

ANALIZA PROMETNIH NESREĆA MLADIH VOZAČA ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE

Ana-Mari Janković
Martina Ljubić Hinić

Veleučilište u Šibeniku, Trg Andrije Hebranga 11, 22 000 Šibenik, Hrvatska

Nikica Božić

MUP-PU- Šibensko-kninska, Velimira Škorpika 5, 22 000 Šibenik, Hrvatska

Sažetak

Sve zemlje svijeta, pa tako i Republika Hrvatska, suočavaju se s prevelikim brojem prometnih nesreća u cestovnom prometu. Stoga se zajedno s ostalim zemljama svijeta uključila u rješavanje tog problema tako da je implementirala u svoj novi „Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011.-2020. godine“ odredbe i smjernice Moskovske deklaracije iz 2009. godine koja sadrži poziv na „Desetljeće akcije za sigurnost cestovnog prometa“ te zacrtane ciljeve u 4. Akcijskom programu Europske komisije. Kako bi se poboljšalo stanje i prometna sigurnost 2011. godine, Hrvatski sabor donio je novi „Zakon o sigurnosti prometa na cestama“. Mladi vozači zauzimaju veliki udio (oko 20%) u prometnim nesrećama Republike Hrvatske. Jedan od ključnih razloga tome je emocionalna nezrelost, stoga je potrebno povećati pozornost na tu skupinu vozača. Time bi se povećalo opće stanje sigurnosti u prometu i direktno sačuvali mladi životi. Ovim istraživanjem htjelo se utvrditi koliki udio u prometnim nesrećama zauzimaju mladi vozači Šibensko-kninske županije s obzirom na vozače bez položenog vozačkog ispita, brzinu neprimjerenu uvjetima i konzumaciju alkohola, te kako obrazovanje, odgoj i određene mjere mogu utjecati kako na sadašnje mlade vozače, tako i na buduće naraštaje. Ulaganje u prometnu kulturu budućih generacija mladih vozača mukotrpan je posao čiji će rezultati tek biti vidljivi u narednom dugoročnom razdoblju.

Ključne riječi: sigurnost cestovnog prometa, mladi vozači, prometne nesreće, mjere, obrazovanje

ANALYSIS OF TRAFFIC ACCIDENTS INVOLVING YOUNG DRIVERS IN THE ŠIBENIK-KNIN COUNTY

Abstract

Like all countries in the world, the Republic of Croatia also has to cope with an excessive number of road accidents. Therefore, alongside other world countries, it attempts to resolve this problem by implementing the provisions and guidelines of the 2009 Moscow Declaration, containing the call for the “Decade of Action for Road Safety“, as well as the 4th Action Programme of the European Commission, in its “National Road Safety Programme of the Republic of Croatia 2011-2020“. In order to improve this situation and traffic safety, in 2011, the Croatian Parliament adopted a new “Road Traffic Safety Act“. Young drivers are involved in a large share (around 20%) of traffic accidents in the Republic of Croatia. One of the key reasons for this is emotional immaturity, wherefore more attention should be paid to this driver group. This would improve general road safety and directly preserve young lives. This research aims to establish the share of young drivers in the Šibenik-Knin County involved in traffic accidents as compared to drivers who have not passed the driving exam, the cases where speed is not appropriate for the existing conditions and cases of alcohol intake, as well as how education, upbringing and specific measures may affect both present-day young drivers and future generations. Investing in the traffic culture of future generations is a painstaking job, with results becoming visible only in long-term future.

Key words: road safety, young drivers, traffic accidents, measures, education

1. UVOD

Sve zemlje svijeta pa tako i Republika Hrvatska suočava se sa prevelikim brojem prometnih nesreća u cestovnom prometu stoga se ona zajedno s ostalim zemljama svijeta uključila u rješavanje tog problema tako da je implementirala u svoj novi „Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011.-2020. godine“ odredbe i smjernice Moskovske deklaracije iz 2009. godine koja sadrži poziv na „Desetljeće akcije za sigurnost cestovnog prometa“ odnosno Deklaraciju Ujedinjenih naroda 62/224 koja je proglasila „Desetljeće akcije za sigurnost cestovnog prometa“ 2010. godine te zacrtane ciljeve u 4. Akcijskom programu Europske komisije. Također da bi se poboljšalo stanje i povećala prometna sigurnost Hrvatski sabor donosi i „Zakon o sigurnosti prometa na cestama“ gdje je trenutno na snazi Zakon iz 2011. godine.

U mlade vozače prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama u Republici Hrvatskoj spadaju vozači u dobi od 16 do 24 godine koji zbog svoje emocionalne nezrelosti zauzimaju veliki udio u prometnim nesrećama. Njihov veliki udio u ukupnom broju prometnih nesreća pod utjecajem alkohola i brzine neprilagođene uvjetima na cesti može se vidjeti na primjeru Šibensko-kninske županije. Stoga je posebna pozornost usmjerena na mlade vozače recidiviste, vozače koji upravljaju vozilima prije stjecanja prava, unaprjeđenje procesa obuke vozača i edukaciju putem kampanja. Suvremeni promet zahtjeva civilizirano i kulturno ponašanje svih sudionika u prometu ponašaju civilizacijski i kulturno što podrazumijeva pridržavanje određenih pravila ponašanja. Republika Hrvatska ulaže velike napore u odgoj i obrazovanje sadašnjih i budućih mladih vozača koji će jednog dana svojim odgovornim ponašanjem pridonijeti povećanju sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske.

2. POVEĆANJE SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA RH

U cilju smanjenja stradanja 19. i 20. studenog 2009. godine u Moskvi je održana 1. Ministarska konferencija o sigurnosti cestovnog prometa i tom je prilikom usvojena Moskovska deklaracija koja sadrži poziv na „Desetljeće akcije za sigurnost

cestovnog prometa“. Generalna skupština Ujedinjenih naroda 2. ožujka 2010. proglasila je „Desetljeće akcije za sigurnost cestovnog prometa“. Rezolucija, koju je podržalo 100 zemalja, promiče cilj da se stabilizira i smanji broj žrtava na cestama s ciljem 50% smanjenja predviđenog broja žrtava na cestama do 2020. godine. Ako bi se taj cilj postigao bilo bi sačuvano 5 milijuna života, broj ozlijeđenih bio bi znatno manji, a ušteda u društvu bi bila 30 milijuna dolara.[1]

U srpnju 2010. Europska komisija usvojila je „4. Akcijski program za za sigurnost cestovnog prometa za razdoblje od 2011. do 2020. godine“ koji bi trebao biti okvir za nacionalne strategije svih zemalja Europske unije. Skori ulazak Republike Hrvatske u Europsku uniju nametnuo je potrebu da i Republika Hrvatska implementira u svoj Nacionalni program okvire djelovanja i ciljeve zacrtane u 4. Akcijskom programu.[1]

Vlade Republike Hrvatske od 1994. godine periodično (1994., 1996., 2001., 2006.) donose „Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa“ kojim se teži smanjenju stradanja na cestama u uvjetima povećanja i ubrzanja cestovnog prometa. Tijekom provedbe Nacionalnog programa 2006.-2010. ostvarena je svrha programa, a to je smanjenje broja poginulih u prometnim nesrećama na razinu od 10 poginulih na 100 000 stanovnika godišnje, što predstavlja do sada najbolji rezultat u smanjenju broja najtežih prometnih nesreća i stradanja u njima. To je postignuto 2010. godine kada je u prometnim nesrećama na hrvatskim cestama poginulo 426 osoba što znači da je bilo 9.6 poginulih na 100 000 stanovnika. U odnosu na 2008. osim smanjenja broja poginulih u prometu za 36% smanjio se i broj teško i lakše ozlijeđenih osoba u prometnim nesrećama kada je bilo zabilježeno 15 poginulih na 100 000 stanovnika.[2] Novi „Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011.-2020. godine“ donešen je 14. travnja 2011. On se programski poklapa s odredbama i smjernicama Moskovske deklaracije iz 2009. godine odnosno rezolucije Ujedinjenih naroda 62/255 iz ožujka 2010. i 4. Akcijskog programa Europske komisije. Glavni cilj Nacionalnog programa je smanjenje broja poginulih u prometnim nesrećama za 50% odnosno 213 poginulih osoba na hrvatskim prometnicama na kraju 2020. godine. Ovaj zacrtani cilj ostvariv je ukoliko će postojati stvarna, a ne samo deklarativna

podrška najviših državnih tijela i pojedinaca te ako se u njegovu realizaciju uključe i institucije civilnog društva.

Da bi se poboljšalo stanje i povećala prometna sigurnost 2004. godine Hrvatski sabor donio je „Zakon o sigurnosti prometa na cestama“ koji je kod sudionika u prometu izazvao pozitivne promjene u ponašanju, ali samo u prvih godinu dana gdje je u 2005. godini bilo najmanje poginulih u posljednjih deset godina, ali je do 2008. godine broj poginulih porastao za 11,2%. Nakon njega uslijedio je novi „Zakon o sigurnosti prometa na cestama“ 2008. godine koji nije odmah ostavio traga u statistici prometnih nesreća jer je u 2008. godini u odnosu na 2007. godinu poginulih bilo više za 7,3%, ali je već u 2009. godini broj poginulih bio najmanji u posljednjih deset godina i nastavio se smanjivati i u 2010. godini.[2] Danas je na snazi „Zakon o sigurnosti prometa na cestama“ iz 2011. godine.

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama iz 2011. godine utvrđena su temeljna načela međusobnih odnosa, ponašanja sudionika i drugih subjekata u prometu na cesti, osnovni uvjeti kojima moraju udovoljavati ceste glede sigurnosti prometa, pravila prometa na cestama, sustav prometnih znakova i znakova koje daju ovlaštene osobe, dužnosti u slučaju prometne nesreće, osposobljavanje kandidata za vozače, polaganje vozačkog ispita i uvjeti za stjecanje prava na upravljanje vozilima, vuča vozila, uređaji i oprema koje moraju imati vozila, dimenzije, ukupna masa i osovinsko opterećenje vozila te uvjeti kojima moraju udovoljavati vozila u prometu na cestama.[3]

3. PROMETNE NESREĆE I MLADI VOZAČI

Sudjelovanje mladih vozača u prometnim nesrećama stalno je prisutno i predstavlja značajan društveni problem. Stradavanja u prometu osim velikih materijalnih troškova nanose i nepovratnu štetu gubitka ljudskih života. [4]

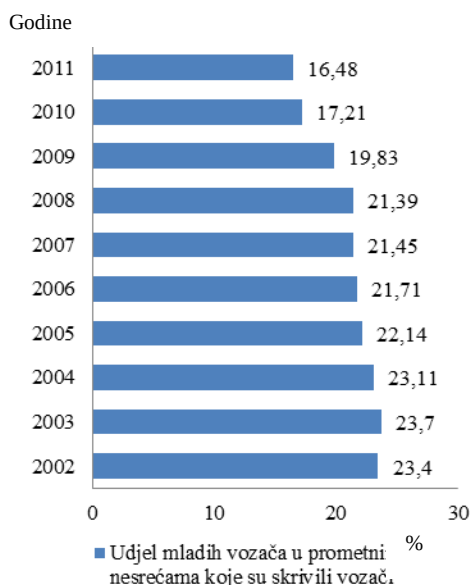
Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama „prometna nesreća“ je događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta. Nije prometna nesreća kada je

radno vozilo, radni stroj, motokultivator, traktor ili zaprežno vozilo, krećući se po nerazvrstanoj cesti ili pri obavljanju radova u pokretu, sletjelo s nerazvrstane ceste ili se prevrnuo ili udarilo u neku prirodnu zapreku, a pritom ne sudjeluje drugo vozilo ili pješak i kada tim događajem drugoj osobi nije prouzročena šteta.[3]

Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama „mladi vozač“ je vozač u dobi od 16 do 24 godine. Mladi vozač ne smije upravljati vozilom na cesti brzinom većom od 80 km na sat, na brzini cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila brzinom većom od 100 km na sat odnosno 120 km na sat na autocesti. Zatim ne smije upravljati niti početi upravljati motornim vozilom ako u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili ako pokazuje znakove alkoholiziranosti ili utjecaja droga. Također mladi vozač koji je položio ispit za B kategoriju vozila ne smije upravljati osobnim automobilom čija snaga motora prelazi 80 kW, a ukoliko postupi suprotno tome kaznit će se za prekršaj novčanom kaznom od 1 000 kuna.[3]

Starosna dob vozača utječe na broj prometnih nesreća. Najviše prometnih nesreća u proteklih 10 godina izazvali su vozači dobne skupine između 21-29 godine u koju spadaju i mladi vozači. Udio mladih vozača u prometnim nesrećama koje su skrivili vozači u posljednjih 10 godina oscilira i kreće se oko 20% s time da od 2009. počinje drastičnije opadati i 2011. iznosi 16,48% (grafikon 1.). Usprkos tome udio prometnih nesreća koje su uzrokovali mladi vozači zauzima veliki udio u ukupnom broju prometnih nesreća s obzirom da mladi vozači, kada se pogleda 2011. u kojoj bilo evidentirano 209 321 mladih vozača od 2 250 877 registriranih vozača, zauzimaju 9,30% udjela u ukupnom broju svih vozača Republike Hrvatske.[5] Istraživanje o mladim vozačima provedeno u Sloveniji pokazuje da mladi vozači sudjeluju u prometnim nesrećama s udjelom od 11,00% što predstavlja veliki udio s obzirom da oni čine jedva 10,90% slovenske populacije. Usporedbom ovih podataka s Republikom Hrvatskom može se vidjeti da se i druge zemlje suočavaju s problemom velikog udjela mladih vozača u prometnim nesrećama.[6]

Grafikon 1. Udio mladih vozača u prometnim nesrećama koje su skrivili vozači u proteklih 10 godina



Izvor: Vlastita izrada prema podacima iz „Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2011.“, Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb, 2012.

U najčešće uzroke prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači pripada brzina neprimjerena uvjetima, a iza koje slijedi vožnja na nedovoljno udaljenosti i nepoštivanje prednosti prolaza. Ovi najčešći uzroci mogu se povezati sa starosnom dobi vozača, njegovim iskustvom i prometnom kulturom. [2]

Prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola u razdoblju od 2002. do 2011. se smanjio za 44,62%, a i bez položenog vozačkog ispita za 59,60%.

4. ANALIZA PROMETNIH NESREĆA MLADIH VOZAČA ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE

Istraživanjem se fokusiralo na skupinu mladih vozača (16 – 24 godina životne starosti) s obzirom na vozače bez položenog vozačkog ispita, brzinu neprimjerenu uvjetima na cesti i konzumaciju alkohola. Vremenski period istraživanja obuhvatio je razdoblje od 2006. do 2012. godine, a korišteni su statistički podaci Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske.

Mladi vozači u Šibensko kninskoj županiji sudjelovali su bez položenog vozačkog ispita u 1% prometnih nesreća u razdoblju od 2006. do 2012.

godine. U nesrećama kojima je bio uzrok brzina neprimjerena uvjetima na cesti sudjelovali su sa 42% u istom razdoblju te mladi vozači koji su konzumirali alkohol te tako prouzročili prometne nesreće sudjelovali su sa 28%. Posebice je zanimljiv (traumatičan) ovaj podatak da su u nesrećama kao uzrok nesreće zbog neprimjerene brzine te konzumacije alkohola prednjačili mladi vozači.

U tablici 1. prikazan je pregled udjela prometnih nesreća sa obzirom na uzroke koje su prouzročili mladi vozači Šibensko kninske županije.

Tablica 1. Udio nesreća prema uzroku koji su prouzročili mladi vozači

Godina	Konzum	Bez	Brzina
2012.	21%	1%	33%
2011.	21%	1%	39%
2010.	33%	1%	40%
2009.	22%	3%	38%
2008.	29%	1%	44%
2007.	29%	2%	43%
2006.	35%	1%	47%

Izvor: Vlastita izrada prema podacima MUP-PU-Šibensko-kninska, Republika Hrvatska

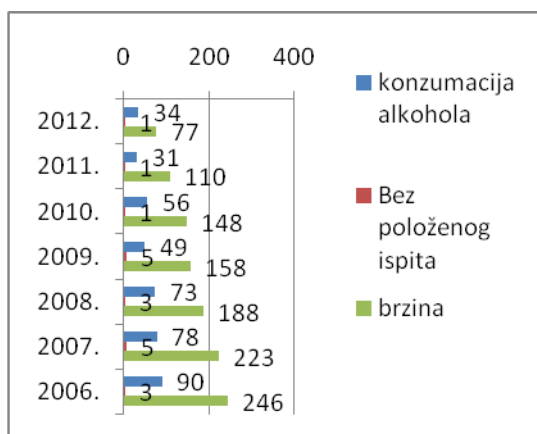
Mladi vozači bez položenog ispita u 2006. godini prouzročili su 3, u 2007. 5, u 2008. 3, u 2009. 5, u 2010., 2011. i 2012. 1 prometnu nesreću. Promatrajući razdoblje može se zaključiti da je trend opadajući sa oscilacijama u 2007. i 2009. te stabilan posljednje tri godine.

Mladi vozači sa brzinom neprimjerenom uvjetima na cesti u 2006. godini prouzročili su 246, u 2007. 223, u 2008. 188, u 2009. 158, u 2010. 148, 2011. 110 i 2012. 77 prometnih nesreća. Promatrajući razdoblje može se zaključiti da je trend stabilno opadajući.

Mladi vozači s konzumacijom alkohola u 2006. godini prouzročili su 90, u 2007. 78, u 2008. 73, u 2009. 49, u 2010. 56, 2011. 31 i 2012. 34 prometne nesreće. Promatrajući razdoblje može se zaključiti da je trend opadajući sa oscilacijama u 2010. i 2012. godini.

Na slici 1. prikazana je statistika za mlade vozače s obzirom na vozače bez položenog vozačkog ispita, brzinu neprimjerenu uvjetima na cesti i konzumaciju alkohola.

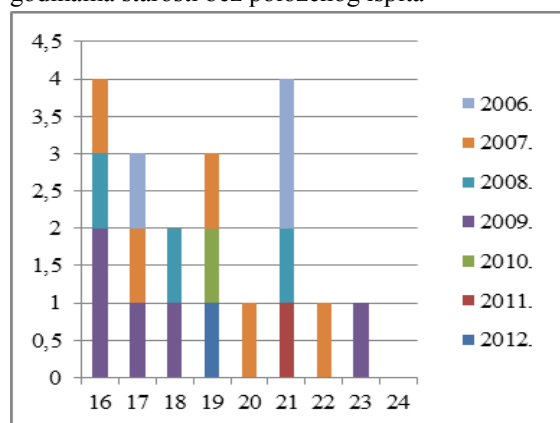
Slika 1. Grafički prikaz statistike mladih vozača



Izvor: Vlastita izrada prema podacima MUP-PU-Šibensko-kninska, Republika Hrvatska

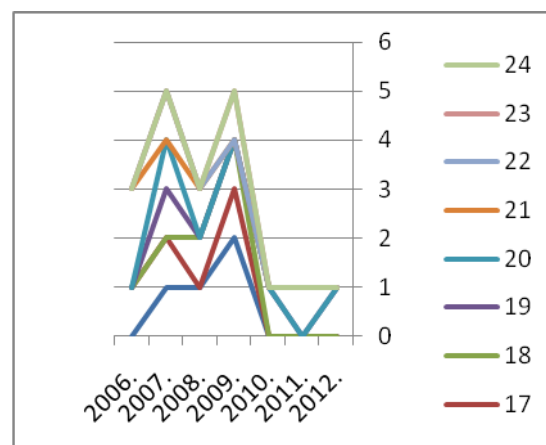
Mladi vozači bez položenog ispita sa 16 i 21 godinu starosti sudjelovali su u 21% prometnih nesreća, sa 17 i 19 godina starosti u 16%, sa 18 godina u 11%, a sa 20, 22 i 23 godine starosti u 5% prometnih nesreća (slika 2. i 3.).

Slika 2. Grafički prikaz statistike mladih vozača po godinama starosti bez položenog ispita



Izvor: Vlastita izrada prema podacima MUP-PU-Šibensko-kninska, Republika Hrvatska

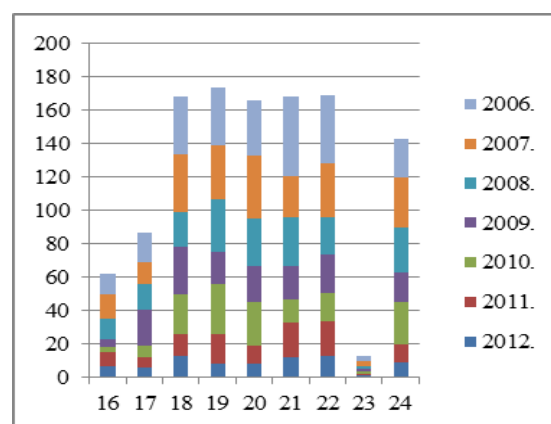
Slika 3. Grafički prikaz trenda mladih vozača po godinama bez položenog ispita



Izvor: Vlastita izrada prema podacima MUP-PU-Šibensko-kninska, Republika Hrvatska

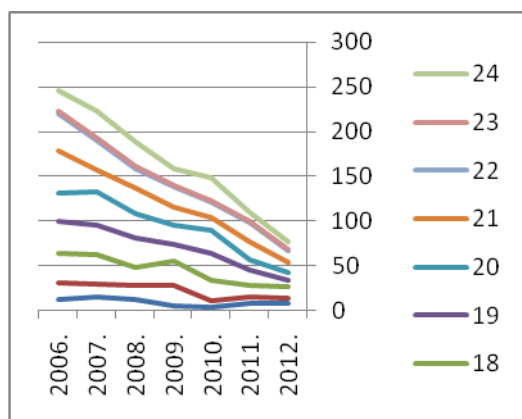
Mladi vozači s brzinom neprimjerenom uvjetima na cesti sa 16 godina starosti sudjelovali su u 2% prometnih nesreća, sa 17 godina u 3%, s 18 godina u 9%, s 19 godina u 11%, s 20 godina u 16%, s 21 godinom u 17%, s 22 godine u 12% te s 23 i 24 godine starosti sa 15% prometnih nesreća (slika 4. i 5.).

Slika 4. Grafički prikaz statistike mladih vozača po godinama starosti sa brzinom kao uzrok

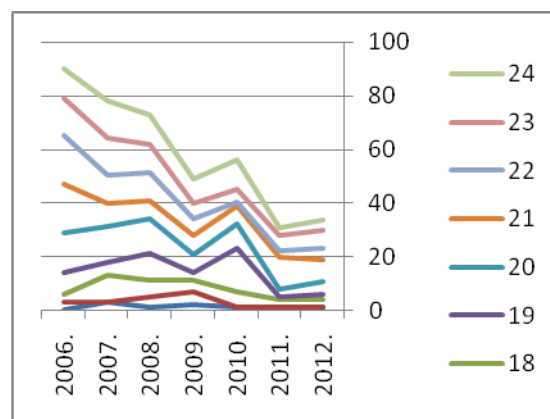


Izvor: Vlastita izrada prema podacima MUP-PU-Šibensko-kninska, Republika Hrvatska

Slika 5. Grafički prikaz trenda mladih vozača po godinama s brzinom kao uzrok



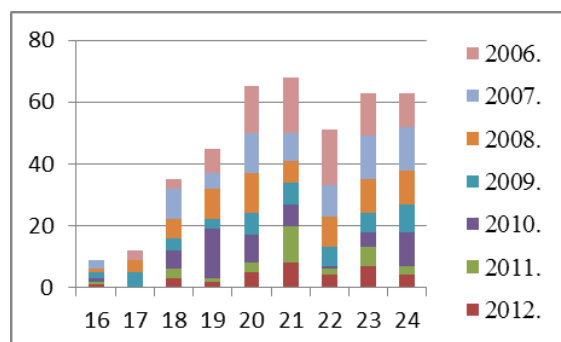
Izvor: Vlastita izrada prema podacima MUP-PU-Šibensko-kninska, Republika Hrvatska



Izvor: Vlastita izrada prema podacima MUP-PU-Šibensko-kninska, Republika Hrvatska

Mladi vozači s konzumacijom alkohola u 16 godini starosti prouzročili su 2% prometnih nesreća, u 17 godini 3%, u 18 godini 9%, u 19 godini 11%, u 20 godini 16%, u 21 godini 17%, u 22 godini 12%, u 23 godini 15% i 24 godini 15% prometnih nesreća (slika 6. i 7.).

Slika 6. Grafički prikaz statistike mladih vozača po godinama starosti s konzumacijom alkohola



Izvor: Vlastita izrada prema podacima MUP-PU-Šibensko-kninska, Republika Hrvatska

Slika 7. Grafički prikaz trenda mladih vozača po godinama s konzumacijom alkohola

5. SIGURNOST PROMETA POD OKRILJEM OBRAZOVANJA I ODGOJA BUDUĆIH VOZAČA

Pravila suvremenog prometnog ponašanja svih sudionika u prometu Republike Hrvatske određena su zakonom o sigurnosti pojedinih oblika prometa[7] gdje je glede cestovnog prometa danas na snazi „Zakon o sigurnosti prometa na cestama“ iz 2011. godine koji je opisan u prethodnom poglavlju.[3]

Obrazovanje vozača provodi se u autoškolama i srednjim školama, za zanimanje vozač, provodi se prema propisanom programu koji obuhvaća nastavne predmete Prometni propisi i sigurnosna pravila, Upravljanje vozilom i Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći. Prije početka osposobljavanja kandidati za vozače moraju se podvrgnuti zdravstvenom pregledu za vozače, a dužni su provoditi i nadzorne zdravstvene preglede. Vozački ispit polažu samo kandidati za vozača koji su završili osposobljavanje po propisanom programu i koji su navršili broj godina potrebnih za izdavanje vozačkih dozvola za kategoriju za koju su se osposobili.[3] Troškove osposobljavanja kandidata za vozača u autoškolama snosi sam kandidat za vozača.

Odgojna komponenta u sustavu osposobljavanja vozača mora biti ključna međutim odgajanje je dugotrajan proces koji prelazi okvire sustava osposobljavanja vozača. Odgoj treba početi od najranijeg djetinjstva i sustavno mora biti prisutan u svim segmentima razvoja djeteta koji će biti budući vozač.[8]

Republika Hrvatska provodi prometni odgoj odnosno vrši upoznavanje budućih vozača, prije njihovog osposobljavanja za vozače u autoškolama,

i ostalih sudionika u prometu s prometnom kulturom i prometnim propisima putem raznih natjecanja iz poznavanja prometne kulture, časopisa, programa za roditelje jer su roditelji ti koji provode obiteljski prometni odgoj itd.

6. PRIJEDLOG SMANJENJA PROMETNIH NESREĆA MLADIH VOZAČA

Predložiti efikasnu mjeru za smanjenje prometnih nesreća koje uzrokuju mladi vozači nije niti najmanje lako, kako u Republici Hrvatskoj tako i u cijelom svijetu. Prijetnje kaznama sudionicima u prometu ne daju ozbiljne i trajne rezultate tako da bi trebalo sa stajališta sigurnosti poduzeti i druge mjere. Nije upitno da bi trebalo otkloniti opasna mjesta na cesti[9], ali sa stajališta sigurnosti mladih u prometu trebalo bi djelovati preventivno i edukativno.

Pojedine mjere odnosno korake treba provoditi od predškolske dobi jer čovjeka je kasnije teško mijenjati. Prvi korak bio bi podizanje prometne kulture kako djece predškolske i školske dobi tako i roditelja jer oni sudjeluju kako u prometu tako i u odgoju svoje djece. Iako su se proteklih godina počele provoditi razne akcije vezane za sigurnost u prometu u vrtićima i osnovnim školama rezultati će se vidjeti tek u budućnosti kada ta djeca odrastu i postanu vozači. U školama bi se trebale češće provoditi edukacije o štetnosti alkohola kako na zdravlje tako i na sigurnost u prometu.

Drugi korak bi bio s obzirom kako se broj prometnih nesreća smanjuje s iskustvom povećati broj sati vožnje u auto školama jer završetkom auto škole, treba proći još neko vrijeme da steknemo vještinu dobrog upravljanja vozilom.

Iako se odustalo od Centara sigurne vožnje trebalo bi se ponovo razmisliti o njihovom uključivanju u obuku budućih mladih vozača, ali s aspekta da svi vozači nakon položenog vozačkog ispita prođu Program sigurne vožnje, ali da ne dobivaju nikakve potvrde već samo da steknu dojam koliko neprimjerena vožnja uvjetima na cesti može biti opasna. Davanje potvrde budućim vozačima da sada znaju voziti u različitim uvjetima na cesti ne bi bilo primjereno jer simulacijom se mogu simulirati određene pojave na cesti, ali one nikada u potpunosti ne mogu biti iste kao one u stvarnom svijetu jer je promet dinamički sustav koji se

neprekidno mijenja, a pojedine pojave se ne mogu predvidjeti.

Dosadašnji povećani nadzor policije u dane vikenda trebao bi se još pojačati te bi trebalo vršiti dodatna testiranja mladih vozača na alkohol pri sjedanju u vozilo ispred diskoteka i mjesta gdje se okupljaju mladi tako da im se uopće ne dozvoli uključivanje u promet ukoliko imaju nedozvoljenu razinu alkohola u krvi. Ukoliko bi bili pod utjecajem alkohola jedan od prijedloga za odlazak kući bile bi taxi službe koje su trenutno u Republici Hrvatskoj cijenom vrlo povoljne.

Također jedan od mogućih prijedloga za smanjenje prometnih nesreća su ugradnja limitatora brzine u vozila kojima mladi vozači upravljaju te vožnja osobnih automobila s manjom snagom motora od one dane Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.

7. ZAKLJUČAK

U Republici Hrvatskoj prometne nesreće i njihove posljedice veće su nego u najrazvijenijim zemljama Europske unije zbog razlike u cestovnoj infrastrukturi i prometnoj kulturi.

Policija je uspjela kroz svoje redovne i izvanredne zadatke temeljene na Planu preventivnog i represivnog djelovanja, koji je usklađen s odrednicama Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske, pridonijeti boljem stanju sigurnosti na prometnicama odnosno smanjenju smrtnosti na cestama.

Na primjeru Šibensko-kninske županije može se vidjeti da Republika Hrvatska svojim mjerama postiže pozitivne rezultate u smanjenju broja prometnih nesreća mladih vozača, ali što je još uvijek nedovoljno s obzirom na udio koji zauzimaju kako u ukupnom broju prometnih nesreća Šibensko-kninske županije tako i na razini države.

Postoji puno čimbenika koji utječu na ponašanje mladih vozača u prometu kao što su: iskustvo, starosna dob, spol, fiziološka i emotivna razvijenost, osobnost, društvene norme, socio-ekonomski uvjeti pojedinca, sposobnost, pritisak društva, buntovništvo u kulturi mladih, uzori, alkohol, droga, umor, emocije, korištenje mobilnog telefona itd. i svi oni otežavaju pronalaženje pravog rješenja.

S obzirom da su istraživanja pokazala da kazne ne utječu na promjenu ponašanja rješenja bi trebalo tražiti negdje drugdje. Povećanje prometne kulture

svakako bi utjecalo na smanjenje prometnih nesreća koje uzrokuju mladi vozači stoga bi na tome trebalo biti težište kao jedne od preventivnih mjera. Promicanje prometne kulture i prometnog odgoja djece u predškolskoj i školskoj dobi te njihovih roditelja dugotrajan je i mukotrpan proces koji će se gledajući dugoročno isplatiti, a rezultati će se vidjeti kada ta djeca jednog dana postanu mladi vozači.

LITERATURA

- [1] <http://www.mup.hr/main.aspx?id=92967>
- [2] Ministarstvo unutarnjih poslova: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2010., Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb, 2011.
- [3] Zakon o sigurnosti prometa na cestama 2011., N.N. 67-2224/2008, 48-1197/2010, 74-1575/2011
- [4] Z. Kavran, S. Alispahić, M. Kordić: Dodatna obuka vozača u funkciji sigurnosti cestovnog prometa, Nezgode i nesreće u prometu i mjere za njihovo sprečavanje, ISBN 9789531547901, str. 68-74, Zagreb, 2007.
- [5] Ministarstvo unutarnjih poslova: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2011., Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Zagreb, 2012.
- [6] M. Zanne, A. Groznik, E. Twrdy: Assessment of traffic safety among young people aged 15 to 24 in Slovenia, Promet – Traffic&Transportation, Vol. 25, No. 2, 147-156, Zagreb, 2013.
- [7] Poredoš D., Stašević I, Ivoš Z.: Kultura prometnog ponašanja sudionika u prometu, Policija i sigurnost (1330-0229) 11 (4-6), 243-256, 2002.
- [8] <http://regionalni.com/tocka-na-i/savjeti/odgoj-vozaca-3891/>
- [9] <http://arhiv.slobodnadalmacija.hr/20040704/novosti05.asp>