

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Katarina Blatnik

Mladostniki in varnost cestnega prometa v Sloveniji

Diplomsko delo

Ljubljana, 2016

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Katarina Blatnik

Mentor: izr. prof. dr. Damjan Lajh

Mladostniki in varnost cestnega prometa v Sloveniji

Diplomsko delo

Ljubljana, 2016

ZAHVALA

Zahvaljujem se vsem, ki ste mi stali ob strani, me spodbujali in potrpežljivo čakali, da sem premagala samo sebe ter naredila še zadnji korak k zmagi.

Zahvaljujem se tudi mentorju, izr. prof. dr. Damjanu Lajhu za vso pomoč in hiter odziv.

Mladostniki in varnost cestnega prometa v Sloveniji

Tudi na globalni ravni je prometna nesreča glavni vzrok umrljivosti mladih med 18 in 24. letom starosti. Tudi verjetnost, da so udeleženi v prometnih nesrečah je v povprečju trikrat večja kot pri ostalih starostnih skupinah.

V letu 2015 je v Sloveniji umrlo 17 mladih v starosti 14 do 24 let, kar je več kot 14 % vseh smrtnih žrtev. Mladi so najpogosteje udeleženi v prometnih nesrečah kot vozniki osebnih avtomobilov ter potniki v njih, v nekoliko manjši meri pa tudi kot vozniki motornih koles ter kot pešci in kolesarji.

Krivca za takšno stanje ne smemo iskati v starosti temveč pri nekaterih dejavnikih, ki so posebej značilni za mlade: pomanjkanje (vozniških) izkušenj; življenjski slog, ki je nagnjen k tveganemu obnašanju, razširjena uporaba različnih avdio in mobilnih naprav; osebnostne značilnosti itd..

Na prometno varnost mladih lahko vplivamo preko zakonodajnih rešitev, kazenskih sankcij, izboljšanja varnosti cest in vozil ter seveda preventivnih aktivnosti, vendar lahko do trajnejših sprememb in rešitev pridemo le z dolgotrajnim povezovanjem vseh teh elementov.

Ključne besede: prometna varnost, mladostniki, prometne nesreče.

Youth and road safety in Slovenia

Even at the global level, the road crashes are the main cause of mortality among young people between 18 and 24 years of age. Statistically young people are more than 3 times more often involved in road accidents.

In Slovenia in 2015, 17 young people aged 14 to 24 years were killed in road crashes, which is more than 14% of all fatalities. Young people are most frequently involved in accidents as car drivers and passengers followed by motorcyclists, pedestrians and cyclists.

The reason for greater endangerment lies not in age but in certain factors which are typical for young people in particular: lack of (driving experience); a lifestyle that is prone to risky behavior; the widespread use of a variety of audio and mobile devices; personality traits, etc..

Greater road safety for young people can be achieved through legislative solutions, criminal sanctions, improving the safety of roads and vehicles and of course preventive activities. But permanent change and solutions can be achieved only with long-term cooperation of all these elements.

Keywords: road safety, adolescents, road crashes.

Kazalo vsebine

1	UVOD	8
1.1	NAMEN IN CILJI NALOGE	8
1.2	METODE RAZISKOVANJA:	9
2	UVODNA TEORETIČNA IZHODIŠČA	10
2.1	VARNOST V CESTNEM PROMETU	10
2.2	ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA	15
2.3	NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI V CESTNEM PROMETU	16
2.4	VIZIJA NIČ	18
2.5	PROMETNA VARNOST SKOZI STATISTIKO	18
3	MLADI IN PROMET	21
3.1	MLADOSTNIŠTVO	21
3.2	PROMETNA VARNOST MLADIH	23
4	NACIONALNE SMERNICE PROMETNE VARNOSTI MLADIH	27
4.1	ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA	27
4.2	NACIONALNI PROGRAMI VARNOSTI V CESTNEM PROMETU	31
5	AKTIVNOSTI VLADNIH IN NEVLADNIH ORGANIZACIJ NA PODROČJU PROMETNE VARNOSTI MLADIH	35
5.1	JAVNA AGENCIJA RS ZA VARNOST PROMETA	35
5.2	MINISTRSTVO ZA ZDRAVJE	36
5.3	POLICIJA	36
5.4	OBČINSKI SVETI ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU	37
5.5	AVTO-MOTO ZVEZA SLOVENIJE	37
5.6	ZVEZA ZDRUŽENJ ŠOFERJEV IN AVTOMEHANIČARJEV SLOVENIJE	38
5.7	ZAVOD VARNA POT	39
5.8	DROGART	40
5.9	ZAVOD VOZIM	40
5.10	FUNDACIJA Z GLAVO NA ZABAVO	40
6	MLADI O PROMETU IN PROMETNI VARNOSTI	42
7	SPLOŠNI PREDLOGI IZBOLJŠANJA VARNOSTI MLADIH V CESTNEM PROMETU	50
8	ZAKLJUČEK	52
9	LITERATURA	55

PRILOGE	57
Priloga A: Mladostniki in promet – vprašalnik	57

KAZALO SLIK

Slika 1.1: Dejavniki, ki vplivajo na varnost v prometu	12
Slika 2.2: Dejavniki tveganja za nastanek prometne nesreče	13

KAZALO GRAFOV

Graf 2.1: Najpogostejši vzroki za nastanek prometne nesreče	14
Graf 2.2: Prikaz števila umrlih v prometnih nesrečah od leta 2007 do 2015	19
Graf 2.3: Prikaz števila poškodovanih v prometnih nesrečah od leta 2007 do 2015	19
Graf 2.4: Uresničevanje ciljev NPVCP do leta 2022	20
Graf 3.1: Statistika mladostnikov, udeleženi v prometnih nesrečah po letih od leta 2007 do 2015	25
Graf 3.2: Statistika umrlih v prometnih nesrečah od leta 2007 do 2015	26
Graf 3.3: Statistika poškodovanih v prometnih nesrečah od leta 2007 do 2015.....	36
Graf 6.1: Vprašanje št. 1: V prometu se počutim varnega/o.	42
Graf 6.2: Vprašanje 2: Meni se nesreča v prometu ne more zgoditi.	43
Graf 6.3: Vprašanje 3: V prometu upoštevam pravila, prometne znake, omejitve.	44
Graf 6.4: Vprašanje 4 in 5: V avtomobilu se pripnem z varnostnim pasom na sprednjem/zadnjem sedežu.	45
Graf 6.5: Vprašanje 6 in 7: Na kolesu/motorju uporabljam varnostno čelado.	46

Graf 6.6: Vprašanje 8: Menim, da udeleženci v prometu ne smejo biti pod vplivom alkohola, drog, zdravil.	47
Graf 6.7: Vprašanje 9: Vozil/a sem se že z osebo, ki je bila pod vplivom alkohola	48
Graf 6.8: Vprašanje 10: Z vinjeno osebo sem se vozil/a	48
Graf 6.9: Vprašanje 11: Voznik pod vplivom alkohola je bil	49

SEZNAM KRATIC

AMZS – Avto-moto zveza Slovenije

AVP – Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa

EU – Evropska unija

HPT – Hujša telesna poškodba

LTP – Lažja telesna poškodba

MZ – Ministrstvo za zdravje

NPVCP – Nacionalni program varnosti cestnega prometa

PV – Prometna varnost

SPV – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

ZCes – Zakon o cestah

ZMV – Zakon o motornih vozilih

ZPrCP – Zakon o pravilih cestnega prometa

ZŠAM – Združenje šoferjev in avtomehanikov

ZVCP – Zakon o varnosti cestnega prometa

ZVoz – Zakon o voznikih

ZVP – Zavod Varna pot

ZZŠAM – Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije

1 UVOD

Z vsakodnevnim spremljanje medijev lahko hitro ugotovimo, da ne mine dan brez prometne nesreče. In v teh nesrečah so premnogokrat udeleženi tudi otroci in predvsem mladostniki. Razlogi za to so različni, med njimi pa so pomembne tudi psihosocialne lastnosti mladostnikov, pomanjkanje izkušenj v prometu in seveda socialno okolje, npr. vrstniki in starši.

Mladostništvo je posebno obdobje v posameznikovem življenju, polno sprememb – telesnih, psiholoških, socialnih in drugih. Mladostniki se s temi spremembami soočajo različno, za to pa potrebujejo pogum. Pogum da se spopadejo z novimi izzivi in odločitvami. S pogumom pa je povezano tveganje, ki se odraža v vseh aspektih njihovega življenja, tudi v prometu.

Promet je edina dejavnost današnjega časa, ki ji žal ne moremo ubežati. V trenutku ko stopimo iz stanovanja prevzamemo eno izmed vlog v prometu – smo pešci, kolesarji, vozniki ali sopotniki v avtomobilih ipd..

Zlasti v zadnjem obdobju smo z napredkom v tehnologiji bistveno izboljšali varnost cest in motornih vozil, še vedno pa je največji problem prav pri človeškem faktorju. Človek je tisti, ki naredi v prometu največ napak, ki posledično privedejo do prometne nesreče. In mladostniki so pri tem ena izmed najbolj ranljivih skupin.

1.1 NAMEN IN CILJI NALOGE

V diplomski nalogi sem želela raziskati zakaj in kako so mladi ogroženi v cestnem prometu - kaj kaže statistika, zakaj so mladi posebna rizična skupina, kako mlade opredeljuje zakonodaja in Nacionalni program varnosti v cestnem prometu.

Hkrati pa sem pregledala aktivnosti državnih in nevladnih organizacij, ki so aktivne na tem področju in poskusila prikazati njihov vpliv na prometno varnost mladih v cestnem prometu.

V diplomski nalogi sem želela predstaviti tudi vidik mladih - njihove izkušnje in mnenja o prometu in prometni varnosti. V raziskovalni vzorec sem vključila 2.337 mladostnikov (starost 15 do 18 let) iz cele Slovenije.

Pri izbiri časovnega okvira sem se osredotočila na obdobje od 2007 do 2015. Za to obdobje sem se odločila iz dveh razlogov. Leto 2007 je z vidika varnosti cestnega prometa prelomno - zaradi izrednega poslabšanja prometne varnosti je vlada sprejela konkretnejše ukrepe (sprememba zakonodaje, več sredstev namenjenih tej problematiki, povečalo se je število nevladnih organizacij s tega področja itd.). Hkrati pa je osemletno obdobje dovolj dolgo, da že lahko zaznamo določene spremembe.

Raziskovalno vprašanje:

Ali se je varnost mladostnikov v cestnem prometu od leta 2007 do leta 2015 izboljšala?

Hipoteza:

Na izboljšanje varnosti mladostnikov v cestnem prometu so vplivali predvsem sprememba zakonodaje ter programi za osveščanje mladostnikov o prometni varnosti (s strani vladnih in nevladnih organizacij).

1.2 METODE RAZISKOVANJA:

Pri snovanju diplomske naloge sem uporabila različne metode raziskovanja.

Najprej sem izbrala deskriptivno metodo s študijem domače in tuje literature, pregledom zakonodaje in drugih vsebin.

Statistične podatke sem pridobila s strani uradnih virov in jih tudi grafično predstavila.

Naredila sem pregled vladnih in nevladnih organizacij, ki v zadnjih prometne varnosti in kratek pregled njihovih vsebin.

Za zbiranje podatkov in ugotavljanje izkušenj, mnenj mladih (mladi o prometni varnosti) sem kot instrument raziskovanja uporabila anonimni anketni vprašalnik. Vprašanja so bila odprtega in zaprtega tipa.

2 UVODNA TEORETIČNA IZHODIŠČA

2.1 VARNOST V CESTNEM PROMETU

Razvoju prometa je kmalu sledil tudi problem prometne varnosti. Vendar je imel ta problem precej manjšo težo v preteklosti kot danes. Manjša gostota prometa, manjše hitrosti in slabše ceste, ki prevelike hitrosti niti niso dopuščale so bili le nekateri razlogi za to.

Prometna varnost danes pa ena od temeljnih kakovosti prometnega sistema. Nanaša se predvsem na ukrepe, ki zmanjšujejo možnost poškodbe ali smrti udeležencev v prometu (Ministrstvo za infrastrukturo 2016).

Varnost v cestnem prometu je po mnenju raziskovalcev (Zabukovec in drugi 2007) odvisna od:

- kvalitete in kvantitete prometnega sektorja in njegovih elementov: stanje cest, stanje in število vozil, javnega prevoza, število prepeljanih potnikov idr.;
- družbeno ekonomskih pogojev in avtonomnih dejavnikov, ki vplivajo na število nesreč: vreme, velikost države in število prebivalcev, razvitost tehnologij, cena goriva;
- ukrepov za izboljšanje varnosti (represivni in tehnični ukrepi ipd.);
- kvalitete statističnih podatkov, saj lahko spremembe v kriterijih in načinih pridobivanja podatkov vplivajo na oceno stanja ter možnosti posplošitve podatkov. Pri majhnih državah je ugotavljanje zakonitosti oteženo.

Prometno nesrečo Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, 109. čl.) označuje kot »nesrečo, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej najmanj ena oseba umrla ali je bila telesno poškodovana ali je nastala materialna škoda«.

Prometne nesreče pa delimo na štiri kategorije, ki so odvisne od posledic:

1. prometna nesreča I. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je nastala le materialna škoda;
2. prometna nesreča II. kategorije – prometna nesreča, pri kateri se lahko telesno poškodovala najmanj ena oseba;
3. prometna nesreča III. kategorije – prometna nesreča, pri kateri se je hudo telesno poškodovana najmanj ena oseba;
4. prometna nesreča IV. kategorije – prometna nesreča, v kateri je umrla najmanj ena oseba ali je zaradi posledic nesreče umrla v 30 dneh po nesreči (ZPrCP, 109. čl.).

Metodologija za določitev **lahke ali hujše oz. težje telesne poškodbe** v prometu se v veliki meri navezuje na Kazenski zakonik RS (KZ, 123. čl.). V njem je zapisano, da je »hudo poškodovana oseba vsaka poškodovana oseba, ki je bila udeležena v cestnoprometni nesreči in je utrpela poškodbe, zaradi katerih je bilo v nevarnosti njeno življenje, ali zaradi katere ji je bilo okvarjeno zdravje (bodisi zelo, vendar začasno bodisi v manjši meri, vendar za vedno), ali zaradi katere je začasno nezmožna za vsakršno delo, ali je njena zmožnost za delo za vselej zmanjšana«.

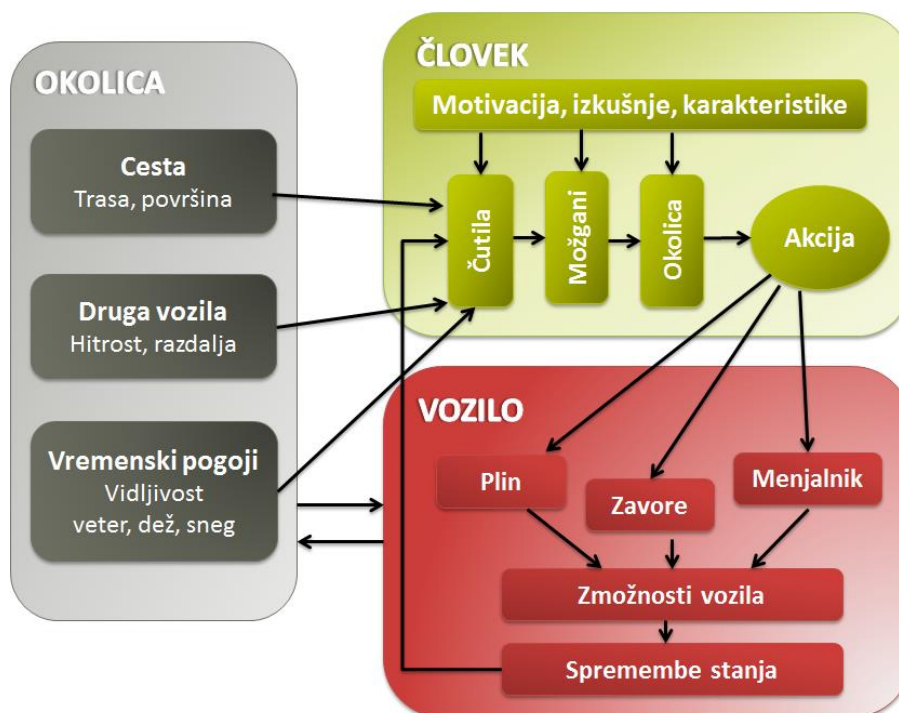
Lažja telesna poškodba pa je definirana kot »začasno okvarjen ali oslavljen kakšen del telesa ali organ, ali je poškodovančeva zmožnost za delo začasno zmanjšana ali je prizadeta njegova zunanost ali je začasno okvarjeno njegovo zdravje« (KZ, 123. čl.).

V zdravstvenih ustanovah zdravnik za potrebe policije opredeli težo poškodbe v skladu s Klasifikatorjem telesnih poškodb, katerega avtorji so večinoma z Inštituta za sodno medicino. Ali gre za lahko ali hujšo telesno poškodbo, pa določi policija na podlagi diagnoze, ki jo določi zdravnik, dodatno pojasnjujejo pri agenciji za varnost v prometu (AVP 2016).

V grobem lahko rečemo, da so **dejavniki, ki vplivajo na nastanek prometne nesreče**:

- okolica oz. prometna infrastruktura;
- vozilo;
- človek (AVP 2016).

Slika 2.1: Dejavniki, ki vplivajo na varnost v prometu:



Vir: Rotim (1991).

Iz zgornje slike lahko razberemo povezavo med dejavniki okolica, voznik in vozilo. Vsi trije so tesno prepleteni in napaka pri le enem od njih lahko privede do prometne nesreče (Rotim 1991).

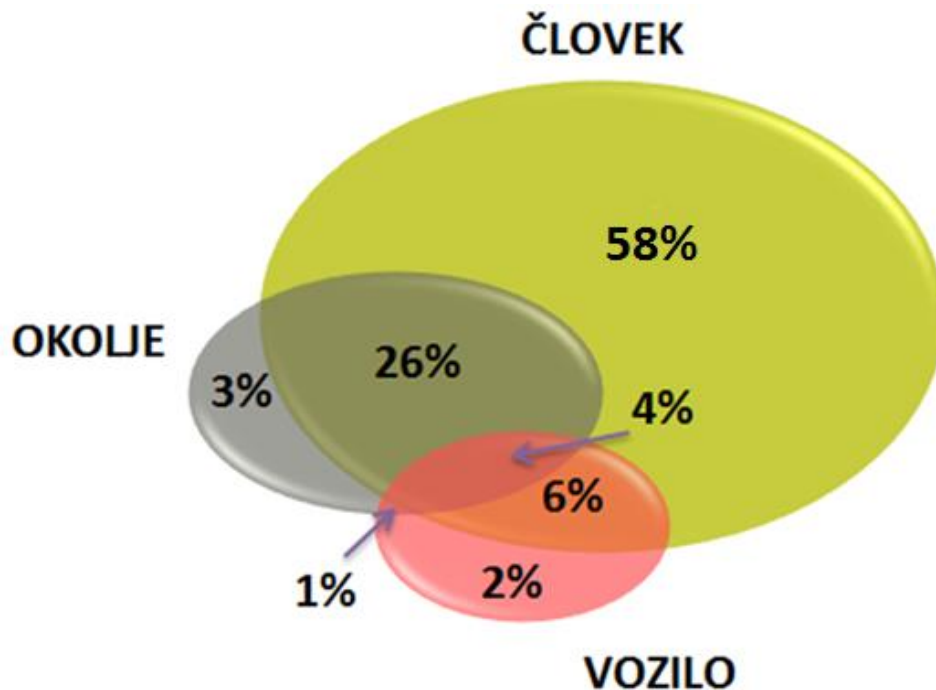
Rotim (1991) navaja tudi, da je človeški dejavnik najpomembnejši, ki vpliva na prometno varnost. Na človeka oz. voznika v cestnem prometu pa nadalje vplivajo medsebojno odvisni dejavniki:

- osebna karakteristika človeka,
- psihofizične lastnosti,
- izobrazba in
- nivo kulture.

Spodnja slika prikazuje, da je tudi v Sloveniji glavni in primarni krivec za nastanek prometnih nesreč človek oz. človeška napaka (58 %), v 3 % je za nastanek nesreče krivo okolje oz. stanje cest in v dveh odstotkih tehnična pomanjkljivost vozila.

V 37 % prometnih nesreč pa lahko krivdo pripišemo »spletu različnih okoliščin«, ki zajemajo dva ali vse tri omenjene dejavnike (npr. neprilagojena hitrost v megli, slaba kakovost ceste v deževnih razmerah in prevelika hitrost itd.) (Markl 2013).

Slika 2.2: Dejavniki tveganja za nastanek prometne nesreče



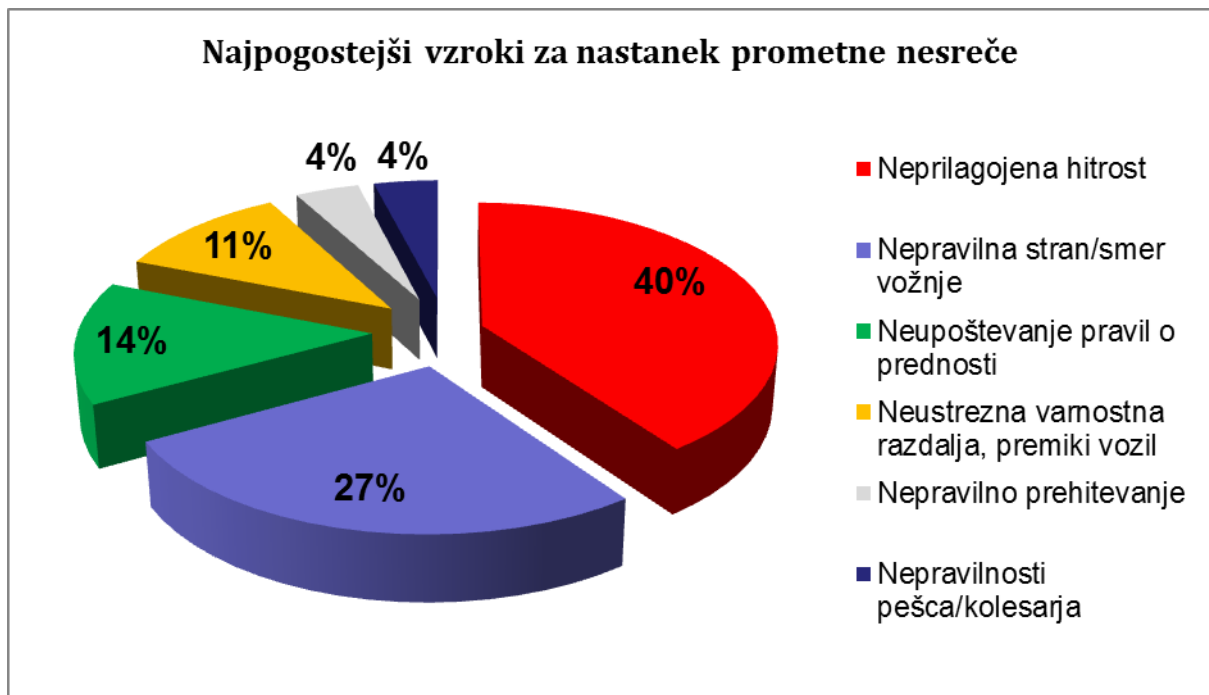
Vir: Markl (2013).

Vzrokov za nastanek prometne nesreče je veliko. Velikokrat govorimo o spletu nesrečnih naključij, prevečkrat pa so rezultat tveganega obnašanja oz. »dolgotrajnega izzivanja usode«. Med najpomembnejše in najpogostejše temeljne vzroke za nesreče pa sodi hitrost (Policija 2016).

Pregled najpogostejših napak voznikov, ki so privedle do prometne nesreče pokaže, da je hitrost daleč najpogostejši vzrok za prometno nesrečo. Po podatkih Policije (2016) sta hitrost in nepravilna stran/smer vožnje krivca za dve tretjini vseh prometnih nesreč.

V omenjeno statistiko niso vključeni alkohol, uporaba telefona, utrujenost itd. Tudi ti faktorji so pomembni pri ugotavljanju vzrokov za prometno nesrečo, vendar jih Policija navaja kot t.i. sekundarne vzroke, v povezavi s primarnimi, navedenimi v grafu.

Graf 2.1: Najpogostejši vzroki za nastanek prometne nesreče



Vir: Zavod Varna pot (2016).

2.2 ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP), sprejet leta 2004, se je skozi leta spreminjal. Razlogi za pobude po spremembah so izhajali predvsem iz poslabšanje prometne varnosti oz. statistike umrlih in huje poškodovanih v prometnih nesrečah.

Po manjši spremembah med leti 2004 in 2008, pa je poslabšanje prometne varnosti v letu 2007 nakazalo, da potrebne konkretne spremembe osnovnega zakona. Ta potreba je bila poudarjena tudi v Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011 (ReNPVCP 2007).

Spremembe zakona v letu 2008 so pomenile predvsem omejevanje deviantnih ravnanj posameznikov v prometu in so se najbolj izrazile v precej višjih kaznih¹, prinesle pa so tudi večjo zaščito nekaterim najbolj ogroženim skupinam v prometu, kot so pešci in kolesarji.

Zakon je razširil pooblastila občinskih redarjev, ki so po novem lahko ugotavljali najbolj nevarne kršitve (hitrost in vožnja v rdečo luč) (AVP 2016).

Pomembna novost zakona pa sta bili tudi novi pooblastili policistom, ki so lahko zasegli vozilo in odvzeli prostost povzročiteljem najhujših prekrškov (vožnja pod vplivom alkohola idr.) (AVP 2016).

¹ Primer: Kazni za vožnjo pod vplivom alkohola:

Voznika se kaznuje za prekršek z globo:

ZVCP-1 (2004, 130. čl.):

- d) več kot 1,10 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka: globa najmanj 120.000 tolarjev (t.j. približno 500,00 evrov), najmanj 10 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila.

ZVCP-1E (2008, 130. čl.):

- d) več kot 1,10 g alkohola/ kg krvi ali več kot 0,52 mg alkohola/ l izdihanega zraka: 950 evrov, 10 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila.

Druga največja sprememba na področju zakonodaje pa je prišla v letu 2011, ki je ZVCP razdelila na štiri enote: **Zakon o voznikih, Zakon o cestah, Zakon o pravilih cestnega prometa** ter **Zakon o motornih vozilih**. S tem so posamezna področja postala bolj pregledna ter manj obsežna (AVP 2016).

Navedla bom le nekaj ključnih sprememb nove zakonodaje.

Zakon o pravilih je še zaostрил kazni za povzročitelje najhujših prometnih prekrškov, (npr. vožnja v nasprotni smeri po avtocesti, vožnja pod vplivom alkohola, prekoračitve hitrosti znotraj naselij), hkrati pa zmanjšal denarne kazni za lažje prekrške (prekoračitve hitrosti na avtocesti idr.). Zakon je spremenil tudi pogoje za pridržanje voznikov, ki vozijo pod vplivom alkohola, uvedel odložitev prenehanja veljavnosti voziškega dovoljenja ter možnost zasega motornega vozila tudi na nekatere druge hujše kršitve (Ministrstvo za infrastrukturo 2016).

Zakon o voznikih se je osredotočil predvsem na izboljšanje sistema usposabljanja voznikov in rehabilitacijo za voznike, ki so vozili pod vplivom alkohola ali povzročili hujše kršitve zaradi prehitre vožnje (Ministrstvo za infrastrukturo 2016).

Zakon o motornih vozilih se je osredotočil na ureditev pravnih in tehničnih zahtev vseh vozil v cestnem prometu, Zakon o cestah pa na ureditev pravnih in tehničnih zahtev vseh cest (Ministrstvo za infrastrukturo 2016).

2.3 NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

Nacionalni program varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju: NPVCP) je dokument, ki celostno obravnava politiko nacionalne prometne varnosti v Republiki Sloveniji za določeno obdobje. Nanaša se na daljše časovno obdobje (AVP 2016).

NPVCP opredeljuje cilje, prednostna področja, ukrepe in aktivnosti, s katerimi lahko dosežemo večjo prometno varnost. Osnovni cilj programa je znižati število najhujših prometnih nesreč in s tem tudi posledic le-teh (hude telesne poškodbe ali smrtne žrtve). NPVCP je izid sodelovanja strokovnjakov vladnih organizacij, nevladnih organizacij in drugih, ki delujejo na področju prometne varnosti (ReNPVCP13-22 2013).

V obdobju, na katerega se osredotočam v diplomski nalogi sta bila sprejeta dva NPVCP – za obdobje 2007 do 2011 in za obdobje 2013 do 2022.

Glavni cilj NPVCP za obdobje 2007 do 2011 je bil, da se do leta 2011 na slovenskih cestah prepolovi število mrtvih glede na izhodiščno leto 2001, kot je to zahteval program varnosti EU (NPVCP 2007).

Cilje in aktivnosti posameznega NPVCP se uresničuje izvajanjem obdobjnih načrtov, ki nekakšni akcijski programi in povezujejo aktivnosti civilne družbe, lokalnih skupnosti in državnih organov (AVP 2016).

NPVCP (2007) je temeljil na treh skupnih načelih:

- **načelu zaupanja** med upravljavci cest, ki morajo upoštevati normativne ureditve ter udeleženci cestnega prometa, ki pa morajo upoštevati pravila;
- **načelu defenzivnega, pravilnega, zakonitega in premišljenega ravnanja**;
- **načelu zaščite najbolj izpostavljenih udeležencev cestnega prometa**, med katere sodijo tudi mladi.

Namen NPVCP je bil, da se vzpostavi prometno-varnostna kultura v Sloveniji, ki bo primerljiva z uspešnimi državami EU, poglobi sodelovanje med državnimi, lokalnimi in nevladnimi akterji ter da z vzgojo in izobraževanjem ter preventivnimi in represivnimi akcijami dolgotrajno spremenimo stanje na cestah (NPVCP 2007).

NPVCP za obdobje 2013 do 2022 (NPVCP 2013) pa temelji na načelih:

- **uveljavitve najboljših standardov varnosti v cestnem prometu**;
- **celovitega pristopa do varnosti v cestnem prometu**, z upoštevanjem drugih področij, ki se posredno dotikajo prometne varnosti (okolje, energija, zdravje, mladi, izobraževanje, tehnologije, pravosodje idr.).

NPVCP (2013) je za svoja strateška cilja postavil izziv, da do konca leta 2022 na naših cestah na leto ne sme umreti več kot 70 oseb, več kot 460 oseb pa se ne sme huje poškodovati.

2.4 VIZIJA NIČ

Vizija nič je dolgoročni cilj vseh soustvarjalcev in udeležencev prometnega sistema. Pomeni obvezo, da s svojim delovanjem in ravnanjem zagotovimo zmanjšanje števila mrtvih in hudo poškodovanih in ga približati številu nič.

Ideja o Viziji nič izhaja iz Skandinavije, prevzelo pa jo je že večina držav v Evropi in po svetu, saj je z moralnega vidika to edini možni dolgoročni cilj (Zavod Varna pot 2016).

2.5 PROMETNA VARNOST SKOZI STATISTIKO

Stanje prometne varnosti navadno merimo skozi statistiko. Merila za ocenjevanje so različna, najpogosteje pa prometno varnost ocenjujemo skozi število prometnih nesreč, pri tem pa se osredotočimo predvsem na prometne nesreče s smrtnim izidom in hujšo telesno poškodbo (European Commission 2015).

Ocena varnosti cestnega prometa je vedno relativna, navezuje se na želeno oz. predhodno stanje. V Sloveniji velja za izhodišče ocene prometne varnosti že prej omenjeni Nacionalni program varnosti cestnega prometa (NPVCP 2013), s pomočjo katerega lahko varnost opredelimo kot zelo dobro, dobro ali slabo (AVP 2016).

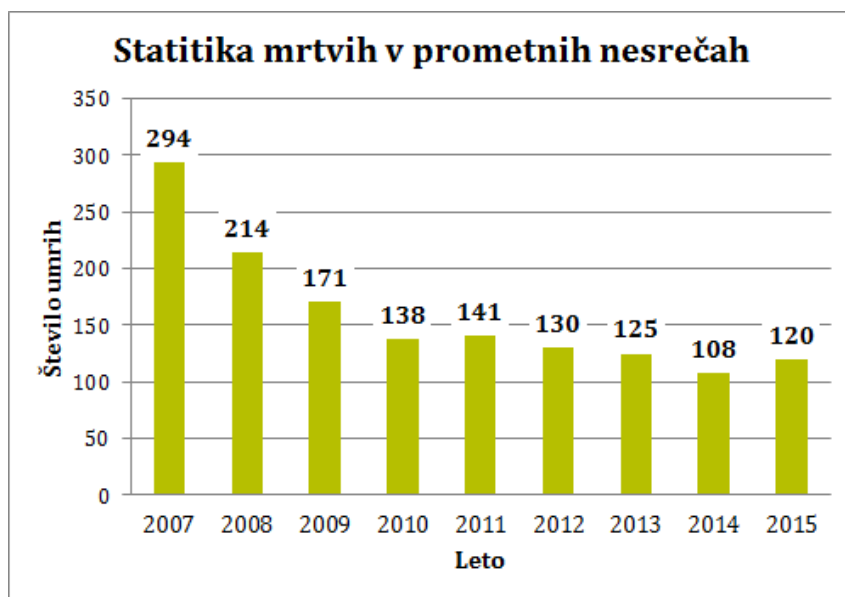
Varnost lahko označimo za dobro, če sta števili mrtvih in težje poškodovanih manjši od predvidenih oz. načrtanih v NPCVP. Dobra je, če sta približno enaki in slaba, če sta števili na 10 ali več odstotkov večji (Policija 2016).

Glede na statistične podatke Policije (2016), se je, v primerjavi z letom 2007, varnost v cestnem prometu v letu 2015 bistveno izboljšala, tako na področju smrtnih žrtev kot tudi na področju poškodb v cestnem prometu.

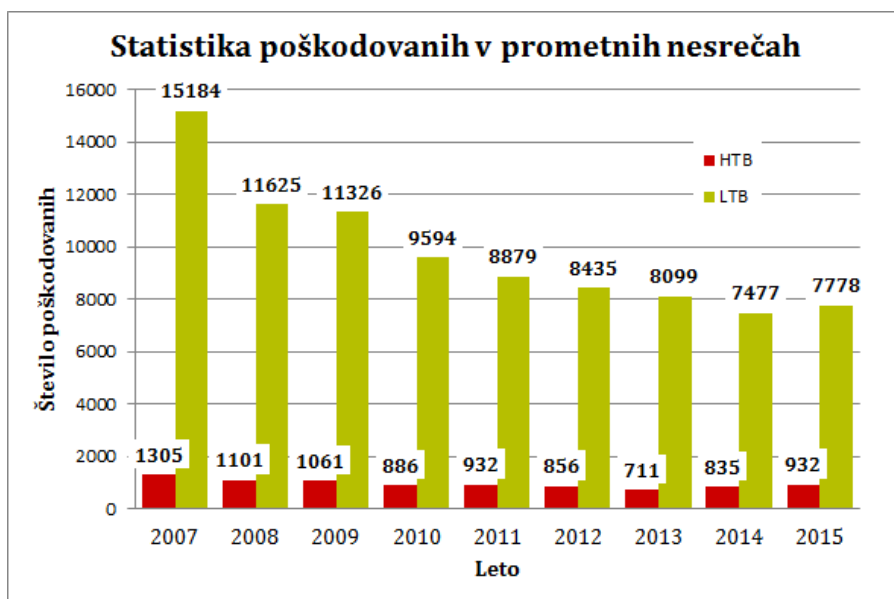
V primerjavi z letom 2007 smo tako zabeležili 59 % zmanjšanje smrtnih žrtev, 49 % zmanjšanje lažjih telesnih poškodb, a žal le 29 % zmanjšanje hujših telesnih poškodb v prometnih nesrečah.

Primerjava z letom prej pa žal kaže, da se je v letu 2015 stanje prometne varnosti poslabšalo – 11 % povečanje smrtnih žrtev, 4 % povečanje lažjih telesnih poškodb in kar 12 % povečanje števila hudih telesnih poškodb.

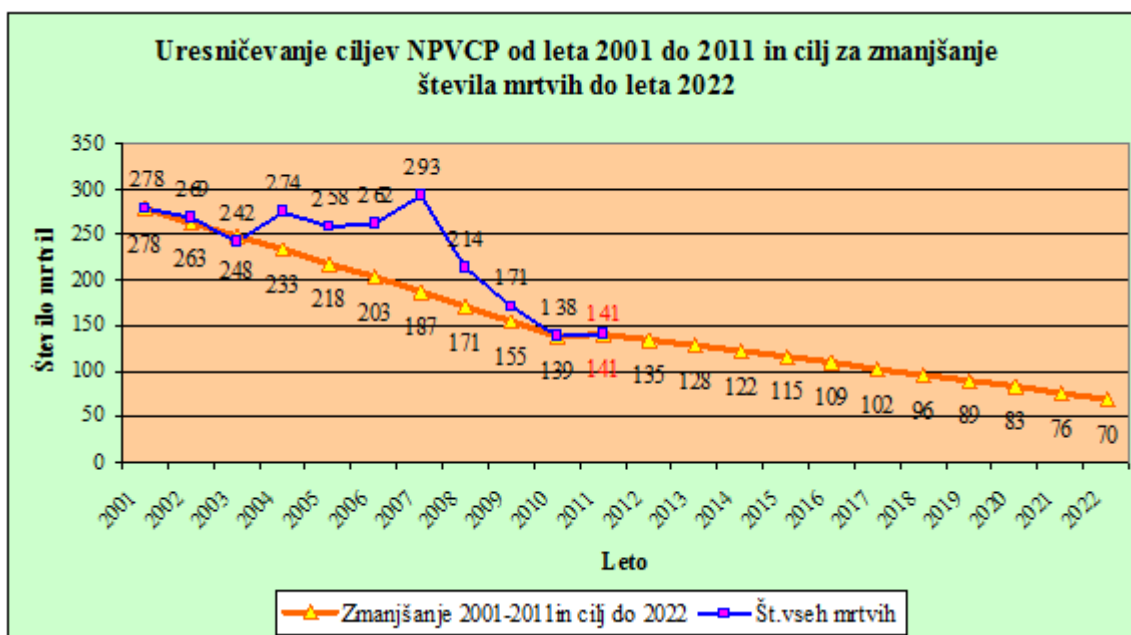
Graf 2.2: Prikaz števila umrlih v prometnih nesrečah od leta 2007 do 2015



Graf 2.3: Prikaz števila poškodovanih v prometnih nesrečah od leta 2007 do 2015



Graf 2.4: Uresničevanje ciljev NPVCP od leta 2001 do 2011 in cilj za zmanjšanje števila mrtvih do leta 2022



Vir: AVP 2016

Če primerjamo graf 2.2 in graf 2.4, ugotovimo, da je bila statistika umrlih v prometnih nesrečah precej od leta 2004 do leta 2009 precej slabša od načrtovane oz. zaželene. V letih 2010 do leta 2014 je Slovenije ujela zelen cilj oz. ga celo preseгла, v letu 2015 pa smo zopet zabeležili poslabšanje, saj je na cestah umrlo 120 oseb (zelen cilj je bil 115).

3 MLADI IN PROMET

3.1 MLADOSTNIŠTVO

Mladostništvo ali adolescenca, je razvojno obdobje med otroštvom in odraslostjo. To obdobje traja med približno 11. in 24. letom in je povezano z večjimi fizičnimi oz. telesnimi, spoznavnimi in psihološkimi spremembami (Papalia 2003, 357).

Mladostništvo navadno delimo na tri obdobja:

- zgodnje mladostništvo, med 11. in 14. letom starosti;
- srednje mladostništvo, med 14. in 18. letom starosti;
- pozno mladostništvo, med 18. in 24. letom starosti (Marjanovič Umek in Zupančič 2009).

Težko opredelimo kdaj mladostnik stopi v odraslost, saj se merila med družbami in posameznimi družbenimi skupinami razlikujejo. So pa to navadno neka prelomna obdobja: zaključek izobraževanja, vstop na delovno mesto, ustvarjanje družine ali lastnega doma (Marjanovič Umek in Zupančič, 2009).

Mladostništvo je obdobje, v katerem se mladostniki počutijo zmožne sprejemati pomembne in »odrasle« življenjske odločitve. Ena izmed pomembnih prelomnic tega obdobja je tudi pridobitev vozniškega dovoljenja, saj jim le-ta omogoča večjo svobodo (Bayard in Bayard 1992).

Mladostnik je postavljen pred težko preizkušnjo, saj mora v razmeroma kratkem in čustveno kaotičnem času sprejeti nekatere življenjsko pomembne odločitve, kot so izbira primernega šolanja oz. poklica, izbira življenjskega partnerja itd.. Hkrati pa se mladostnik sooča z različnimi razvojnimi nalogami:

- ustvarja bolj zrele odnose z vrstniki ter oblikuje lastni vrednostni sistem;
- sprejema ter učinkovito uporablja lastno telo;
- se osamosvaja od staršev;
- pripravlja se na poklic in odgovorno vlogo v družbi;
- pripravlja se na partnerstvo in družinsko življenje (Zupančič in Svetina 2004).

Po navedbi Zupančičeve in Svetine (2004) se mladostnik, na poti dozorevanja v odraslo osebnost, razvija na različnih področjih:

- **kognitivni razvoj.** V obdobju mladostništva se pri posameznikih razvije bolj odrasla oblika mišljenja, ki pomeni zmožnost gledanja z različnih perspektiv, sistematičnega in bolj logičnega razmišljanja;
- **telesni razvoj.** V času mladostništva se telo spremeni iz otroškega v odraslega. Te spremembe so hitre in burne, predvsem zaradi povečanega delovanja nekaterih hormonov. Mladostniki dajejo veliko pozornosti na svojo telesno podobo in so do nje kritični, kar reflektira v znižanju samozavesti;
- **čustveni razvoj.** To obdobje je zelo čustveno zaradi hormonskih sprememb in osamosvajanja. Pri fantih je v tem obdobju značilno, da čustva prikrivajo, kar je lahko precej problematično, saj s prekrivanjem strahu in dokazovanju pred vrstniki pogosto zaidejo v tvegane situacije, tudi v prometu;
- **socialni razvoj.** Za obdobje mladostništva je značilno, da se mladostnik vse bolj ločuje od staršev in da so mnenja vrstnikov tista, ki so najpomembnejša. To pa lahko znova privede do tveganega obnašanja, zato je vloga staršev v tem obdobju še kako pomembna;
- **razvoj identitete.** Oblikovanje lastne identitete je zavesten kot tudi nezaveden proces, ki pa je še kako pomemben, saj z opazovanjem in postavljanjem vprašanj o sebi in življenju mladostnik postavlja temelje svojega jaza. Na oblikovanje identitete imajo največji vpliv prav ljudje, s katerimi je mladostnik obkrožen – starši, vrstniki, učitelji itd.

Mladostništvo najpogosteje povezujemo s tveganim vedenjem. Zdravje in življenje mladih pogosto ogrožajo neugodni vplivi sodobne družbe, ki je tekmovalna, agresivna, potrošniško usmerjena, manipulativna, brezosebna itd.. Hkrati ne smemo pozabiti na škodljivosti okolja (ekološko opustošenje naravnih dobrin, preobremenitve, nezdrave delovne razmere itd.) ter seveda lastno vedenje (Brcar 2012).

Obdobje odraščanja je obdobje novih izzivov, ko večina mladostnikov misli, da so neranljivi. »Meni se to ne more zgoditi,« je prepričanje, ki ga deli večina mladih. Prav to pa pogosto vodi v tvegano vedenje, ker se ne zavedajo resnosti oz. nevarnosti situacije, v

kateri so se znašli. Prav tako jim manjka informacij, izkušenj in veščin s katerimi bi se obvarovali tveganja (Brcar 2012).

3.2 PROMETNA VARNOST MLADIH

Danes so mladostniki vsakodnevno vpeti v prometno okolje, ki pa je kljub vsem tehničnim izboljšavam zelo zapleteno in zelo nevarno. Zaradi gostote prometa, zapletenega cestnega sistema, predvsem pa vse hitrejšega načina življenja, je postalo vedenje voznikov precej bolj problematično in ogrožajoče. Zlasti vozniki so tako prepogosto agresivni, vznemirjeni in nesramni (Shope 2006, 9).

Mladi v prometu predstavljajo posebno ogroženo skupino, saj so ravno posledice prometnih nesreč glavni krivec za umrljivost mladih, ne le v Sloveniji, tudi na globalni ravni (Svetovna zdravstvena organizacija 2016).

Ena izmed najbolj ogroženih skupin v prometu so mladi med 15. in 24. letom starosti, še posebej pa tisti med 18. in 24. letom starosti. Mladi od 18. do 24. leta starosti so, v primerjavi s povprečnim voznikom, v povprečju trikrat pogosteje udeleženi v prometnih nesrečah (Policija 2016).

Mladostniki v prometu sodelujejo preko različnih vlog. V prometu so udeleženi kot:

- pešci;
- kolesarji;
- vozniki kolesa z motorjem in motoristi;
- sopotniki v osebni vozilu;
- vozniki osebnega vozila (voznik začetnik);
- sopotniki na enoslednem vozilu (motor, kolo, kolo z motorjem itd.);
- sopotniki v dvoslednem vozilu, razen osebnega vozila (kombi, avtobus, tovornjak itd.);
- vozniki druge vrste vozila (voznik kombija, avtobusa, tovornjaka itd.);
- drugi udeleženci (z rolerji, rolko, skirojem, štirikolesnikom itd.) (Zavod Varna pot 2016).

Pri statistični analizi se bom osredotočila na starostno skupino 14 do 24 let.

Podatki kažejo, da je bilo v zadnjih petih letih največ mladih v prometnih nesrečah udeleženih kot vozniki osebnih avtomobilov (43 % umrlih mladih ter 33 % hudo poškodovanih) ter sopotniki v njih (28 % umrlih in hudo poškodovanih), v nekoliko manjši meri sledijo še vozniki motornih koles ter pešci in kolesarji (Policija 2016).

Posebnost prometnih nesreč, v katerih so udeleženi mladi je v tem, da je pogosto v njih udeleženih več mladih hkrati, saj se mladi pogosto vozijo skupaj na zabave in s svojim obnašanjem in ravnanjem izvajajo pritisk na posameznika, ki zaradi tega velikokrat tvegano odreagira, kar je v prometu lahko zelo nevarno (Policija 2016).

Tudi kot povzročitelji prometnih nesreč so mladi nadpovprečno zastopani, zlasti če upoštevamo še dejstvo, da je ima med 18. In 24. letom starosti povprečno manj mladih vozniški izpit. Več kot enkrat večja je verjetnost, da mladostnik povzroči prometno nesrečo s smrtnim izidom, kot povprečni voznik (AVP 2016).

Krivca za takšno stanje ne smemo iskati v starosti temveč pri nekaterih dejavnikih, ki so posebej značilni za mlade:

- pomanjkanje (vozniških) izkušenj, kar je pomembno predvsem pri reševanju kritičnih situacij;
- vpliv vrstnikov, ki so sopotniki v vozilu (motenje in psihični pritisk na voznika med vožnjo);
- življenjski slog mladih, ki je povezan z zabavo, alkoholom, nočnim življenje itd.;
- neprestana uporaba različnih avdio in mobilnih naprav tudi v prometu;
- osebne in razvojne značilnosti mladih (upiranje avtoritetam, preizkušanja lastnih meja in sposobnosti, nezavedanje možnih posledic itd.);
- slabši ekonomski položaj (stari in slabši avtomobili)(AVP 2016).

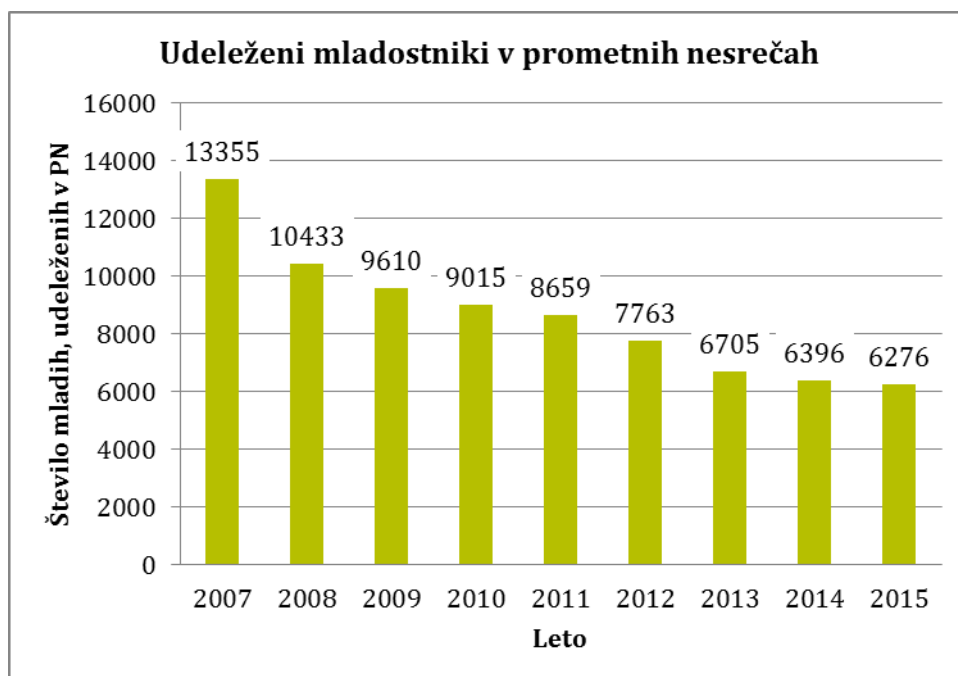
Vsi ti dejavniki vplivajo na to, da so mladi pogosteje udeleženi v nesrečah in tudi pogosteje poškodovani oz. med umrlimi.

Vseh mladostnikov seveda ne moremo metati v isti koš. Tako kot pri drugih starostnih skupinah se določen odstotek vede rizično, zaradi tega pa ne moremo vseh označiti kot problematične. Med mladimi pogosto najdemo tudi takšne, ki spoštujejo norme in

pravila, tudi v prometu in so zgled tako vrstnikom kot tudi odraslim, zlasti kar se tiče uporabe zaščitnih sredstev ter vožnje pod vplivom alkohola. (Zavod Varna pot 2016).

Od leta 2007 do 2015 je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 78.212 mladostnikov, starih od 14 do 24 let. Skupno število mladih udeležencev se z leti bistveno zmanjšuje, še vedno pa je letno več kot 6.000 mladih udeleženih v prometnih nesrečah (Policija 2016).

Graf 3.1: Statistika mladostnikov, udeleženih v prometnih nesrečah po letih od leta 2007 do 2015

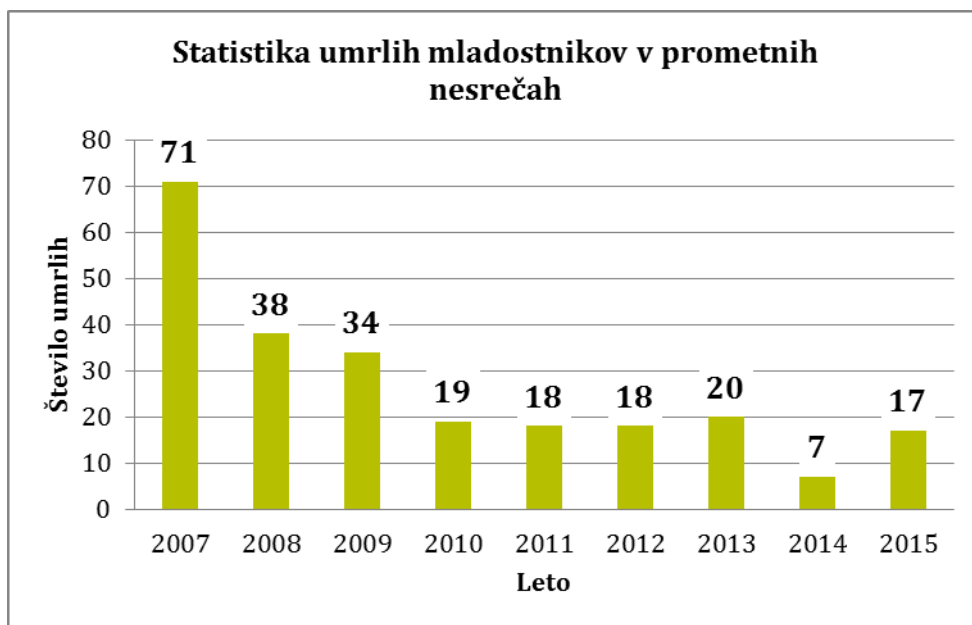


Tudi število umrlih in poškodovanih mladih v prometnih nesrečah se skozi leta zmanjšuje. V letu 2015 smo (v primerjavi z letom 2007) zabeležili 76 % zmanjšanje umrlih mladostnikov v prometnih nesrečah, 61% zmanjšanje lažje poškodovanih in skoraj 55 % zmanjšanje huje poškodovanih mladostnikov v prometnih nesrečah (Policija 2016).

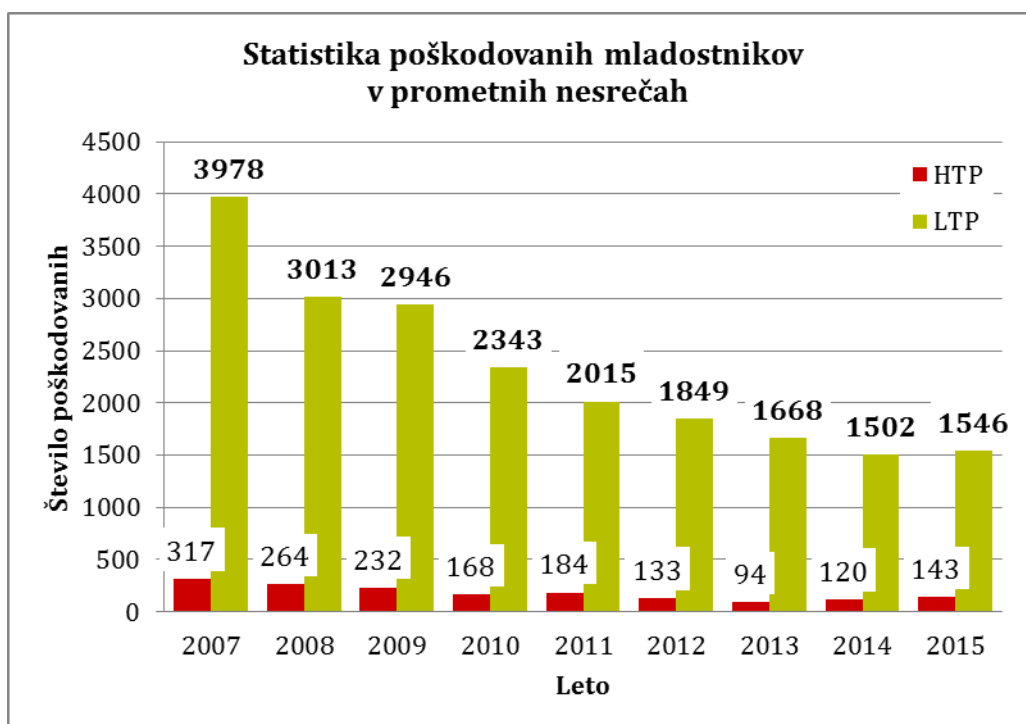
Če primerjamo leti 2014 in 2015 pa zasledimo poslabšanje na področju prometne varnosti mladih. Za kaj 143 % se je povečalo število umrlih mladostnikov (iz 7 na 17 oseb), za 3 % se je povečalo število lažje in za 19 % huje poškodovanih mladostnikov v

prometnih nesrečah. V prometnih nesrečah pa je bilo udeleženih 2 % manj mladostnikov (vsi udeleženci – umrli, poškodovani in nepoškodovani) (Policija 2016).

Graf 3.2: Statistika umrlih v prometnih nesrečah od leta 2007 do 2015



Graf 3.3: Statistika poškodovanih v prometnih nesrečah od leta 2007 do 2015



4 NACIONALNE SMERNICE PROMETNE VARNOSTI MLADIH

4.1 ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Zakon o varnosti cestnega prometa se je skozi leta spreminjal, dopolnjeval in na koncu tudi »razbil« na več, bolj specifičnih zakonov.

V obdobju od leta 2007 do 2015 beležimo več manjših sprememb ter dve večji spremembi – prvo v letu 2008 in drugo začetek leta 2011.

S spremembami Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1E 2008) v letu 2008 so se zaostriale kazni s povečanjem glob in povečanjem števila kazenskih točk za nekatere kršitve, ki so bile in so še danes glavni vzrok prometnih nesreč z najhujšimi poškodbami, z namenom da bi se število takšnih prometnih nesreč zmanjšalo (AVP 2016).

Spremembe zakona so prinesle tudi novosti na področju voznikov oziroma usposabljanja voznikov. Nekatere določbe zakona so pričele veljati dne 30. 4. 2008, za uveljavitev in pričetek uporabe drugih določb zakona pa je bil določen daljši prehodni rok.

Pri novostih se bom osredotočila predvsem na novosti, ki zadevajo mladostnike oz. prometno varnost mladostnikov.

Hitrost je najpomembnejši vzrok za nastanek prometnih nesreč tudi med mladimi, zato je tudi v tem zakonu dobila posebno pozornost in so se zaostriale predvsem sankcije za najhujše prekršitve hitrosti (Justinek in drugi 2008).

Višina kazni je bila različna glede na vrsto ceste oz. območja, se pa je zakon osredotočil na kaznovanje kršitev hitrosti na območjih, kjer so najšibkejši udeleženci v prometu: naselja, okolice šol, območja umirjenega prometa.

Zakon se je osredotočil tudi na agresivno vožnjo, saj je poseben del namenjen prepovedi sunkovitega speljevanja, zaviranja in ustavljanja, kar je zlasti značilno za mladostniško obdobje (Justinek in drugi 2008).

V novem zakonu so se bistveno povišale tudi globe za vožnjo pod vplivom alkohola, čemur je botrovala tudi slaba statistika, saj so v letu 2007 104 osebe (od skupaj 294) umrle v prometnih nesrečah, ki so jih povzročili alkoholizirani udeleženci. Tudi povprečna stopnja alkoholiziranosti (0,78 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka oz. 1,63 grama alkohola na kilogram krvi) le-teh je botrovala, da so se odgovorni odločili za ostrejšše ukrepe (Policija 2016).

Ena pomembnejših novosti oz. sprememb zakona je bila tudi večja možnost pridržanja osebe, ki vozi pod vplivom alkohola. Do tedaj so policisti lahko pridržali le voznike, ki so nadaljevali vožnjo kljub prepovedi, z novim zakonom pa že, če je imel med vožnjo v organizmu več alkohola kot je dovoljeno. (Justinek in drugi 2008).

Za mlade voznike do 21. leta starosti, vse voznike začetnike in še nekatere druge skupine, pa po zakonu velja popolna prepoved uživanja alkohola (Justinek in drugi 2008).

Zaradi vse večjega števila mladih, ki so bili v prometnih nesrečah udeleženi kot motoristi in zavarovanja le-teh, se je za z novim zakonom dvignila starost za vožnjo kolesa z motorjem iz 14 na 15 let (Justinek in drugi 2008).

Policisti so lahko po novi zakonodaji tudi zasegli vozilo in odvzeli prostost povzročitelju najhujših kršitev, s tem lahko neposredno zagotovimo večjo varnost, saj kršitelja odstranimo iz prometa (Justinek in drugi 2008).

V novem zakonu (ZVCP-1E) je bila predstavljena tudi možnost, predvidena v Zakonu o prekrških, za hitro izrekanje glob ter kazenskih točk. Kazenske točke v hitrem postopku izrečejo prekrškovni organ s pisnimi odločbami. Na ta način so se skrajšali sodni postopki za nekatere kršitve (Justinek in drugi 2008).

V začetku leta 2011 pa je prišlo do še večjih zakonodajnih sprememb na področju prometne varnosti. Zakon o varnosti cestnega prometa se je razdelil na štiri zakone:

- Zakon o motornih vozilih,
- Zakon o cestah,
- Zakon o pravilih cestnega prometa ter
- Zakon o voznikih.

Podrobneje se bom osredotočila na zadnja dva od zgoraj navedenih štirih zakonov iz paketa nove prometne zakonodaje – Zakon o pravilih cestnega prometa in Zakon o voznikih, ki sta začela veljati 1. julija 2011 in najbolj direktno zadevata prometno varnost mladih.

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP 2011) je z namenom povečati varnost v prometu in zaščititi ranljivejše udeležence cestnega prometa, zaostрил sankcije za kršitve omejitev hitrosti, predvsem v območjih umirjenega prometa in naseljih (Miklavc in drugi 2011).

V letu 2010 je bilo 30,3 % povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom pod vplivom alkohola, pri čemer je znašala povprečna stopnja 1,62 g alkohola/kg krvi. Če primerjamo s prejšnjimi leti, se je situacija malce izboljšala, še vedno pa je to zaskrbljujoča številka, ki je vplivala na to, da so se tudi globe na področju vožnje pod vplivom alkohola povečale². Povečale so se tudi kazni za vožnjo pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi³ (Miklavc in drugi 2011).

Z novim zakonom ZPrCP (2011) so se povečale kazni za prekrške kolesarjev in voznikov motornih koles, predvsem na področjih tveganega obnašanja – uporaba telefona in ostalih naprav med vožnjo, neprilagojena hitrost, vožnja po enem kolesu, izpuščanje

² Več kot 0,71 mg alk./l izdih. Zraka: 1.200 € ter dodatne sankcije: 18 kazenskih točk (KT), prenehanje veljavnosti voziškega dovoljenja in pridržanje od 6 do 12 ur. Prej: 950 €, 10 KT, prepoved vožnje motornega vozila in pridržanje od 6 do 12 ur.

³ Vožnja pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi: 1.200 €, 18 kazenskih točk, prenehanje veljavnosti voziškega dovoljenja in pridržanje voznika od 6 do 12 ur. Prejšnji zakon: 950 €, 10 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila.

krmila, nepravilna stran vožnje, neuporaba varnostne čelade itd. (Miklavc in drugi 2011).

Glavna cilja Zakona o voznikih pa se osredotočata na usposabljanje voznikov (zlasti mladih voznikov) ter resocializacijo povratnikov prometnih kršitev, z namenom spodbujanja k spremembi stališč do prometne varnosti in kulture (Policija 2016).

Poseben element zakona je namenjen prometni preventivi oz. prometni vzgoji, ki jo lahko v sodelovanju z vrtci in šolami izvajajo tudi nevladne organizacije, ki delujejo na tem področju. S tem je zakon omogočil širše sodelovanje na področju prometne preventive (Miklavc in drugi 2011).

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa je z zakonom prevzela operativno vlogo na področju vozil, voznikov in preventive ter tako postala osrednja institucija na področju prometne varnosti. (Miklavc in drugi 2011).

Zakon o voznikih (2011) je razširil tudi možnost vožnje s spremljevalcem, z namenom da mladi v nadzorovanem okolju pridobijo čim več izkušenj (Miklavc in drugi 2011).

Izpitni centri pa so z novo zakonodajo pridobili izključno pristojnost izvajanja preizkusa znanja kandidatov za voznike motornih vozil iz teorije in prakse (Miklavc in drugi 2011).

ZVoz (2011) je spremenil tudi pogoje ponovne pridobitve vozniškega dovoljenja, izbrisa kazenskih točk in uvedel t.i. rehabilitacijske ali resocializacijske programe, preko katerih bi osebam, ki so izgubile vozniško dovoljenje zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog, nudili izobraževanje, svetovanja in pomoč, da se odklonska ravnanja ne bi ponovila.

4.2 NACIONALNI PROGRAMI VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

NPVCP 2007-2011 je zastavil nekaj nujnih ukrepov, s katerimi so odgovorni želeli izboljšati prometno varnost v Sloveniji. Med nujne ukrepe so bila vključena naslednja prioriteta področja, ki naj bi v kratkem času dale pozitivne rezultate:

- varnostni pas in sistemi za zadrževanje otrok v motornih vozilih;
- hitrost;
- alkohola, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi;
- varnost pešcev in še posebej varnost otrok.

Kar nekaj spodaj navedenih ukrepov se direktno ali posredno navezuje na zagotavljanje večje varnosti mladih udeležencev cestnega prometa.

Ukrepi in predvidene aktivnosti, za izboljšanje prometne varnosti (NPVCP 2007):

- **prometna vzgoja.** Prometna vzgoja, preventivni programi ter preventivne akcije so temelj dolgoročnih sprememb. Sodelovanje med različnimi akterji, tako državnimi kot nevladnimi je ključnega pomena za zagotavljanje boljše prometne vzgoje;
- **hitrost vožnje.** S preventivnimi akcijami in represivnimi ukrepi (meritve hitrosti) lahko dosežemo, da se osvesti udeležence o nevarnostih prehitre vožnje;
- **alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi.** Na področju alkohola so aktivnosti usmerjene predvsem v preventivne in izobraževalne akcije za mlade in poostren nadzor v najbolj kritičnih obdobjih ;
- **varnostni pasovi in otroški varnostni sedeži.** Varnostni pas je eden najpomembnejših varnostnih sistemov v avtomobilu in spodbujanje uporabe je ključnega pomena za varnost voznikov in potnikov v vozilih;
- **varnost pešcev.** Med pešci so najbolj ogroženi otroci in starejši, zato je pomembno spodbujanje uporabe odsevnih materialov;
- **varnost kolesarjev.** Tudi kolesarji sodijo med ogrožene skupine udeležencev, aktivnosti pa so osredotočene predvsem na povečanje uporabe varnostne čelade;

- **varnost voznikov motornih dvokoles.** Med žrtvami voznikom motornih koles je vsako leto več mladih, zato je pomembno, da se izvaja čim več programov za voznike začetnike in spodbuja uporaba varnostne čelade.

Poseben del NPVCP (2007) je namenjen tudi varnosti mladih. Po navedbah so »mladi med 15 in 24 letom starosti ena najbolj ogroženih starostnih skupin v prometu zaradi neizkušenosti, življenjskega stila, iskanja tveganj, izzivov in lastnih poti, ter ne nazadnje upornišтва, ki se kaže tudi v nespoštovanju prometnih pravil in predpisov«.

Mladostniki so najbolj ogroženi prav prvo leto po opravljenem vozniškem izpitu, pa naj bo za kolo z motorjem, motorno kolo ali osebni avtomobil NPVCP (2007).

NPVCP (2007) zato predvideva naslednje aktivnosti, ki naj bi izboljšale varnost mladih:

- preventivne akcije za mlade;
- uvajanje vsebin prometne varnosti v srednje šole;
- teoretično in praktično usposabljanje v avto šolah v predpisanem številu ur ali več;
- spodbujanje mladih voznikov k dodatnemu izobraževanju (varne vožnje na poligonih itd.);
- izvajanje represivnih ukrepov oz. nadzora v času in na lokacijah, kjer so mladi pogosto udeleženi v prometnih nesrečah.

V okviru NPVCP 2013-2022 pa so zastavljeni naslednji strateški cilji:

- **cestna infrastruktura**, ki naj bo izboljšana in varnejša;
- **vozila**, ki naj bodo opremljena s sistemi za večjo varnost;
- **prometna vzgoja** v vseh življenjskih obdobjih;
- izboljšanje **zdravstvene oskrbe ponesrečencem**;
- **nadzor**;
- **varnost in zdravje pri delu**, ki pomembno vplivata tudi na zagotavljanje varnosti na cestah;
- **pomoč žrtvam in svojcem žrtev prometnih nesreč** preko različnih podpornih programov in ki pomagajo uporabnikom prebroditi stisko in težave.

Strateški cilj »Prometna vzgoja in vseživljenjsko učenje« je v NPVCP (2013) še posebej opredeljen in razdeljen na posamezna starostna obdobja. Osredotočila se bom na starostna obdobja do 24 leta starosti, saj imajo preventivne aktivnosti za otroke dolgoročen vpliv tudi na mladostnike. Če otroka dovolj zgodaj in kontinuirano osveščamo, izobražujemo in vključujemo v prometno-varnostne vsebine, bo lahko to znanje koristno tudi kasneje v življenju.

Starostno obdobje srednješolskega izobraževanja (od 15 do 18 let) in mladi vozniki (od 18 do 24 leta) je posebno obdobje, obravnavano v NPVCP (2013) in ga bom posebej predstavila.

V obdobju mladostništva je zelo pomembno, da institucije, ki izvajajo vzgojo in izobraževanje, tudi na področju prometa omogočajo mladim, da pridobijo novo znanje in spretnosti. Hkrati pa naj skušajo spreminjati stališča mladih do alkohola, tveganega obnašanja, varnostnega pasu in posledično tudi vedenja (NPVCP 2013).

Predvidene aktivnosti, za izboljšanje posameznih področij prometne varnosti, ki jih predvideva NPVCP (2013):

- vključevanje vsebin prometne varnosti v šolah. Vsebine lahko izvajajo šole same ali v sodelovanju z drugimi organizacijami (AVP, Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu nevladne organizacije idr.);
- spodbujanje vožnje s spremljevalcem, da mladi pridobijo čim več izkušenj;
- nadzor in prenova programov v šolah za voznike.

NPVCP (2013) predvideva naslednja področja, kot izrednega pomena za zagotavljanje in povečanje prometne varnosti:

- hitrost, kot najpogostejši vzrok najhujših prometnih nesreč;
- alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi;
- varnostni pas, uporaba katerega bistveno ublaži posledice morebitne nesreče;
- vozniki motornih dvokoles;
- mladi vozniki;
- kolesarji in pešci;
- starejši vozniki.

Posebej bom opredelila le tista področja NPVCP (2013) s cilji in predvidenimi aktivnostmi, ki direktno ali indirektno najbolj zadevajo področje prometne varnosti mladih:

- **hitrost.** Prevelika hitrost je glavni vzrok za poškodbe in umrljivost mladih v prometnih nesrečah, zato NPVCP predvideva aktivnosti, ki so usmerjene v nadzor, osveščanje in preventivne aktivnosti, treninge varne vožnje na katerih udeleženci praktično spoznajo nevarnosti prehitre vožnje in se hkrati naučijo obvladovati vozilo ter spodbujanje uvajanja novih tehnologij v vozila;
- **alkohol.** Ker se po podatkih Policije (2016) delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v skupnem številu obravnavanih prometnih nesreč v zadnjem desetletju povečuje, so aktivnosti namenjene tej problematiki usmerjene v informiranje, osveščanje in preventivne aktivnosti za mlade ter poostren nadzor;
- **varnostni pas.** Tudi varnostni pas je posebnega pomena za varnost, zato je potrebno vključiti vsebine o uporabi varnostnih pasov v izobraževanje, usposabljanje in izpopolnjevanje otrok in odraslih (vrtci, šole, avtošole itd.);
- **vozniki motornih koles.** Iz statističnih podatkov je razbrati, da se v Sloveniji število registriranih enoslednih motornih vozil iz leta v leto povečuje, med njimi je veliko mladih. Predvidene aktivnosti so usmerjene v postavitev kvalitetne cestne opreme, izvajanje preventivnih akcij za izboljšanje varnosti voznikov motornih koles ter povečati uporabo zaščitne opreme (čelada, kombinezon);
- **kolesarji in pešci** spadajo med bolj izpostavljene udeležence v prometu. Aktivnosti za povečanje varnosti omenjenih skupin so osredotočene na izvajanje prometno vzgojnih vsebin v vrtcih in šolah glede varne udeležbe v prometu itd.;

Poseben segment NPVCP (2013) je namenjen mladim voznikom. Ukrepi pa so razdeljeni na:

- prometno vzgojo, ki mora potekati skozi celoten izobraževalni proces – od vrtca do vozniškega izpita;
- preventivno-izobraževalne programe in akcije za mlade voznike;
- zagotovitev mladim voznikom, da se lahko dodatno izobražujejo in izpopolnjujejo svoje spretnosti.

5 AKTIVNOSTI VLADNIH IN NEVLADNIH ORGANIZACIJ NA PODROČJU PROMETNE VARNOSTI MLADIH

Na področju zagotavljanja prometne varnosti mladih je delovalo in deluje kar nekaj vladnih in nevladnih organizacij. V nadaljevanju bom navedla in kratko opisala nekaj največjih in najpomembnejših organizacij s tega področja.

5.1 JAVNA AGENCIJA RS ZA VARNOST PROMETA

AVP je osrednja institucija za varnost prometa in izvaja regulatorne, razvojne, strokovne in druge naloge s področja voznikov in vozil, varnosti cestnega prometa, preventive, vzgoje, usposabljanja v cestnem prometu idr.(AVP 2016).

AVP je koordinator ali podpornik nacionalnih akcij, namenjenih varnosti cestnega prometa (Pešci, Mobilni telefoni, Motoristi, Kolesarji, Varnostni pas in otroški varnostni sedeži, Hitrost, Alkohol, Začetek šole in varnost otrok, Prometni dnevi na šolah, Prometne delavnice za mladostnike itd.). AVP preko javnih razpisov sofinancira tudi preventivne aktivnosti nevladnih organizacij (AVP 2016).

AVP daje velik poudarek varnosti mladih tudi skozi lastne aktivnosti. AVP oz. natančneje Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je že leta 2005 oblikoval pedagoško delavnico o prometni varnosti, namenjeno mladim od 12 do 17 let. Skozi delavnico spodbujajo mlade k razumevanju pomena prometne varnosti in oblikovanju ugodnega odnosa do prometne varnosti.

Poleg tega organizirajo tudi praktičen prikaz nekaterih prometno-varnostnih vsebin na posebej prirejenih napravah: uporaba varnostnega pasu (Zaletavček), merjenje reakcijskih časov (Stopko), prikaz naletne teže s prilagojenimi tehnicami (AVP 2016).

5.2 MINISTRSTVO ZA ZDRAVJE

Ministrstvo za zdravje vodi in koordinira preventivno akcijo s sloganom »0,0 šofer – Trezna odločitev«. V akciji sodelujejo tudi druga pristojna ministrstva, policija, inšpekcijske službe, strokovne institucije in nevladne organizacije (Ministrstvo za zdravje 2016).

Ministrstvo za zdravje navaja, da je »namen akcije preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola ter spodbujanje celovitega pristopa k problemu zmanjševanja tveganega in škodljivega pitja alkohola.« Pri tem se osredotočajo na mlade voznike, saj se največ prometnih nesreč, pri katerih je prisoten tudi alkohol zgodi v nočnih urah in med vikendi, torej v času mladostniških zabav (Ministrstvo za zdravje 2016).

Ministrstvo za zdravje aktivno sodeluje in podpira tudi druge nacionalne akcije, namenjene zdravju mladih in varnosti cestnega prometa (Mobilni telefoni, Alkohol, itd.). Tudi Ministrstvo za zdravje preko javnih razpisov sofinancira preventivne aktivnosti nevladnih organizacij (Ministrstvo za zdravje 2016).

5.3 POLICIJA

Policisti so pomembni akterji na področju prometne varnosti. Ključno je njihovo pogosto pojavljanje na cestah tudi z vidika preventive.

Še posebej pomembne so njihove odločitve, ki jih imajo v skladu z diskrecijo. Na podlagi različnih okoliščin se lahko odločijo o sankcioniranju ali zgolj opozorilu posameznika. Opozorilo je z vidika sankcioniranja v nekaterih primerih bistveno bolj učinkovito kot globa za storjen prekršek (Policija 2016).

Policija sodeluje kot represivni in hkrati obveščevalni organ v vseh nacionalnih akcijah in projektih, namenjenih mladim in drugim udeležencem cestnega prometa (Policija 2016).

Policija, tako kot AVP, sodeluje v vseh nacionalnih preventivnih akcijah, namenjenih tako mladim voznikom, kot drugim udeležencem v prometu.

5.4 OBČINSKI SVETI ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU

Skladno z Zakonom o voznikih (2011) je v 6. členu določeno, da za načrtovanje in usklajevanje nalog preventive in vzgoje v cestnem prometu na lokalni ravni ustanovijo lokalne skupnosti svete za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni sestavljajo različni predstavniki občin, vzgojno-izobraževalnih organizacij, organizacij civilne družbe, policije, občinskih redarjev, šol vožnje, upravljavcev cest in drugih izvajalcev. (ZVoz 2011).

Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu opravljajo naslednje naloge:

- spremljajo in ocenjujejo stanje varnosti v lokalnem okolju;
- organom lokalne skupnosti predlagajo aktivnosti, programe in ukrepe za varnost prometa in le-te koordinirajo;
- sodelujejo in skrbijo za izvajanje prometne vzgoje, dodatno izobražujejo in obveščajo udeležence v prometu idr. (AVP 2016).

5.5 AVTO-MOTO ZVEZA SLOVENIJE

Avto-moto zveza Slovenija je največja nevladna organizacija na področju prometne varnosti v Sloveniji. Združuje 79 avto-moto društev in klubov z več kot 75.000 člani (AMZS 2016).

Eno najpomembnejših področij AMZS je prav prometna varnost. Delovanje v preventivi je usmerjeno v veliki meri na delovanje pri mladih-otročih, saj se mladi čedalje bolj zgodaj seznanjajo s prometom in preventivo (AMZS 2016).

Na področju zagotavljanja prometne varnosti mladih pri AMZS poudarjajo štiri programe oz. projekte:

- Center varne vožnje je osrednje strokovno izobraževalno središče za varno vožnjo, kamor pogosto zahajajo tudi mladi, da se dodatno izobražujejo;
- v AMZS Šoli vožnje vsako leto za varno vožnjo usposobijo več tisoč kandidatov;
- Družinska ura je nosilni projekt preventivno-izobraževalnih vsebin in aktivnosti AMZS. S preventivnimi vsebinami, simulatorji, tehnološkimi pripomočki in demonstracijskimi napravami nagovarjajo najmlajše, dijake, študente, starše, voznice in voznike ter ostale udeležence v cestnem prometu;
- v okviru mednarodne kampanje "Think Bikes", ki jo podpira Svetovna avtomobilska zveza (FIA), AMZS izvaja preventivno akcijo "Ne spreglej me", ki je namenjena povečanju zavedanja voznikov avtomobilov o prisotnosti kolesarjev in motoristov ter s tem povečanju pozornosti nanje.(AMZS 2016).

5.6 ZVEZA ZDRUŽENJ ŠOFERJEV IN AVTOMEHANIČNIKOV SLOVENIJE

Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije (ZZŠAM) je organizacija voznikov, avtomehanikov, ter prevoznikov in simpatizerjev. Ustanovljena je bila leta 1922. Sestavlja jo 51 združenj, v katerih deluje preko 7500 članov (ZZŠAM 2016).

Poslanstvo ZZŠAM je izvajanje, spodbujanje in izpopolnjevanje preventivnega delovanja za večjo varnost prometa, s posebnim poudarkom na skrbi za mlade. Poleg varovanja otrok na poti v in iz šole, vsako leto sodelujejo na različnih lastnih in drugih preventivnih akcijah in tako prispevajo k večji varnosti v cestnem prometu. Aktivnosti izvajajo njihovi člani bolj ali manj prostovoljno (ZZŠAM 2016).

ZZŠAM izvaja tudi šolo vožnje za voznike začetnike in druge ter s tem razvija nove generacije odgovornih in strpnih mladih in starejših voznikov (ZZŠAM, 2016).

5.7 ZAVOD VARNA POT

Zavod Varna pot (ZVP) je nevladna organizacija, ki od leta 2007 deluje na področju prometne varnosti in hkrati zagovarja pravice žrtev prometnih nesreč (Zavod Varna pot 2016).

ZVP izvaja različne programe in projekte, katerim skupne točke so pomoč, osveščanje ter spodbujanje k večji varnosti na cestah. Nudo brezplačno in celostno pomoč žrtvam prometnih nesreč ter izvaja preventivno-izobraževalne aktivnosti za otroke, mladostnike in odrasle (Zavod Varna pot 2016).

Aktivnosti ZVP (2016) na področju mladih in prometne varnosti:

- ZVP od leta 2008 izvaja projekt pedagoške delavnice 5x STOP je COOL, namenjene mladostnikom od 12 do 19 leta. Delavnica je namenjena osveščanju mladostnikov o razkoraku med tem, kar o prometu vemo, in tem, kako se v prometu vsak dan obnašamo. S programom mlade spodbujajo k razmisleku in razumevanju pomena zdravega in odgovornega odnosa do alkohola, psihoaktivnih substanc ter oblikovanju ugodnega odnosa do prometa in prometne varnosti. Mladostnikom se pridruži tudi vrstnik, ki je doživel hudo prometno nesrečo in predstavi svojo osebno izpoved. Mladostnikom predstavijo tudi preventivne filme s področja prometa, s posebnim poudarkom na varnostnem pasu, alkoholu in hitrosti. V preventivne aktivnosti so vključili več kot 80.000 mladostnikov;
- v letu 2009 je ZVP slovenski javnosti predstavil projekt Evropska noč brez prometnih nesreč s katerim je opozoril na problematiko vožnje pod vplivom alkohola zlasti med mladimi vozniki. Z aktivnostmi v nočnih lokalih in drugih lokacijah so vrstniki mlade osveščali o nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola ter spodbujali nagrajevali odgovorno obnašanje voznikov. V letu 2012 se je projekt preimenoval v Čista nula, čista vest in uspešno nadaljeval poslanstvo prejšnjega. Projekt temelji na »peer to peer« komunikaciji in nagrajevanju pravilnega delovanja in obnašanja. V projektu je do leta 2009 aktivno sodelovalo več kot 5000 mladostnikov iz cele Slovenije;

- ZVP vsako leto sodeluje na različnih javnih prireditvah, na katerih s pomočjo različnih demonstracij, prikazov in vsebin izobražuje in osvešča o prometni varnosti tako mlade kot tudi druge obiskovalce (Zavod Varna pot 2016).

5.8 DROGART

Združenje DrogArt je nevladna organizacija ustanovljena leta 1999 z namenom zmanjševanja škodljivih posledic drog in alkohola med mladimi (DrogArt 2016).

After taxi je DrogArtov projekt, ki želi predvsem mlade informirati o manj tvegani zabavi, osveščati o varnosti v prometu ter podpirati odgovorne odločitve mladih. Projekt je osredotočen na območje Ljubljane in omogoča predvsem mladim, da z nakupom kupona After taxi ceneje in predvsem varneje pridejo domov. Projekt spodbuja mlade, da izberejo alternativo vožnji pod vplivom alkohola. (DrogArt 2016).

5.9 ZAVOD VOZIM

Zavod Vozim je nosilec nacionalnega gibanja »Še vedno vozim – vendar ne hodim«, ki spodbuja širšo diskusijo o varni vožnji in vključitvi invalidov v vsakdanje življenje (Zavod Vozim, 2016).

Interaktivna delavnica »Še vedno vozim – vendar ne hodim« temelji na podajanju osebne zgodbe poškodovancev v prometnih nesrečah in tako mlade spodbuditi k spremembi mišljenja in delovanja. Delavnice izvajajo na srednjih in osnovnih šolah po vsej Sloveniji (Zavod Vozim, 2016).

5.10 FUNDACIJA Z GLAVO NA ZABAVO

Fundacija Z glavo na zabavo (ZGNZ) je bila leta 2000 ustanovljena z namenom zagotavljanja pogojev za redno izvajanje različnih medijsko podprtih projektov primarne preventive v okoljih, kjer se srečujejo in zabavajo mladi. Cilj prireditev je

bilo zmanjšanje škodljive uporabe alkohola med mladimi in manj vinjenih mladih voznikov (Fundacija ZGNZ, 2010).

V okviru projekta ZGNZ je bilo do organiziranih in izvedenih več sto prireditev, ki jih je obiskalo več kot 300.000 mladih (Fundacija ZGNZ, 2010).

Vse skupaj je spremljala medijska podpora, tako na televiziji, kot tudi na radiu, v časopisih in preko interneta. Z mladimi so komunicirali v obdobju, ko se le-ti srečujejo s škodljivo rabo alkohola, in v okolju, kjer je velika verjetnost, da sežejo po alkoholnih pijačah. (Fundacija ZGNZ, 2010).

ZGNZ od leta 2011 ni več aktivna.

6 MLADI O PROMETU IN PROMETNI VARNOSTI

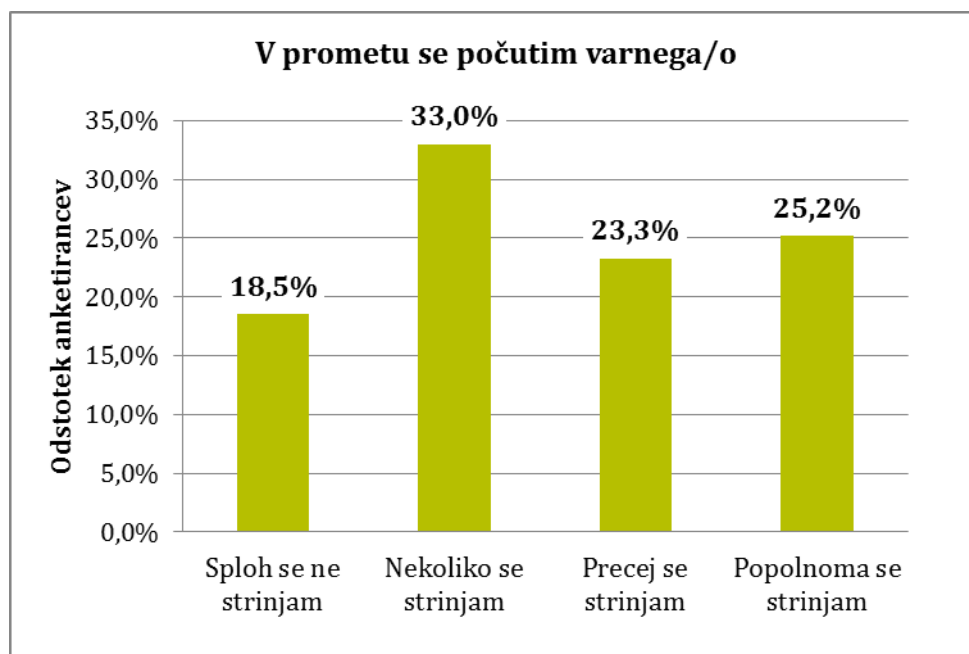
V okviru diplomske naloge sem analizirala vprašalnike Zavoda Varna pot, ki so jih v okviru projekta 5x STOP je COOL izpolnili mladostniki starosti 14 do 19 let. V analizo sem vključila 2.337 pravilno izpolnjenih vprašalnikov, ki so jih udeleženci izpolnili v šolskem letu 2015/16.

Analiza je pokazala naslednje rezultate:

Po podatkih analize se mladi v prometu ne počutijo najbolj varno. Na to vpliva predvsem vse gostejši promet ter povečano število prometnih nesreč, poškodovanih in mrtvih na cestah.

Rezultati ankete tako kažejo, da se 18,5 % mladih v prometu počuti ogrožene, če pa prištejemo še dijake, ki so odgovorili, da se le nekoliko strinjajo s trditvijo: »V prometu se počutim varnega/o«, pa se to število poveča na 51,5 %. Kar 25,2 % mladih se v prometu počuti popolnoma varne, kar dokazuje tezo, da mladi še vedno zagovarjajo mnenje: »Meni se nič ne more zgoditi.«

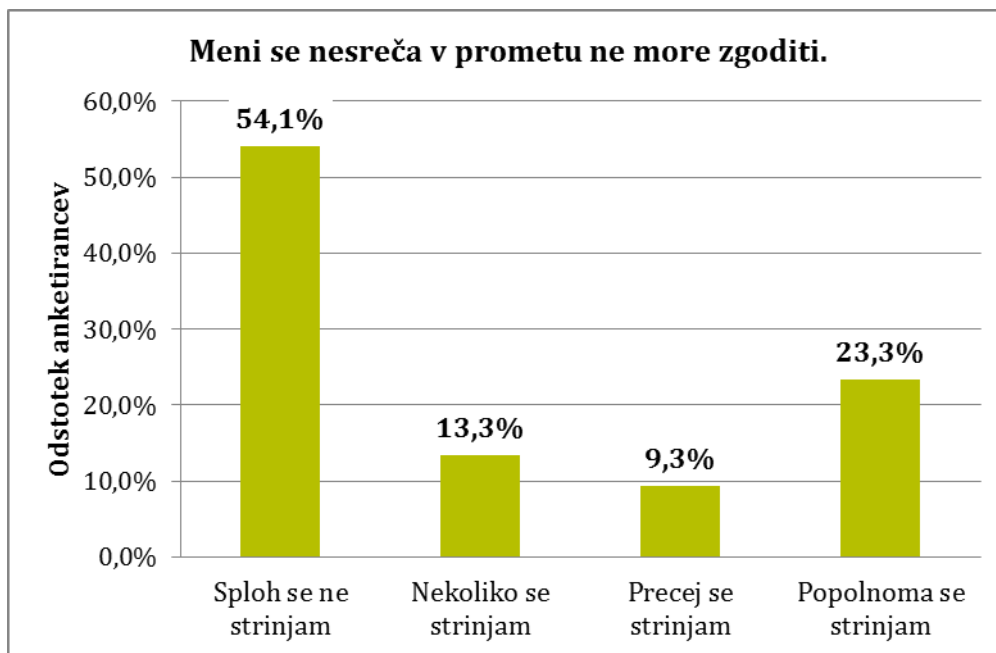
Graf: 6.1: Vprašanje št. 1: V prometu se počutim varnega/o.



Skladen z zgornjimi rezultati je tudi rezultat naslednjega vprašanja: »Meni se nesreča v prometu ne more zgoditi.« Kar 23,3 % mladih ne namreč prepričanih, da je verjetnost res majhna ali pa je skoraj ni. To je žal prevečkrat povezano s precenjevanjem svojih sposobnosti.

Kljub vsemu pa je več kot polovica anketiranih mnenja, da v prometu niso varni in da se jim nesreča lahko pripeti.

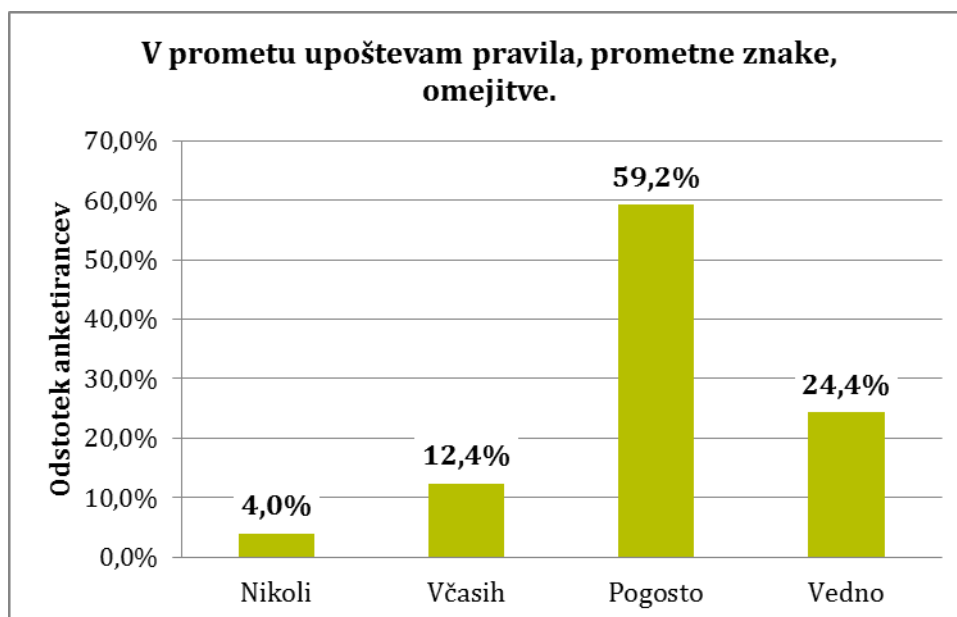
Graf 6.2: Vprašanje 2: Meni se nesreča v prometu ne more zgoditi.



Zanimiv je rezultat naslednjega vprašanja, saj dokazuje da je teorija eno, praksa pa nekaj čisto drugega. Kljub priznanju, da se možnost udeležbe v prometni nesreči mogoča le 24,4 % mladih dosledno upošteva prometna pravila. Kar 16,4 % mladih pa pravila krši precej pogosto.

Po poročanju izvajalcev omenjenih delavnic so mladi povedali, da so pravila, ki jih navadno kršijo uporaba varnostne čelade na kolesu, uporaba odsevnih teles (kresničke, odsevni trakovi...), uporaba varnostnega pasu na zadnjih sedežih, vožnja kolesa z motorjem brez izpita, prečkanje ceste pri rdeči luči, starejši dijaki pa so priznali tudi vožnjo pod vplivom alkohola na motorju.

Graf 6.3: Vprašanje 3: V prometu upoštevam pravila, prometne znake, omejitve.

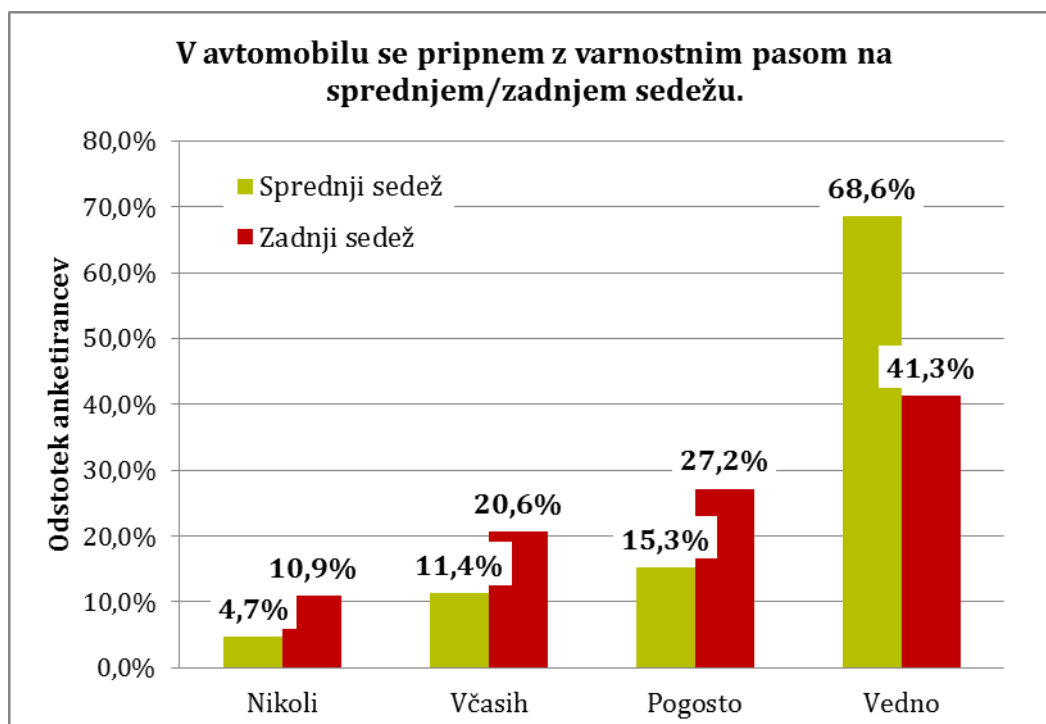


Varnostni pas je eden od mehanizmov, s pomočjo katerega lahko precej zmanjšamo posledice prometnih nesreč. Študije iz tujine kažejo, da bi lahko zmanjšali število umrlih voznikov in potnikov za 50 %, če bi vsi potniki, pri vsaki vožnji, pravilno uporabljali varnostne pasove in otroške varnostne sedeže (Ministrstvo za infrastrukturo 2016).

Po podatkih Policije (2016) je raziskava v letu 2011 pokazala zelo visoko stopnjo pripetosti v avtomobilih, zlasti na sprednjih sedežih. Med vožnjo je varnostni pas uporabljalo 93,1 % voznikov in 94,5 % potnikov na sprednjih sedežih. Na zadnjih sedežih v osebnih avtomobilih je varnostni pas uporabljalo 66,2 % potnikov.

Analiza ankete med udeleženci delavnic pa kaže malce drugačne rezultate. 68,6 % anketirancev je razvila redno prakso pripenjanja na sprednjih sedežih in le 41,3% na zadnjih sedežih. 16,7 % mladih se na sprednjih sedežih z varnostnim pasom pripne občasno, 4,7 % pa (skoraj) nikoli. Pripenjanje na zadnjih sedežih je še bolj problematično, saj se 47,8 % mladih na zadnjih sedežih pripne le občasno, 10,9 % pa nikoli ali skoraj nikoli.

Graf 6.4: Vprašanje 4 in 5: V avtomobilu se pripnem z varnostnim pasom na sprednjem/zadnjem sedežu.



Precej problematična je tudi uporaba varnostne čelade.

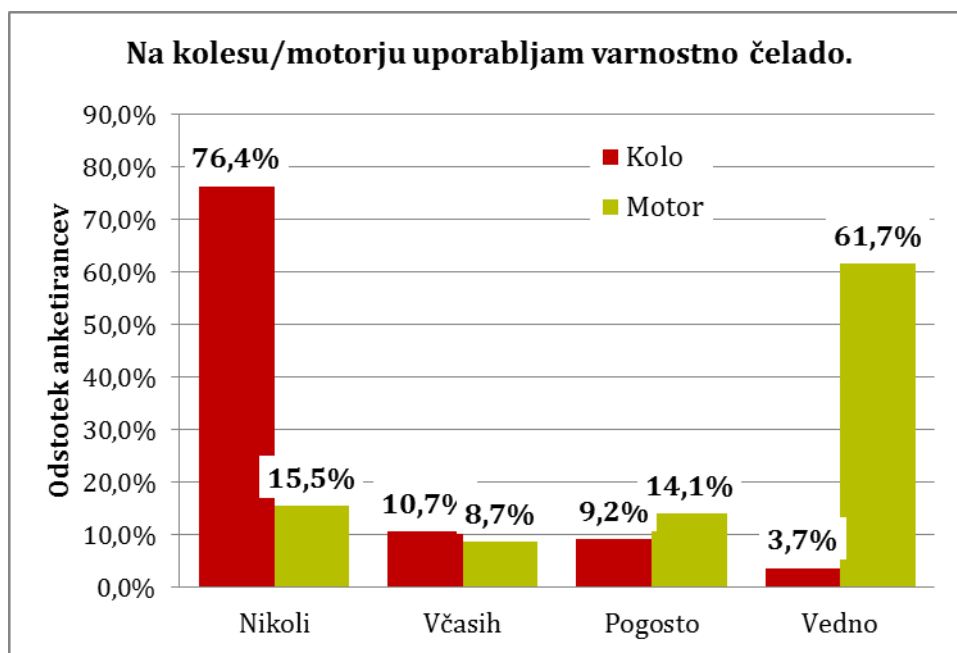
Glede na odgovore naj bi le 3,7 % mladih redno uporabljalo čelado na kolesu, medtem ko 87,1 % mladih le-te ne uporablja nikoli ali izredno redko.

Moderatorji delavnic so poročali, da so mladi kot razlog neuporabe čelade na kolesu največkrat navedli, da je po pravilih ne potrebujejo. Če gredo s kolesom na kakšno daljšo »turo«, jo načeloma uporabljajo, za krajše razdalje pa ne.

Mladostniki, ki že vozijo motorno kolo oz. kolo z motorjem (tudi brez izpita) so, po poročanju moderatorjev delavnic, zagotovili, da dokaj redno uporabljajo čelado. Rezultati vprašalnika so pokazali, da večina mladih redno uporablja varnostno čelado na motorju (61,7 %), 26,2 % mladih pa te prakse ne izvajajo redno oz. skoraj nikoli.

Razlogi, zakaj mladi ne uporabljajo čelade na kolesu pa ležijo v prepričanju, da je za kolo z motorjem in motorno kolo, ki ne dosega posebne hitrosti enostavno ne potrebujejo. Čelada se jim zdi vroča in predvsem ni »cool«. Zlasti fantje s takšnim obnašanjem dokazujejo svojo moč in neustrašnost.

Graf 6.5: Vprašanje 6 in 7: Na kolesu/motorju uporabljam varnostno čelado.



Poseben del ankete je bil namenjen alkoholu, saj je le-ta še vedno eden izmed najpogostejših razlogov za nastanek prometne nesreče.

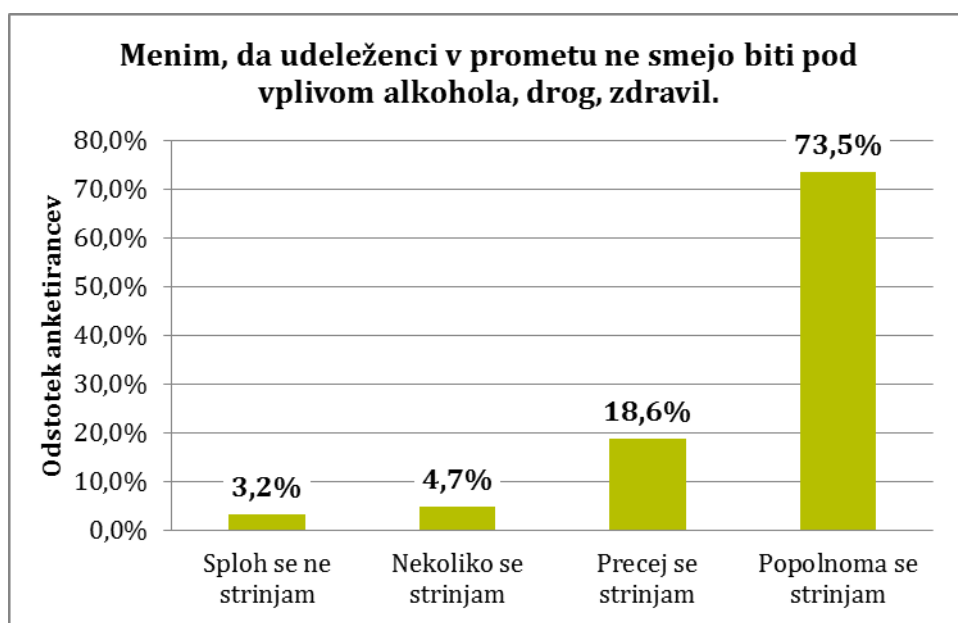
Za Slovenijo pravimo, da je »mokra država« oz. da smo »mokra družba«. Po količini popitega alkohola smo namreč na vrhu lestvice Evropske unije. To pa je predvsem posledica izredno pozitivnega odnosa do uživanja te substance. Vse lepe in žalostne trenutke pospremmo s »kapljico rujnega«, alkohol ne manjka na nobeni zabavi, nobenem obisku in nobenem obredu. Hkrati pa pitje, pogosto tudi čezmerno pitje alkohola ni vrednoteno kot negativno. Rezultati pa se odražajo tudi v prometu. (Ministrstvo za zdravje 2016).

V zadnjih letih je, po podatkih Policije (2016), alkoholizirani udeleženec cestnega prometa povzročil vsako tretjo prometno nesrečo s smrtnim izidom ter vsako četrto nesrečo s hudo poškodbo.

Tako nas je zanimalo, kakšno mnenje o tej problematiki imajo mladi. 73,5 % mladostnikov meni, da bi morali biti udeleženci v prometu trezni in odgovorni, žal pa je še vedno nekaj mladostnikov, ki se jih problematika vožnje pod vplivom alkohola (drog in zdravil) ne zdi sporna.

Visok procent strinjanja kaže, da je tudi med mladostniki ta problematika poznana in da se zavedajo morebitnih posledic. Žal največkrat bolj v teoretičnem smislu, saj je alkohol še vedno zelo prisoten v prometu, žal tudi med mladimi.

Graf 6.6: Vprašanje 8: Menim, da udeleženci v prometu ne smejo biti pod vplivom alkohola, drog, zdravil.



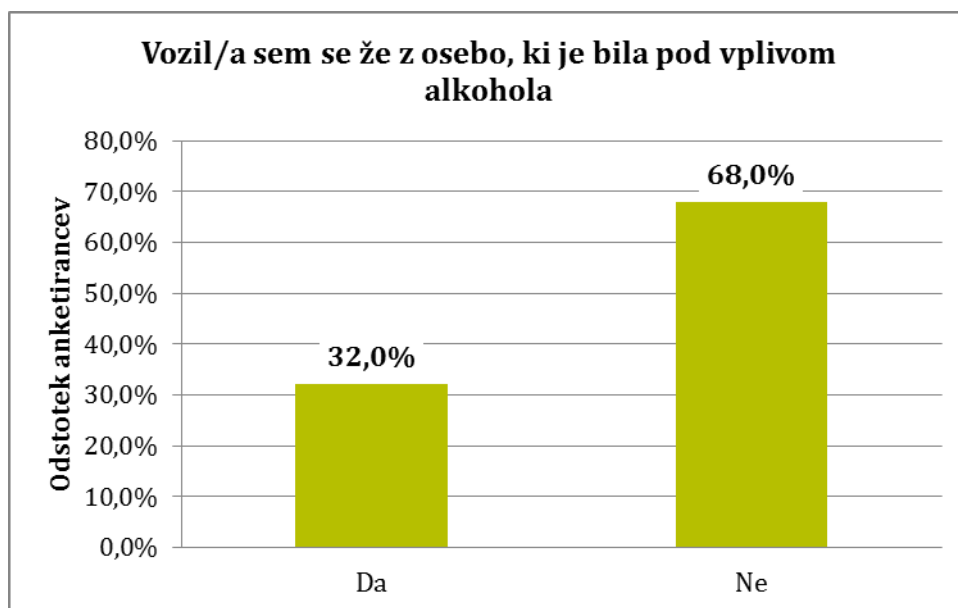
Zaradi splošne tolerance do alkohola in posledično tudi do vožnje pod vplivom alkohola ni čudno, da imajo tudi mladostniki izkušnje z vožnjo pod vplivom alkohola – predvsem kot sopotniki vinjenih voznikov.

Kar 32 % anketiranih mladostnikov se je že usedlo v avto z vinjenim voznikom. Glede na poročanje moderatorjev, ki so se z mladostniki o alkoholu in nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola, pogovarjali na samih delavnicah, so bili ti vozniki največkrat družinski člani ali bližnji prijatelji.

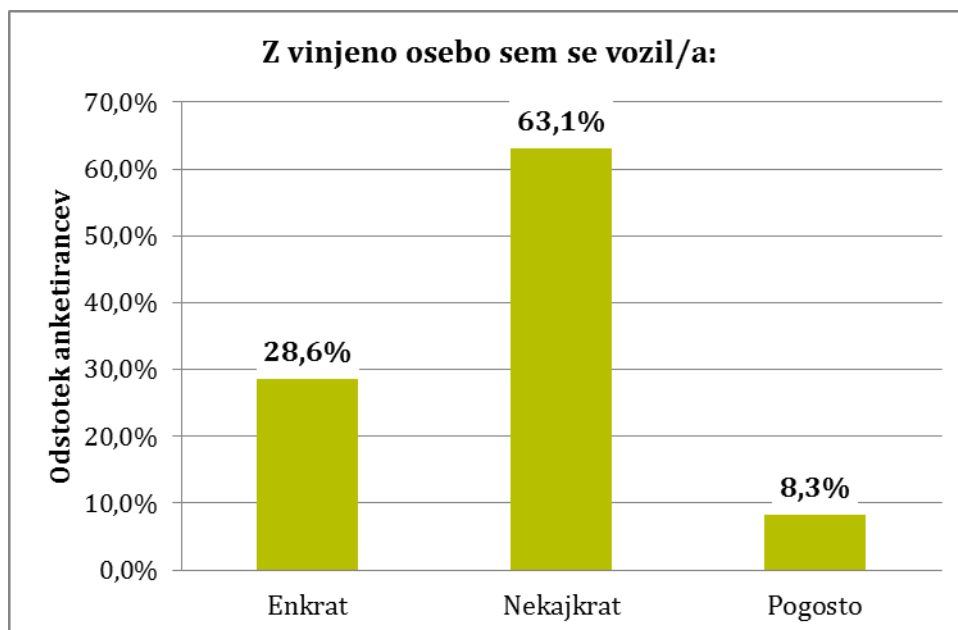
Od vseh anketirancev, ki so odgovorili, da so se v preteklosti že vozili s pijanim voznikom, jih je 28,6 % to izkusilo enkrat, 63,1 % večkrat in kar 8,3 % zelo pogosto.

Razlogov zakaj mladi vstopijo v avto s pijanim voznikom je več, najpogostejši razlogi pa so, da se niti ne zavedajo, da delajo kaj narobe, niti ne pomislijo na nevarnosti, zaupajo vozniku ali pa nimajo (ne vidijo) druge alternative.

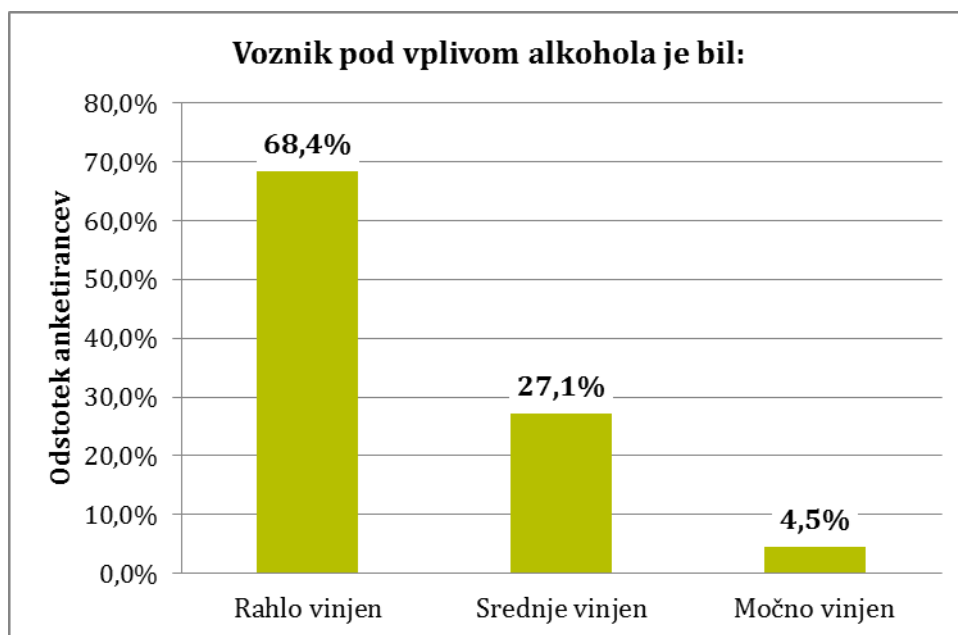
Graf 6.7: Vprašanje 9: Vozil/a sem se že z osebo, ki je bila pod vplivom alkohola



Graf 6.8: Vprašanje 10: Z vinjeno osebo sem se vozil/a ...



Graf 6.9: Vprašanje 11: Voznik pod vplivom alkohola je bil ...



Rezultati vprašalnika so pokazali, da se večina mladostnikov žal še vedno premalo zaveda kako nevaren je lahko promet. Mladostniki se v večini primerov počutijo neranljive, tudi v prometu.

Skozi leta lahko opazamo trend večje osveščenosti mladih o prometu in prometni varnosti, zlasti ko govorimo o vožnji pod vplivom alkohola. Mladostniki sledijo konceptu »designated driver« oz. izbranega, odgovornega voznika, ki bo poskrbel da bodo vsi varno prispeli domov. Koraki v pravo smer, vendar jih bo potrebno še veliko, da bomo lahko zaščitili vsakega posameznika v prometu.

7 SPLOŠNI PREDLOGI IZBOLJŠANJA VARNOSTI MLADIH V CESTNEM PROMETU

Če povzamemo zgoraj raziskane elemente, lahko ugotovimo, da se je v zadnjih letih uveljavilo kar nekaj ukrepov za večjo varnost mladih v prometu.

Prvi osnovni preventivni ukrep je ta, da se osveščanje o prometu in prometni varnosti pričinja že pri najmlajših – pri otrocih v vrtcih in osnovni šoli. S tem dosežemo, da se otroci že od malih nog srečujejo z vsebinami, ki pripomorejo k večji varnosti njih samih kot tudi njihovih staršev, saj so ravno otroci najpomembnejši učitelji svojih staršev.

Različne vladne in nevladne organizacije izvajajo čedalje več in različnih aktivnosti, ki so neposredno namenjene mladim in jih tudi direktno nagovarjajo (delavnice, akcije po nočnih lokalih, lokacija, kjer se mladi zbirajo itd..

Spremenil se je tudi sistem usposabljanja v šolah vožnje z novjšim in sodobnim sistemom spletnega teoretičnega testiranja za vozniški izpit, mladim pa je ponujena tudi možnost treningov varnih voženj, opravljanja voznškega izpita pred 18. letom in vožnja s spremljevalcem. Slednje daje mladostnikom možnost pridobivanja več kot potrebnih izkušenj v vsaj nekoliko varovanem okolju.

Tudi represivni ukrepi so dodali pomemben aspekt k varnosti mladostnikov – npr. zahtevana popolna treznost za voznike začetnike in nižje število »dovoljenih« kazenskih točk (max. 7 točk). S tem lahko hitreje sankcioniramo nevarno početje in tako preprečimo hujše posledice.

V primeru kršenja pravil in norm pa je mladim ponujena tudi možnost udeležbe v rehabilitacijskih programih zaradi vožnje pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi, s čimer mladim ustrezno izobraženi organi predstavijo nevarnosti tveganega obnašanja in skušajo korenito spremeniti navade in obnašanje mladih.

Z željo, da bi se stanje na cestah izboljšalo, pa bi bilo potrebno izvajati še več še več aktivnosti in prometno-vzgojnih programov, v katere bi lahko vključili še več mladih.

Opozorila pa bi še na vlogo staršev pri prometni vzgoji otrok in mladostnikov. Tudi mladi navadno delajo, kar vidijo, zato potrebujejo v starših res dober zgled.

Na koncu pa bi priporočila mladim za večjo varnost v prometu strnila v le nekaj misli: »Mladost je prelepa, da bi jo izgubljali na cesti, zato je prav da najprej pomislimo na to, kako bomo kar se da najbolj varno prispeli na svoj cilj, pa naj bo to šola, zabava ali dom. Poskrbimo za to, da bomo vidni, zaščiteni z varnostnim pasom ali čelado, strpni, zbrani in trezni. Ne precenjujemo svojih zmožnosti in dokazujemo svojo »moč« drugje, ne na cesti. Postanimo odgovorni, da bo mladost lahko trajala.«

8 ZAKLJUČEK

Zagotavljanje varnosti cestnega prometa je in mora biti ena od prednostnih nalog vsake družbe, saj so od varnosti odvisna življenja in konec koncev tudi kakovost življenja vseh udeležencev, tudi mladostnikov.

Ustvarjanje prometne varnosti je zapleten proces v katerega je vključenih ogromno akterjev – državni organi, lokalne skupnosti, gospodarske družbe, represivni in pravosodni organi, vzgojno izobraževalne institucije, civilna družba, mediji, ne nazadnje vsak posameznik.

Je pa uresničljiv pojem, vendar moramo v ukrepe vključiti tako zagotovitev varnejših cest in vozil kot tudi izboljšanje kulture udeležencev.

Mladostniki so posebna skupina, kateri moramo nameniti posebno pozornost, jih pravilno usmerjati, informirati in jim nuditi podporo, da bodo lahko odrasli v zdrave, posameznike, ki bodo s svojim delom, znanjem in trudim lahko soustvarjali nov, boljši svet.

V zadnjih letih se je uveljavilo kar nekaj ukrepov za večjo varnost mladih, ki so prinesli spremembe – nekateri večje, drugi manjše. Število mladih, ki so bili udeleženi v prometnih nesrečah, ki so se v nesrečah poškodovali ali pa celo izgubili življenje, pa se je zmanjšalo.

Če še enkrat ponovim zgornje rezultate smo v letu 2015 (v primerjavi z letom 2007) zabeležili 76 % zmanjšanje umrlih mladostnikov v prometnih nesrečah, 61 % zmanjšanje lažje poškodovanih in skoraj 55 % zmanjšanje huje poškodovanih mladostnikov v prometnih nesrečah.

Iz tega lahko potrjujemo, da se je stopnja varnosti mladostnikov v prometu povečala.

Skozi pregled aktivnosti tako vladnih kot tudi nevladnih organizacij ter nacionalnih programov in sprememb v zakonodaji ugotavljam, da so mladi in mladostniška problematika še kako prepoznani med vsemi akterji in se zato v zagotavljanje prometne varnosti mladih vlaga veliko sredstev – ne le finančnih.

Omenjeni pregled in zlasti lastne izkušnje z delom v nevladni organizaciji pa žal kažejo tudi, da vsi vpleteni akterji še vedno premalo sodelujejo.

Z ustanovitvijo Javne agencije za varnost prometa je Slovenija dobila krovno organizacijo, ki naj bi v svojem poslanstvu združevala vse aspekte prometne varnosti. V praksi pa deluje premalo povezovalno, zlasti na področju prometne preventive.

Na področju Slovenije deluje kar nekaj organizacij, tako vladnih kot tudi nevladnih, ki pa se med seboj premalo ali skoraj nič ne povezujejo, med njimi pa velikokrat vlada konkurenčno vzdušje.

Nevladne organizacije so v večji meri tudi izključene iz »odločevalskega kolesja«. Vanj so vključene le kot obrobni igralci in »poročevalci« o aktivnostih, ki se jih vključi v končna, nacionalna vsebinska poročila.

Izkušnje iz držav, ki so v prometni varnosti daleč pred Slovenijo kažejo, da je prav sodelovanje tisto, ki ima največje in predvsem dolgoročne učinke na večjo prometno varnost.

Sodelovanje pa pomeni pomoč pri resursih – tako finančnih kot kadrovskih, tehničnih in drugih, aktivno sodelovanje in poročanje o delovanju ter vključevanje vseh akterjev v odločanje in spremembe.

Omenimo še, da je v preteklosti tudi Slovenija že pokazala, da je sposobna sodelovanja v širšem smislu. Konec leta 2009 je Zavod Varna pot v okviru akcije Evropska noč brez prometnih nesreč združil tri ministre, pristojne za promet, notranje zadeve in pravosodje, gospodarske organizacije, druge nevladne organizacije, žrtve prometnih nesreč, mlade ter medije.

Rezultat sodelovanja so bili javno priznanje zagotavljanja večje prometne varnosti kot prioritarnega področja za državo ter hitre in konkretne spremembe na področju prometno varnostne zakonodaje ter posledično tudi spremembe Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa, Zakona o varnosti cestnega prometa (novi štirje zakoni).

V zadnjih nekaj letih je to sodelovanje znova malce zamrlo, a je ravno v letu 2016 direktor AVP javno nakazal, da je sodelovanje potrebno in nujno za izboljšanje varnosti, ki je v letu 2016 znova malce slabša.

Slovenija je od leta 2007 prehodila dolgo pot, ki ni bila neuspešna, zlasti če gledamo z vidika prometne varnosti mladih. Izboljšala se je statistika, predvsem pa se je povečalo število preventivnih aktivnosti, namenjenih tej populaciji.

Zagotavljanje večje prometne varnosti mladih je skupna točka vsem organizacijam, ki delujejo področju prometa in prometne varnosti, vsem ukrepom, načrtom, ciljem in aktivnostim na nacionalni, regionalni ali pa lokalni ravni, kar je prav gotovo pripomoglo k izboljšanju le-te v zadnjih letih.

Na podlagi teh zaključkov lahko potrdim svojo hipotezo, da so na *izboljšanje varnosti mladostnikov v cestnem prometu vplivali predvsem sprememba zakonodaje ter programi za osveščanje mladostnikov o prometni varnosti (s strani vladnih in nevladnih organizacij).*

Prometna kultura v Sloveniji je žal še daleč od zelene in ni čarobne paličice, ki bi to lahko v kratkem času spremenila. Kazalci prometne varnosti kažejo, da smo sicer na pravi poti, a da je zastavljeni cilj – Vizija nič, še daleč pred nami.

Potrebno bo še nekaj časa in nekaj generacij, da bomo tudi sami ugotovili, da se ne splača pustiti življenja na cesti in da miselnost: »Meni se to ne more zgoditi,« ne drži.

A če bomo stopili skupaj in bo vsak dodal svoj kamenček v prometni mozaik, bo slika lepša malce hitreje.

9 LITERATURA

1. Bavcon, Ljubo in Dragan Petrovec. 2011. *Varnost cestnega prometa*. Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti.
2. Bayard, Jean in Robert T. Bayard. 1992. *Na pomoč, najstnika imamo!* Ljubljana: Mladinska knjiga.
3. Brcar, Polona. 2012. *Čas tveganja*. Dostopno prek: <http://med.over.net/clanek/i20482/> (12. maj 2016).
4. European Commision. Mobility and Transport. 2015. *ESafety*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/index_en.htm (14. maj 2016).
5. Fundacija Z glavo na zabavo. 2010. *Letno poročilo 2010*. Dostopno prek: <http://spotidoc.com/doc/2695027/01.12.10-zaklju%C4%8Dno-poro%C4%8Dilo-projekta-z-glavo-na-zabavo-v-> (3. april 2016).
6. *Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa*. Dostopno prek: <https://www.avp-rs.si/> (11. april 2016).
7. Justinek, Andrej, Matjaž Leskovar, Mateja Markl, Stane Pavlič, Gabrijel Sternad, Bojan Žlender. 2008. *Zakon omejuje, da varuje: zakon o varnosti cestnega prometa: spoznajte spremembe 2008*. Ljubljana: Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste.
8. Markl, Mateja. 2013. *RSA/RSI - Človeški dejavniki prometne varnosti*. Dostopno prek: https://www.avp-rs.si/file/2013/09/Markl_ROSEE_MM_Human_behaviour_1_23-9-2013.pdf (12. april 2016).
9. Marjanovič Umek, Ljubica in Maja Zupančič. 2009. *Razvojna psihologija*. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete.
10. Miklavc, Brigita, Urška Naglič, Robert Jerončič in Damijan Leskovšek. 2011. *Zakon omejuje, da varuje. (Novosti v prometnih zakonih: Zakon o pravilih cestnega prometa, Zakon o voznikih, Zakon o motornih vozilih, Zakon o cestah)*. Ljubljana: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.
11. *Ministrstvo za infrastrukturo*. Dostopno prek: <http://www.mzi.gov.si> (12. april 2016).
12. Papalia, Diane E., Sally Wendkos Olds in Ruth Duskin Feldman. 2003. *Otrokov svet: otrokov razvoj od spočetja do konca mladostništva*. Ljubljana: Educy.

13. *Policija*. Dostopno prek: <http://www.policija.si/> (17. maj 2016).
14. *Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 (Skupaj za večjo varnost) (ReNPVCP)*. Ur. l. RS št. 2/2007 (9. maj 2016).
15. *Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (ReNPVCP 13-22)*. Ur. l. RS št. 39/2013 (6. maj 2013).
16. Rotim, Franko. 1991. *Elementi sigurnosti cestovnog prometa*. Zagreb: Samozaložba F. Rotim.
17. Shope, Jean T. 2006. *Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes. Injury prevention*. Dostopno prek: <http://injuryprevention.bmj.com> (17. maj 2016).
18. Svetovna zdravstvena organizacija. 2015. *Global status report on road safety 2015*. Dostopno prek: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (23. maj 2016).
19. --- 2016. *Road Traffic Injuries*. Dostopno prek: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/ (23. maj 2016).
20. Zabukovec, Vlasta, Bojan Žlender, Marko Polič, Marko Divjak in Mateja Markl. 2007. *Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*. Ljubljana: Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakultete.
21. *Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1)*. Ur. l. RS št. 83/2004 (29. julij 2004).
22. *Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1E)*. Ur. l. RS št. 37/2008 (15. april 2008).
23. *Zakon o motornih vozilih (ZMV)*. Ur. l. RS št. št. 106/2010 (27. december 2010).
24. *Zakon o cestah (ZCes-1)*. Ur. l. RS št. 109/2010 (30. december 2010).
25. *Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)*. Ur. l. RS št. 109/2010 (30. december 2010).
26. *Zakon o voznikih (ZVoz)*. Ur. l. RS št. 109/2010 (30. december 2010).
27. *Zavod Varna pot*. Dostopno prek: <http://www.varna-pot.si/> (9. maj 2016).
28. *Združenje DrogArt*. Dostopno prek: <http://www.drogart.org/> (12. maj 2016).
29. *Zveza Združenj šoferjev in avtomehnikov Slovenije*. Dostopno prek: <http://www.zveza-zsam.si/> (10. maj 2016).
30. Zupančič, Maja in Matija Svetina. (2004). Socialni razvoj v mladostništvu. *Razvojna psihologija* 2004: 589-611.

PRILOGE

Priloga A: Mladostniki in promet – vprašalnik

MLADOSTNIKI IN PROMET - VPRAŠALNIK

Prosimo, da izpolnite vprašalnik.

Spol: M Ž

Starost: _____

Datum: _____

Spodaj je napisanih nekaj trditev.

Označite s črko X stopnjo vašega strinjanja s posamezno trditvijo.

Trditev	Sploh se ne strinjam	Nekoliko se strinjam	Precej se strinjam	Popolnoma se strinjam
V prometu se počutim varnega/o.				
Meni se nesreča v prometu ne more zgoditi.				

Trditev	Nikoli	Včasih	Pogosto	Vedno
V prometu upoštevam pravila, prometne znake, omejitve.				
V avtomobilu se pripnem z varnostnim pasom na sprednjem sedežu.				
V avtomobilu se pripnem z varnostnim pasom na zadnjem sedežu.				
Na kolesu uporabljam varnostno čelado. *				
Na motorju uporabljam varnostno čelado. *				

* Če se ne voziš s kolesom ali motorjem, lahko pušiš prazno

Trditev	Sploh se ne strinjam	Nekoliko se strinjam	Precej se strinjam	Popolnom a se strinjam
Menim, da udeleženci v prometu ne smejo biti pod vplivom alkohola, drog, zdravil.				

Obkrožite izbrano trditev:

Vozil/a sem se že z osebo, ki je bila pod vplivom alkohola. DA NE

V kolikor ste zgornjo trditev odgovorili z DA, odgovorite še nadaljnji vprašanji.

Z vinjeno osebo sem se vozil/a:	Enkrat	Nekajkrat	Pogosto
Voznik pod vplivom alkohola je bil:	Rahlo vinjen	Srednje vinjen	Močno vinjen