoba u prometnim nesrećama među novim mladim vozačima i dalje je na neprihvatljivo visokoj razini u pojedinim državama i u EU. Potrebne su ciljane i konkretne mjere kako bi se smanjio broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda. Takav pristup zahtijeva pojačano i kontinuirano djelovanje svih razina tijela i subjekata nadležnih za sigurnost cestovnog prometa u svakoj pojedinoj državi.

Priroda i razmjere problema sigurnosti novih mladih vozača u prometu razlikuju se od države do države i unutar EU. Međutim, ono što je zajedničko su mjere čija provedba daje rezultate. To pokazuju primjeri dobre prakse u državama koje imaju nisku stopu smrtnosti sudjelovanja u prometnim nesrećama. Novi mladi vozači bit će sigurniji u prometu, ako se utvrđene mjere i aktivnosti kontinuirano i dosljedno provode. Svaka država treba detektirati probleme, utvrditi najčešće izazove, donijeti potrebne strategije i sukladno uvjetima i postavljenim ciljevima dosljedno ih i sustavno provoditi.

LITERATURA

- [1] Atchison, L. (2016.). Reducing casualties involving young drivers and riders in Europe.
- [2] Alfonsi, R., Ammari, A., Usami, D. S. (2018.). Lack of driving experience. European Road Safety Decision Support System. H2020 – SafetyCube.
- [3] ECMT / OECD (2006.). Young drivers – The Road to Safety.
- [4] Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske (2025). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2024. Zagreb.
- [5] European Commission (2024.). Facts and Figures Main Figures. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.
- [6] <https://bihamk.ba/> (05.07.2025.)
- [7] www.roadsafety-dss.eu (03.07.2025.)
- [8] https://commission.europa.eu/index_en (03.07.2025.)
- [9] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_sf_roadus/default/table?lang=en (05.07.2025.)
- [10] Zakon o osnovama sigurnosti prometa na cestama u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj: 79/2014., 81/2015., 97/2015., 78/2019., 26/2020., 53/2022, 87/2023.).