

Mladi vozači kao česti uzrok prometnih nesreća

Čavlović, Nikol

Undergraduate thesis / Završni rad

2025

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:982711>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-03**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

Preddiplomski stručni studij smjer Turističko poslovanje

Mladi vozači kao česti uzrok prometnih nesreća

Završni rad

Kolegij: Poslovanje poduzeća u putničkom prijevozu

Mentor: Doc. dr. sc. Petra Barišić

Student: Nikol Čavlović

JMBAG: 0067633380

Zagreb, veljača 2025. god.

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je _____

(vrsta rada)

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Student/ica:

U Zagrebu, _____

Sadržaj

1. UVOD.....	1
1.1. Predmet i cilj rada	1
1.2. Opis problema	1
1.3. Opis strukture rada	2
2. KONCEPT PROMETNIH NESREĆA.....	3
2.1. Vrste prometnih nesreća.....	3
2.2. Uzroci prometnih nesreća.....	4
2.3. Utjecaj prometnih nesreća na odvijanje prometa	6
2.4. Utjecaj samog čovjeka na odvijanje prometa.....	6
3. MLADI VOZAČI	9
3.1. Koncept mladih vozača	9
3.2. Osposobljavanje kandidata za vozače	10
3.3. Čimbenici koji utječu na nastanak prometnih nesreća kod mladih vozača.....	11
3.3.1. Brza vožnja	13
3.3.2. Utjecaj droge, alkohola i drugih opijata	15
3.3.3. Nekorištenje sigurnosnog pojasa.....	16
4. PRIMARNO ISTRAŽIVANJE MLADIH VOZAČA KAO UZROK PROMETNIH NESREĆA	19
4.1. Opis metodologije	19
4.2. Opis uzorka	19
4.3. Analiza istraživanja	20
4.4. Rezultati istraživanja	31
5. ZAKLJUČAK.....	33
POPIS LITERATURE	35
POPIS SLIKA.....	37
POPIS TABLICA	37
POPIS GRAFIKONA	37
PRILOZI	38

1. UVOD

Pojačanim razvojem prometa dolazi do situacija gdje danas svatko od nas sudjeluje u prometu na različite načine. Velik broj sudionika u prometu dovodi do toga da samo putovanje do određene destinacije zahtijeva puno više vremena, a što sa sobom povlači mnoštvo drugih problematičnih momenata. Prema tome, povećan broj sudionika u prometu povezan je s većim zagađenjem okoliša te preopterećenjem na prometnicama, što dovodi do velikog broja prometnih nesreća. Razne mjere i akcije potiču na povećanje sigurnosti u prometu, ali treba biti svjestan kako samo sudjelovanje u prometu dovodi do izloženosti riziku od stradavanja u prometnoj nesreći. Jednu od mnogo različitih grupa sudionika u prometu predstavljaju i mladi vozači, koje se smatra velikom prijetnjom i opasnošću u prometu. Nezrelo ponašanje, prekoračenje brzine, neiskustvo, dokazivanje i korištenje raznih opijata tijekom vožnje - samo su neki od uzroka prometnih nesreća koje su prouzročili mladi vozači. Brojna istraživanja pokazala su kako upravo mladi vozači imaju veće šanse da im se dogodi prometna nesreća, nego li je to u slučaju ostalih vozača.

1.1. Predmet i cilj rada

Predmet ovog završnog rada predstavljaju mladi vozači promatrani u kontekstu čestih uzroka prometnih nesreća. Već se i u samom naslovu mogu iščitati glavni problemi u prometu, odnosno odgovor na pitanje tko je na određen način i najzaslužniji za nepovoljno odvijanje prometa, što su sve češće upravo mladi vozači. Cilj samog rada jest dokazati i stvoriti malo drugačiju sliku o mladim vozačima, ali pritom i pokušati, na najbolji mogući način, spriječiti da dođe do situacija kao što su prometne nesreće s naglaskom na one koje su prouzročili mladi vozači.

1.2. Opis problema

Kada usporedno postavite pojam mladog vozača s pojmom neiskustva dolazite do zaključka da postoji visoki rizik od stradavanja u cestovnom prometu. Problemi uglavnom nastaju pogreškom u procjeni brojnih rizičnih situacija u odvijanju prometa. Neiskusni te pritom i mladi vozači takvih situacija uočavaju mnogo manje te su njihove reakcije puno sporije od vozača čije je iskustvo mnogo veće. Također se dovodi u pitanje i sama edukacija za vozače danas, točnije je li ona

dovoljno dobra i je li dobna granica za polaganje vozačkog ispita prihvatljivo postavljena i sigurna za izdavanje dozvole za samostalno sudjelovanje u prometu osobnim prijevoznim sredstvom.

1.3. Opis strukture rada

U cilju što kvalitetnije razrade ovog završnog rada s fokusom na temu - „Mladi vozači kao česti uzrok prometnih nesreća“ - rad je strukturiran u pet dijelova. Prvi dio sastoji se od uvoda koji donosi kratak prikaz osnovnog problema detaljnije razrađenog u ostatku rada. Uz spomenuti uvod, definirani su predmet i cilj rada, opis problema te strukture rada. Idući dio bavi se konceptom prometnih nesreća, a u njemu je izložena teorija prometnih nesreća. Bolje reći, objašnjava se teorijska podjela prometnih nesreća, glavni uzroci istih, utjecaji odvijanja prometnih nesreća na odvijanje ostalog prometa te je, naposljetku, ponuđen odgovor na pitanje kako sam čovjek utječe na promet i kako on može, odnosno ne može, utjecati na odvijanje prometa. U fokusu trećeg dijela definira se pojam mladih vozača, odnosno, obrazlaže se na koga se pojam odnosi te razmatra pitanje je li njihovo osposobljavanje danas dovoljno dobro kako bi rezultiralo uspješnim i dobrim vozačima. Unutar glavnog poglavlja veliko se značenje pridaje čimbenicima koji utječu na nastanak prometnih nesreća kod mladih vozača, a to su brza vožnja, korištenje raznih opijata te nekorištenje zaštitnog pojasa u prijevoznom sredstvu. U četvrtom dijelu provedeno je istraživanje koje daje uvid stavova, mišljenja i reakcije raznih ispitanika na navedenu temu. Naposljetku, peti dio ovoga rada čini zaključak u kojemu se u odnos stavljaju sva prethodno spomenuta saznanja i činjenice te se iznose zaključne misli samog rada.

2. KONCEPT PROMETNIH NESREĆA

Cestovni promet je taj koji se realizira određenim prometnim pravilima i pravnim propisima koji predstavljaju svakodnevni dio ljudskog života. On se odnosi na štete, odnosno štetne posljedice koje su najčešće uzrokovane prometnim nesrećama (Medved, Orlović, 2018.).

Prometna nesreća je događaj na cesti koji je izazvan kršenjem prometnih propisa, a u kojemu je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojemu je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili je u roku od 30 dana preminula od posljedica prometne nesreće ili je prouzročena neka materijalna šteta (Medved, Orlović, 2018.).

2.1. Vrste prometnih nesreća

U današnjem svijetu nezamislivo je da jedno kućanstvo nema minimalno jedno prijevozno sredstvo, zbog čega većina prometnica postaje preopterećena čime se sve više troši, odnosno uništava. Oprema same ceste, cesta te okolina razlozi su nastanka prometnih nesreća, što znači da ako cestovna mreža ima lošu cestovnu infrastrukturu, događa se veći broj prometnih nesreća. Jedne od vrsta prometnih nesreća nazivaju se prometne nesreće prema mjestu nastanka (Cerovac, 2001.). Brojne lokacije postaju opasna mjesta za odvijanje prometa iz razloga što su u većini slučajeva pogreške vozača uzrokovane nekvalitetnim prometnim cestovnim signalizacijama. Isto tako, veliki problem predstavljaju zavoji, nepregledna raskrižja te nedovoljno označeni pješački prijelazi koji većinom prolaze kroz naselja opasna za odvijanje prometa zbog velike cirkulacije ljudi. Vlažne prometnice još su jedan od češćih uzroka prometnih nesreća jer zbog nekvalitetnog asfaltnog sloja dolazi do proklizavanja što potencijalno dovodi do prometne nesreće.

Drugu vrstu prometnih nesreća čine prometne nesreće prema načinu nastanka. Na prometne nesreće utječe veliki niz čimbenika zbog čega je i svaka prometna nesreća specifična, odnosno jedinstvena. Kod prometnih nesreća najčešće dolazi do sudara dva ili više vozila u pokretu, no u prometnoj nesreći ne moraju sudjelovati dva ili više vozila, već je dovoljno samo jedno vozilo koje zbog nekontrolirane vožnje i neprilagodbe vremenskim i cestovnim uvjetima prouzroči prometnu nesreću. Dakle, prema načinu nastanka prometne nesreće dijele se na: prometne nesreće nastale zbog sudara vozila u tijeku, zbog slijetanja vozila s ceste, zbog naleta na pješaka, zbog naleta na

motocikl ili moped, zbog sudara s vlakom, zbog naleta na životinju i brojnih drugih razloga nastanka prometnih nesreća (Cerovac, 2001.).

Kao treća vrsta prometnih nesreća izdvojene su prometne nesreće s obzirom na nastale posljedice. Pod tim pojmom želi se skrenuti pozornost na to jesu li te posljedice prometnih nesreća veće ili manje, trajne pa čak i tragične za sudionike u prometnim nesrećama, bilo po pitanju vozača, suvozača, pješaka ili sasvim treće osobe. Vrijeme je jedan od vrlo bitnih faktora za otkrivanje, ali i sam tijek prometnih nesreća. Nedolazak hitne pomoći na vrijeme i loša skrb, kako hitne tako i bolničke službe, može ugroziti zdravlje sudionika prometnih nesreća. Isto tako, veliku odgovornost, ali i utjecaj imaju i sami sudionici jer nekada dobra reakcija i pružanje prve pomoći na licu mjesta spašavaju mnoge živote. Nažalost, svi navedeni razlozi imaju dosta velike, ali i trajne posljedice na zdravlje i na život čovjeka te se prema nastalim posljedicama prometne nesreće dijele na one nesreće u kojima je nastala manja materijalna šteta, prometne nesreće s imovinsko-materijalnom štetom velikih razmjera, tu su i one prometne nesreće s lakše, teško ili teže ozlijeđenim ili čak i poginulim osobama (Cerovac, 2001.).

Svi vozači svjesni su da je cesta nešto što im mora omogućiti nesmetano i sigurno odvijanje prometa što u mnogim slučajevima nije tako. Brojni nedostaci ceste koji nastaju kod projektiranja i izvedba cesta čest su uzrok prometnih nesreća. Zbog toga su kao četvrta vrsta izdvojene i prometne nesreće prema značajkama ceste. Od cestovne rasvjete, konstruiranja zavoja, postavljanja pješačkog prijelaza, preglednosti na raskrižjima do održavanja samih cesta, sve su to faktori koji ili otežavaju ili uvelike pomažu u odvijanju prometa. Ti faktori moraju biti dobro napravljeni, projektirani i promišljeni jer o njima ovise ljudski životi. Prema značajkama cesta prometne nesreće dijele se na nesreće nastale na raskrižjima, na parkiralištima, na pješačkim prijelazima, na biciklističkim stazama, u zoni smirenog prometa, tijekom vožnje u tunelu i na mnogim drugim lokacijama (Cerovac, 2001.).

2.2. Uzroci prometnih nesreća

Količinom vozila u prometu, ali i brojem sudionika dolazi do spoznaje raznih problema u prometu čime se smanjuje sigurnost sudionika u prometnom sustavu. Statistički podaci kažu da su jedni od uzroka prometnih nesreća i tehnički neispravna vozila. Samim time elementi vozila mogu se podijeliti na aktivne i pasivne elemente, što znači da su aktivni elementi oni elementi koji se

ubrajaju u tehnička rješenja vozila, dok im je istovremeno zadaća smanjiti mogućnost nastanka prometne nesreće. Pasivni elementi podrazumijevaju rješenja čija je zadaća da se kod nastanka prometne nesreće ublaže posljedice iste (Cerovac, 2001.).

Prema brojnim istraživanjima u Republici Hrvatskoj došlo je do zaključka da su glavni uzroci prometnih nesreća uglavnom alkohol, brzina, mobitel i nekorištenje sigurnosnog pojasa. Alkohol kod svih, bili mlađi ili stariji, negativno utječe na rad mozga te ostale funkcije u našem organizmu. Vozači koji sudjeluju u prometu u alkoholiziranom stanju imaju veći rizik od sudjelovanja u prometnoj nesreći. Ono što predstavlja veliki problem u prometu jest prekomjerna količina alkohola u krvi u trenutku prometne nesreće, što dovodi do veće vjerojatnosti da će ozljede u prometnoj nesreći biti veće te da će isto tako postojati veći rizik od smrti.

Brzina je jedan od najgorih i najčešćih uzroka nastanka prometnih nesreća. Većinom je riječ o nepropisnoj brzini, odnosno nepoštivanju ograničenja propisane brzine koja su izražena prometnim znakovima ili prometnim pravilima. Osim toga, odnosi se i na neprilagođenu brzinu, odnosno brzinu kretanja vozila koja nije u skladu sa stanjem kolnika, gustoćom prometa, nekim karakteristikama prometa ili brojnim drugim razlozima (Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, 2022.). Što je veća brzina vožnje to je i veća vjerojatnosti nastanka prometne nesreće. Puno sudionika u prometu u takvim situacijama ne zna kako bi trebalo reagirati te zbog takvog neznanja može doći i do veće i ozbiljnije prometne nesreće.

U 21. stoljeću tehnologija je sve modernija i naprednija posebice kada govorimo o mobitelima, osobnim računalima te o tehnologiji u samim automobilima. Velik broj sudionika u prometu odbija koristiti opciju „Handsfree“¹ te koristi staru opciju, točnije, za vrijeme vožnje koriste mobitel za slanje poruka, razgovor, korištenje društvenih mreža, puštanje glazbe i slično. Takvim radnjama u prometu vozač nije posvećen samoj vožnji čime povećava rizik da ugrozi samog sebe i druge sudionike u prometu. Navedenim se radnjama uvelike povećava i rizik od nastanka prometne nezgode.

Vozači nisu ni svjesni koliko štete sebi i drugima kada odluče upravljati vozilom bez da naprave radnju koja zahtijeva sveukupno par sekundi - vezanje sigurnosnog pojasa. Često možemo čuti izraze poput: „idem samo na kratko“, „brzo sam tamo“ i slično. Upravo ovakvo razmišljanje povećava mogućnost stradavanja u prometnim nesrećama. Sigurnosni pojasevi smanjuju rizik od

¹ *Handsfree* je funkcija kojom se bira broj, primaju se pozivi i vode se telefonski razgovori bez podizanja telefona ili držanja slušalice na uhu. Na taj način se obavljaju razgovori tijekom vožnje.

same ozljede, ali i smrti. Tek nakon što se prometna nesreća dogodi moći ćemo čuti komentare nalik, „da sam samo bio vezan/a“ te „zašto se nisam vezao/la“. Činjenica je da statistike govore kako su prometne nesreće sa smrtnim ishodom deset puta veće kada se nije koristio sigurnosni pojas. Kretanje vozila od samo 30 km/h bez korištenja sigurnosnog pojasa može završiti smrtnim ishodom jer se pri takvoj brzini ne aktiviraju zračni jastuci (HAK, 2022.).

2.3. Utjecaj prometnih nesreća na odvijanje prometa

Nastankom prometne nesreće dolazi do otežanog odvijanja prometa. U prometnoj nesreći sudionik je dužan ostati na mjestu nesreće osim ako je ozlijeđenim osobama potrebna pomoć ili ako treba obavijestiti policiju, te se tek tada može privremeno udaljiti. Jedna od najbitnijih aktivnosti jest ta da sudionik poduzme sve što je u njegovoj mogućnosti da ukloni mogućnosti nastanka različitih opasnosti koje se mogu dogoditi na mjestu same prometne nesreće. Isto tako je bitno omogućiti normalan tok prometa i ne mijenjati stanje na mjestu nesreće kako bi se sačuvali postojeći tragovi, ali naravno da se time ne ugrožava ostale sudionike u prometu (Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, 2022.). Ako je nastala manja prometna nesreća, uključivanjem sva četiri pokazivača smjera upozoravaju se ostali sudionici u prometu. Osim paljenja četiri pokazivača smjera bitno je i staviti signalni trokut na udaljenosti od pedeset metara od same prometne nesreće.

2.4. Utjecaj samog čovjeka na odvijanje prometa

Onaj tko upravlja radom vozila te njegovim kretanjem jest čovjek odnosno vozač. Upravljanjem vozila čovjek se treba obvezati poštovati prometna pravila i prometne zakone. Čovjek, kao sudionik u prometu, najčešći je uzrok prometnih nesreća jer je upravo on taj koji upravlja vozilom i odlučuje što će i kako učiniti u određenoj situaciji. Na čovjekovo ponašanje utječu razni čimbenici, a samo neki od njih su: umor, alkohol, psihomotoričke sposobnosti, obrazovanje i kultura te mnogi drugi čimbenici. Kao jedni od bitnijih čimbenika ubrajaju se (Mikuš, HAK, 2011.), (Cerovac, 2001.):

1. **Umor** je jedan od gorih neprijatelja u vožnji jer narušava čovjekove predodžbe kod neočekivanih situacija, što dovodi do toga da vozač ne može procijeniti razmak između vozila, udaljenost ostalih vozila i brzinu zbog otežane i smanjene reakcije i percepcije opasnosti u vožnji

i okolini. Duljina vožnje nije jedini uzrok umora, već veliku ulogu igra i samo vrijeme provedeno u raznim aktivnostima tijekom dana koje su negativno pridonijele vožnji, kvaliteti spavanja, ali i dovele do stresnih situacija. Isto tako, iako je umor prisutan i danju i noću, veliku važnost ima i doba dana/noći u kojem se putuje. Takva informacija je izrazito bitna, posebice za neiskusne, mlade vozače koji uzrokuju veći broj nesreća noću nego što je to kod starijih i iskusnijih vozača (Mikuš, HAK, 2011.)

2. **Psihomotoričke sposobnosti** su sposobnosti koje pružaju mogućnost pokreta tijela koji zahtijevaju preciznost, brzinu te usklađen rad mišića. Kod upravljanja vozilom bitne su tri vrste psihomotoričkih sposobnosti, a to su: brzina izvođenja pokreta rukom, brzina reagiranja te sklad pokreta i opažanja. Značajni utjecaj imaju znanje i iskustvo vozača te vrijeme procjene koje ovisi o starosti vozača, njegovom zdravstvenom stanju, umoru pa čak i alkoholiziranosti (Cerovac, 2001.).

3. **Konzumacija alkohola i psihoaktivnih sredstava** dokazuju kako veliki broj lijekova ima negativan utjecaj na psihičke, ali i tjelesne sposobnosti vozača. Njihovo djelovanje ponajviše ovisi o spolu, dobi i tjelesnoj masi, kombinaciji određenih lijekova s drugima, dozi u kojoj se uzimaju te kombiniraju li se lijekovi s alkoholom. Nuspojave koje se događaju prilikom konzumacije raznih lijekova i alkohola te koje negativno mogu utjecati na promet su: slaba koordinacija pokreta, problemi s koncentracijom i pamćenjem, agresivnost, slabiji refleksi, vrtoglavica, umor/pospanost i drugi (Mikuš, HAK, 2011.).

Svi su ovi čimbenici negativni pokazatelji koji utječu na ponašanje čovjeka u prometu i koji izazivaju pogreške vozača u vožnji. Zbog loše procjene, loše vidljivosti, konzumacije raznih opijata koji povećavaju samouvjerenost i pogoršavaju percepciju o situaciji dolazi do radnji kao što su: nalet na parkirano ili zaustavljeno vozilo, nepropisano uključivanje u promet, loša vidljivost, koja je prisutna i zbog umora, što može dovesti do naleta na biciklista ili kretanja po pogrešnoj strani kolnika. Isto tako, držanje nedovoljnog razmaka može uvelike negativno utjecati na odvijanje prometa. Sve ove razne situacije čovjek bi mogao izbjeći kada bi svjesno i promišljeno započinjao sudjelovanje u prometu. Određeno obrazovanje koje je vozač stekao pokazuje time koliko poštuje prometne znakove i prometne propise te kako se odnosi prema ostalim sudionicima

u prometu. Dokazivanju, velikoj brzini i nepromišljenim situacijama nije mjesto u prometu zbog čega se dobrim vozačem može nazvati onaj koji ne ugrožava promet, koji se ne nameće drugima i koji je u svakoj situaciji spreman pomoći drugim sudionicima u prometu.

3. MLADI VOZAČI

Želja za što bržim polaganjem vozačkog ispita san je svakog mladog čovjeka. Osjećaj držanja vlastite vozačke dozvole u ruci jest neprocjenjiv. Ipak, s tim dobrim osjećajem dolazi i velika odgovornost. Nažalost, veliki broj mladih vozača strada u prometu te se ta statistika sve više i više povećava. Prvi od razloga jest neiskustvo koje ima veliki utjecaj na mlade vozače. Dobivanjem vozačke dozvole mladi vozači žele pokazati što su naučili te žele što prije biti vrlo dobri u vožnji, ali da bi se netko mogao nazvati iskusnim vozačem mora puno vježbati, učiti, voziti i odgovorno se ponašati u prometu kako bi mogao/la reći kako imaju potrebno znanje i da su dosljedni te titule. Istraživanja su pokazala da je pojačani rizik od prometnih nesreća veći ako se u automobilu mladog vozača nalaze prijatelji koji svojim razgovorom, slušanjem glasne glazbe ili ometanjem vozača negativno utječu na vožnju. Tehnologija isto ima veliku moć u ometanju same vožnje pogotovo kod mladih. Slanje poruka, razgovaranje na mobitel, pretraživanje društvenih mreža i druge radnje povezane s mobilnim uređajem odvlače veliku pažnju vozača. Stiskanje papučice gasa i postizanje brzine koju mladi vozači ne znaju i ne mogu iskontrolirati mogu zauvijek zabilježiti njihovu vozačku karijeru oduzimanjem tuđeg života ili nanošenjem tjelesnih ozljeda sebi, ali i drugim sudionicima. Prema tome, posjedovanje vozačke dozvole jedna je jako velika povlastica koja sa sobom nosi i veliku odgovornost koju mladi vozači shvaćaju olako.

3.1. Koncept mladih vozača

Prema Zakonu Republike Hrvatske mladi vozač je vozač motornog vozila u starosti do navršene 24. godine života, te koji u svom vlasništvu ima vozačku dozvolu na teritoriju Republike Hrvatske. Istim ti Zakonom mladi vozač ne smije upravljati vozilom na cesti kao ni početi upravljati istim ako je pod utjecajem lijekova ili droga te ako ima alkohola u krvi. Mladi vozači su zasebna kategorija te im je Zakonom propisano da ukoliko u razdoblju od dvije godine prikupe devet negativnih prekršajnih bodova, nadležne osobe imaju pravo rješenjem ukinuti i oduzeti vozačku dozvolu. Navedeno je i da mladi vozači do navršene 24. godine ne smiju imati alkohola u krvi odnosno da postotak alkohola u krvi kod mladih vozača mora iznositi nula (Narodne novine, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22).

3.2. Osposobljavanje kandidata za vozače

Na ovom svijetu ne postoji mladi čovjek koji ne iščekuje onu magičnu brojku svojih godina, točnije svoju punoljetnost ili 18. rođendan. U tim godinama dolaze nove ozbiljnije obaveze te samim time i veća odgovornost. Tu je isto tako odlazak na vozački ispit i polaganje samog vozačkog ispita. U Republici Hrvatskoj budući mladi vozači ne moraju čekati točno 18. rođendan kako bi mogli izaći na vozački ispit, nego na taj ispit mogu krenuti sa 17 godina i 6 mjeseci starosti. Naravno, po raznim statističkim podacima mladi vozači ne kreću odmah s 18 godina ili ranije na ispit, već neki čekaju i puno duže kako bi se odlučili na takav pothvat.

Budući mladi vozači osposobljavaju se prema Pravilniku o osposobljavanju kandidata za vozače u kojem glasi da kod osposobljavanja za vozača vozila osoba može sudjelovati (Narodne novine, 132/2017):

- najranije šest mjeseci prije nego što je osoba navršila određene godine koje su propisane kako bi mogla primiti vozačku dozvolu
- ako osoba ima adekvatno uvjerenje o duševnoj i tjelesnoj spremnosti za sudjelovanje u prometu
- ako osoba ima mogućnost da samostalno rješava ispitne testove

Kod osposobljavanja kandidata za vozače nastavni sadržaj u autoškolama trebao bi omogućiti tim kandidatima (Narodne novine, 132/2017):

- da upoznaju temeljne propise koji se primjenjuju u cestovnom prometu
- da razvijaju svijest o tome kako se ponašati u cestovnom prometu, a da pritom poštuju prometne znakove
- da stječu navike kod primjene tehnike sigurne vožnje i da znaju kulturu ponašanja u cestovnom prometu
- da se upoznaju s prometnim pravilima, ali i karakteristikama za vozilo za koje se osposobljavaju
- da im pobude svijest o tome koliko je bitno napraviti i naučiti sam postupak preventivnog pregleda vozila i da to vozilo bude tehnički ispravno
- da razviju svoje vještine i navike za neometano, sigurno i samostalno upravljanje vozilom
- da tijekom vožnje mogu predvidjeti i prepoznati opasne situacije u prometu
- da mogu pružiti prvu pomoć prilikom nastanka prometne nezgode.

Sva ova pravila nemaju svoju svrhu ako se ne primjenjuju na kvalitetan i dobar način. Dobri i sigurni vozači se ne rađaju, nego sve to znanje moraju steći s puno vježbe prije nego što započnu svoje sudjelovanje u prometu. Puno prakse i puno vježbe i prenesenog znanja instruktora te vožnje u različitim okolnostima rezultirat će nižim razinama smrtnih slučajeva. U svakom sustavu preporučuje se najmanje 50 sati vožnje u pratnji školovane osobe za to područje. No, istraživanje u Švedskoj pokazalo je da ako se sati vožnje povećaju na 120, smanjuje se broj sudara za 40% u dvije godine nakon dobivene vozačke dozvole. Samom formalnom obukom, koja naravno uključuje kvalificiranog instruktora, nije dokazano da je učinkovita u smanjenju rizika od prometne nesreće. Dakako, to ne znači da ta obuka nema svoju vrijednost. Prvi cilj jest stvoriti tehnički sposobne vozače koji će daljnjom obukom prerasti u sigurne vozače koji su usredotočeni na to da ostale sudionike u prometu, ali i samog sebe, ne dovedu u rizičnu situaciju. Razne bi se mjere mogle poduzeti kako bi mladi vozači postali svjesni svoje odgovornosti i shvatili rizik koji nose prilikom sjedanja u vozilo i sudjelovanja u prometu. Trebao bi širok raspon brojnih osoba krenuvši od roditelja, a zatim i nadležnih osoba te naravno i samih mladih vozača kako bi bilo kakva mjera imala svoju svrhu. U tome bi trebali sudjelovati svi jer se tako uviđa težina ovog problema i moglo bi se započeti sa samim djelovanjem predloženih mjera. Prvo bi se trebalo krenuti od toga da se vozačima osiguraju sigurne prometnice jer je u puno situacija stanje kolnika jedan od razloga prometne nesreće. Tek tada bi se kod osposobljavanja kandidata za vozače trebale uvesti još dodatne mjere koje bi ukazale na probleme kod mladih vozača te ih riješile na najbolji mogući način (Policy Brief, 2006.).

3.3. Čimbenici koji utječu na nastanak prometnih nesreća kod mladih vozača

Mladi su u prednosti u odnosu na starije kad je riječ o stjecanju vozačkih vještina jer su njihove fizičke i mentalne sposobnosti na visokoj razini i svakako su brže od starijih ljudi. Mladi bolje i brže primjenjuju tehniku vožnje, imaju jaču sposobnost reakcije te lakše savladavaju prometna pravila i prometne propise od starijih ljudi. Naime, kada se općenito procjenjuju potencijalno opasne prometne situacije, kao i pravodobno uočavanje mogućih opasnosti, mladi i neiskusni vozači takve radnje čine puno sporije zbog neiskustva i podcjenjivanja da se njima ne može ništa loše dogoditi. Kod iskusnih vozača opasnosti na cesti predviđaju se i uočavaju puno brže. Isto tako, iskusniji vozači predviđaju potencijalne prijetnje tijekom vožnje i imaju realniju i objektivniju

procjenu rizika od mlađih vozača. Nadalje, jedan od problema koje mladi vozači imaju u prometu jest loša procjena svojih trenutnih psihofizioloških vozačkih sposobnosti. Konzumacija alkohola, droga, psihoaktivnih tvari i umor dovode do manje samokontrole u ponašanju mladih. Nažalost, prometne nesreće kod mladih vozača pojavljuju se u svako doba dana, no primjećuje se da se postotak prometnih nesreća povećao vikendima te u noćnim i večernjim satima. Sati, ali i dani prometnih nesreća imaju isto tako veliki utjecaj na prometne nesreće u kojima su sudjelovali mladi vozači. Ovakav je trend djelomično uzrokovan današnjim životnim navikama mladih vozača jer se u tim satima i danima najčešće odvija promet, odnosno oni tada najčešće upravljaju svojim vozilima. S time dolazi i negativna posljedica upravljanja vozilom u kasnim večernjim i noćnim satima kao i vikendom, jer su tada loši uvjeti vožnje, slaba je vidljivost, prevladava umor, možda stres ili bilo kakvo uzbuđenje.

Slika 1. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po danima

Dan u tjednu	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Ponedjeljak	803	639	530	417	397	395	490	491	529	461	512
Utorak	737	624	548	413	362	426	443	390	474	462	501
Srijeda	748	609	546	429	411	402	458	477	519	470	501
Četvrtak	879	647	601	456	421	451	471	484	492	442	572
Petak	962	760	693	504	502	544	580	551	581	582	669
Subota	1.198	886	728	589	551	601	615	575	637	594	647
Nedjelja	1.102	824	757	575	538	562	581	550	545	473	548
UKUPNO	6.429	4.989	4.403	3.383	3.182	3.381	3.638	3.518	3.777	3.484	3.950

Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2021. (9.12.2022.)

Prema biltenu o sigurnosti cestovnog prometa na slici 1. može se vidjeti da su prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači najčešće vikendom odnosno petkom, subotom i nedjeljom. Nažalost, prometne nesreće se sada sve više događaju i u tjednu te se brojke znatno ne razlikuju od brojki prometnih nesreća vikendom. U brojnim gradovima u Hrvatskoj srijeda je ta koja se smatra studentskom večeri. Ona je najčešće povezana s alkoholom i drogama te se smatra da je možda povećan broj prometnih nesreća četvrtkom povezan s time što se te nesreće događaju u ranim jutarnjim satima, odnosno u noći sa srijede na četvrtak.

Slika 2. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po satima

Vrijeme/sat	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
0 - 2	291	280	221	216	193	205	209	225	222	273
2 - 4	350	261	202	192	195	208	183	208	146	166
4 - 6	325	305	239	214	211	194	193	177	129	156
6 - 8	313	296	214	213	238	256	234	240	219	250
8 - 10	310	293	199	217	203	236	237	269	225	281
10 - 12	381	354	291	257	315	359	304	343	308	369
12 - 14	546	425	352	319	341	340	381	417	431	454
14 - 16	574	487	439	386	383	436	448	444	400	462
16 - 18	531	468	348	342	376	376	374	426	395	444
18 - 20	535	445	337	307	361	422	399	398	377	435
20 - 22	429	408	291	281	283	317	286	332	333	377
22 - 24	404	381	250	238	282	289	270	298	299	283
UKUPNO	4.989	4.403	3.383	3.182	3.381	3.638	3.518	3.777	3.484	3.950

Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2021. (9.12.2022.)

Na slici 2. prikazano je vrijeme, odnosno sati prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači. Ono što se može uočiti jest to da je u 2021. godini povećan broj prometnih nesreća između 12 i 18 sati što može biti povezano s velikim gužvama, odnosno zakrčenim prometnicama zbog odlaska ljudi s poslova, povratka/polaska studenata i školaraca s fakulteta i škola na fakultet i u škole. Najčešće su tu razlozi prometnih nesreća poput nedovoljnog držanja razmaka, naglog kočenja, prekomjerne brzine te brojnih drugih razloga koji nažalost imaju negativne posljedice.

3.3.1. Brza vožnja

Brza, odnosno vožnja neprilagođenom i prevelikom brzinom glavni je problem cestovnih sigurnosti brojnih zemalja. Nesreće koje su povezane s brzinom čine čak 20-30% smrtnih slučajeva na prometnicama. Mladi vozači su ti koji sudjeluju prometnim nesrećama sa smrtnim slučajevima u većini zemalja svijeta kada je riječ o nesrećama povezanim s prekoračenjem brzine. U mnogim zemljama, pa tako i u Hrvatskoj, ograničenje brzine u naseljenim mjestima je 50 km/h, a negdje čak i 30 km/h. Takva područja trebala bi imati veću koncentraciju policije te bi se trebale koristiti moderne tehnologije kontrole kako bi se spriječio nastanak prometnih nesreća u tim područjima. Takve se nesreće ponajviše događaju u predjelima u kojima mladi, ali i iskusni vozači smatraju da nema kontrole (Young drivers: The Road to Safety, 2006.).

Slika 3. Uzroci prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači

Okolnosti	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Nepropisna brzina	157	141	119	116	157	155	143	146	153	151
Brzina neprim. uvjetima	1.678	1.475	1.101	1.107	1.114	1.108	1.027	1.136	1.092	1.135
Vožnja na ned. udalj.	467	365	292	268	297	308	292	320	236	361
Zakašnjelo uoč. opa.	21	16	13	15	8	20	17	12	11	16
Neprop. pretjecanje	136	117	84	89	88	105	82	74	75	118
Neprop. obilaženje	72	52	39	45	50	49	46	46	51	41
Neprop. mimoilaženje	105	98	74	48	62	65	94	79	71	77
Neprop. uklj. u promet	221	196	130	119	95	153	142	134	138	144
Nepropisno skretanje	208	208	151	114	153	145	141	153	122	143
Nepropisno okretanje	30	20	24	19	15	14	16	20	15	18
Neprop. vožnja unazad	320	251	228	214	224	224	247	260	267	306
Neprop. prestrojavanje	107	80	67	48	42	54	48	67	44	78
Nepošt. predn. prolaza	577	545	428	433	487	514	555	551	448	530
Nepropisno parkiranje	5	10	4	6	5	5	9	13	9	18
Naglo uspor. kočenje	3	6	3	1	3	5	2	6	8	6
Nepošt. svjetlos. znaka	75	83	51	55	51	73	52	48	39	40
Neosig. teret na vozilu	1	5	1	3	3	4	6	1	5	9
Nemarno postup. s voz.	40	18	28	16	33	25	16	30	54	65
Ostale pogreške voz.	426	404	254	228	208	270	238	270	169	196
Nepropis. kretanje voz.	251	240	214	193	242	282	281	361	345	401
UKUPNO	4.900	4.330	3.305	3.137	3.337	3.578	3.454	3.727	3.352	3.853

Izvor: Bilten o sigurnost cestovnog prometa 2021. (9.12.2022.)

Prema istraživanjima u Hrvatskoj koje je vidljivo na slici 3., može se uočiti kako je nepropisana brzina prvi problem u odvijanju prometa kod mladih vozača. Isto tako, razlog prometnih nesreća s najvećim brojkama jest prevelika brzina u neprimjerenim uvjetima. Neprimjereni uvjeti podrazumijevaju: poledicu, kišu, snijeg, susnježicu te brojne druge vremenske nepogode koje otežavaju odvijanje samog prometa. Mladi vozači, nažalost, u takvim uvjetima često izlaze na ceste te se pritom dokazuju, odnosno jednom riječju divljaju na cesti. Pod divljanjem smatramo vožnju prekomjernom brzinom, a u to se može uključiti i driftanje² koje u većini slučajeva ima negativne posljedice na same vozače, ali i na ostale sudionike u prometu. Za takvu radnju treba imati puno iskustva te povoljne vremenske uvjete kako bi se isto izvršilo na adekvatan način.

² *Drift* je pojam koji opisuje poprečno zanošenje plovila zbog vjetera i morske struje. Odnosno u prenesenom značenju to su predmeti ili led koji pluta nošen strujom ili vjetrom. U ovom slučaju pojam driftanje odnosi se na brzo kretanje automobila, ne samo u ravnoj liniji, nego i u zavojima. To zahtijeva odlične vještine vozača jer vozač mora time stražnje kotače automobila dovesti do toga da izgube vuču te da počnu proklizavati.

3.3.2. Utjecaj droge, alkohola i drugih opijata

Alkohol je jedan od ključnih elemenata kod nesreća mnogih mladih vozača, osobito ako su prisutni i drugi čimbenici poput velike brzine i noćne vožnje. Nažalost, sve više mladih vozača dovodi sebe i druge u opasnost prilikom sjedanja za volan nakon konzumiranja raznih opijata. Time se samo dokazuje da su skloniji utjecaju društva i svoje okoline, te samim time imaju slabiju tendenciju u donošenju odluka (Young drivers: The Road to Safety, 2006.). Dakle, sukladno Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, konzumacija alkohola za mlade vozače je strogo zabranjena, što zapravo znači da ne smiju imati ni minimalnu količinu alkohola u krvi prilikom upravljanja vozilom. Kao što je u prethodnim poglavljima ovog rada navedeno, mladi vozači su neiskusni, potrebno je puno više vježbe, puno više sigurnosti za sudjelovanje u prometu. Sama percepcija prometa, ali i održavanje pažnje u prometu izrazito su niski. Ako su uz slabu percepciju i slabu pažnju prisutni još i utjecaj alkohola i drugih opijata, sama vožnja postaje jako rizična za sve sudionike u prometu. Pod utjecajem opijata mladi vozači dobivaju dodatan elan za brzu vožnju, nekorištenje sigurnosnog pojasa, divljanje, nepoštivanje prometnih znakova i slično. Tu su isto tako prisutne usporene reakcije, manja sposobnost vida kao i razmišljanje u maniru „ja mogu sve“. Samim time, ako se prikupi devet negativnih bodova, prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, može se oduzeti vozačka dozvola. Kod mladih vozača pravila su malo stroža negoli u slučaju starijih vozača jer ako skupe sve negativne bodove moraju ponovno polagati vozački ispit i to nakon isteka roka od dvije godine od kada su dobili to rješenje (Narodne novine, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22). Što se droga tiče, one imaju isto tako negativan utjecaj na promet jer smanjuju vozačevu pozornost, otežavaju, to jest smanjuju mogućnosti vida i otežavaju prepoznavanje prometne situacije, zbog čega se uvelike smanjuje vozačeva motorika te vozač ima dulje vrijeme reagiranja na situacije u prometu. Koliko god droge neke korisnike „ubace“ u taj savršen svijet, one isto tako mogu izazvati halucinacije koje su vrlo opasne za promet. Kod korištenja lijekova nailazimo na malo drugačiju situaciju. Vozači koji sudjeluju u prometu, a boluju od raznih bolesti koje zahtijevaju korištenje lijekova, isto su tako rizik za sudionike u prometu jer ti lijekovi imaju negativan utjecaj na psihofizičke sposobnosti vozača. Oni lijekovi koji se koriste za opuštanje i smirenje velika su opasnost za odvijanje prometa jer smanjuju oprez vozača te ih mnogi vozači koriste bez svijesti o tome koliko negativno mogu utjecati na njih i njihove postupke u prometu. Kod nekih se lijekova na ambalaži

nalazi crveni trokut koji ukazuje na to da vozač ne smije sudjelovati u prometu, odnosno ne smije upravljati vozilom dok koristi te lijekove.

Tablica 1. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem raznih opijata

GODINA	VOZAČI MOTORNIH VOZILA	PROMETNE NESREĆE	NASTRADALE OSOBE	
			POGINULI	OZLIJEĐENI
2019.	Pod utjecajem alkohola	729	18	363
	Pod utjecajem droga	13	0	15
2020.	Pod utjecajem alkohola	647	25	444
	Pod utjecajem droga	22	1	21
2021.	Pod utjecajem alkohola	642	14	394
	Pod utjecajem droga	24	0	42

Izvor: Bilten o sigurnost cestovnog prometa 2021. (10.12.2022.)

Prema podacima iz Biltena o sigurnosti cestovnog prometa u tablici 1., u zadnje tri godine, mladi vozači pod utjecajem raznih opijata skrivili su prometne nesreće u kojima je, na svu sreću, bilo više ozlijeđenih nego što je bilo poginulih. Broj prometnih nesreća polako se s godinama smanjuje, ali ta brojka bi još uvijek mogla biti puno manja s obzirom na to da su i provedene neke nove mjere i da su kazne sve veće.

3.3.3. Nekorištenje sigurnosnog pojasa

Sigurnosni pojas jedan je od elemenata koji omogućuje zaštitu vozača i putnika u motornim vozilima. Tijekom kretanja vozila kreću se i osobe, ali i predmeti u samom vozilu. Prilikom sudara s drugim vozilom ili nekim objektom uz cestu ili na cesti vozilo se naglo zaustavlja. Bez obzira na to što se vozilo naglo zaustavlja, osobe i predmeti u vozilu i dalje se kreću u smjeru u kojem se kretalo vozilo. Osobe koje nisu koristile sigurnosni pojas svojim dijelovima tijela udaraju po određenim elementima u vozilu, te se otvara i mogućnost izbacivanja osoba iz vozila, što u većini slučajeva ima smrtno posljedice. Kako bi se zaustavilo kretanje osoba u vozilu potrebno je koristiti

sigurnosni pojas koji će sve sudionike u automobilskoj nesreći zaštititi od ozljeda i smrtnih stradanja (Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, 2022.). Za ovu radnju potrebno je svega dvije sekunde, točnije za te je dvije sekunde moguće spasiti život osoba u vozilu. Naravno, sigurnosni pojas ne može spriječiti prometnu nesreću, ali može spriječiti teže posljedice ili čak smrt sudionika u prometu. Kod mladih vozača, vezivanje sigurnosnog pojasa smatra se radnjom koja i nije tako potrebna što dokazuje kako mladi ne shvaćaju posljedice koje dolaze s time. Prometna nesreća, u kojoj je sudjelovao mladi vozač pod utjecajem alkohola, droga i raznih drugih opijata i pritom nije bio sigurnosno vezan, a vozio je prekomjernom brzinom, završava sa smrtnim posljedicama. U slučaju da je taj mladi vozač bio sigurnosno vezan ne bi završio na drugoj strani vozila od koje se nalazi upravljač i preživio bi. Baš zbog toga, te dvije sekunde su ga nažalost koštale njegovog života. Ne može se ustvrditi je li nekorištenje sigurnosnog pojasa utjecaj društva ili samodokazivanje, ali činjenica jest da su to jedni od temeljnih razloga nekorištenja sigurnosnog pojasa. Argumenata je mnogo, od toga da mladima taj pojas smeta prilikom vožnje, preko toga da se ne vežu jer se žele iskazati ili do toga da se ide na kratku relaciju pa nije potrebno za tako kratko vrijeme koristiti sigurnosni pojas. Isto tako „divljanje“ mladih često završi s negativnim posljedicama u koje je uključeno ispadanje iz vozila zbog nekorištenja sigurnosnog pojasa. Mladi vozači ne shvaćaju ozbiljno ono što se govori u školama, ali i ono što čuju od odgovornih osoba, a to je činjenica kako je ovo jedan i stvaran život te da su sjedanjem za volan i sudjelovanjem u prometu svi sudionici prometa na neki način potencijalno ugroženi.

Slika 4. Kretanje čovjekova tijela prilikom korištenja/nekorištenja sigurnosnog pojasa



Izvor: Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa, Sigurnosni pojas, lipanj 2022. (10.12.2022.)

Na slici 4. u gornjem dijelu prikazano je kretanje tijela vozača koji nije koristio sigurnosni pojas u usporedbi s vozačem koji je prilikom vožnje u kojoj je došlo do prometne nesreće koristio sigurnosni pojas. Korištenje sigurnosnih pojasa zakonska je obveza koju trebaju primijeniti svi vozači, odnosno putnici na prednjem, ali i putnici na stražnjim sjedalima njihovih motornih vozila, čime se sprječava stradavanje vozača i ostalih putnika u vozilu.

4. PRIMARNO ISTRAŽIVANJE MLADIH VOZAČA KAO UZROK PROMETNIH NESREĆA

Što se tiče mladih vozača, njihovo znanje o prometnim pravilima i prometnim propisima trebalo bi se utvrditi u autoškolama, jednako kao i pružanje prve pomoći ozlijeđenim osobama u prometnoj nesreći. Također, autoškole su te koje bi trebale mladim vozačima na što bolji način pokazati kako da unaprjeđuju svoje vještine vožnje, odnosno upravljanja vozilom, da se ponašaju u skladu sa svim prometnim kulturama te da poštuju ostale sudionike u prometu i da ne ugroze na bilo koji način iste. Razna provedena istraživanja pokazuju kako mladi vozači razmišljaju i kako im se, na temelju njihovih rezultata, može poboljšati sama obuka, ali i promijeniti njihovo razmišljanje na bolje.

4.1. Opis metodologije

Mladi vozači kao česti uzrok raznih prometnih nesreća tema je ovog istraživanja. Ovo primarno istraživanje isključivo je prikupljeno za vlastite potrebe, odnosno za potrebe obrade podataka u završnom radu. Cilj provođenja primarnog istraživanja mladih vozača jest ukazati na to kako mladi vozači „dišu“ u vožnji, odnosno kakvi su njihovi stavovi prema autoškolama, instruktorima te samom ponašanju u prometu te na temelju rezultata ukazati koji su problemi u razmišljanju mladih vozača i na koji način to promijeniti.

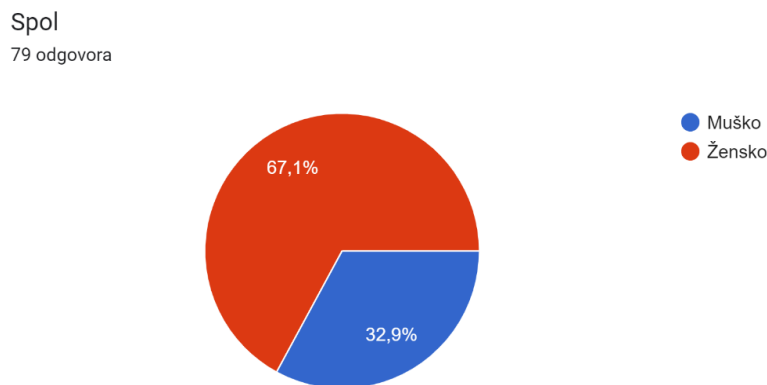
4.2. Opis uzorka

U svrhu ovog istraživanja za završni rad provedena je jedna anketa. Anketa se sastoji od 19 izravnih pitanja, a u njoj su sudjelovale osobe u starosti od 18 do 24 godine na području Zagrebačke županije. Pitanja su postavljena isključivo na temelju prijašnjih znanja kao i na temelju prethodnih znanstvenih istraživanja.

4.3. Analiza istraživanja

U anketi „Primarno istraživanje mladih vozača kao uzrok prometnih nesreća“ prikupljeno je 79 odgovora. Ciljani ispitanici bili su mladi ljudi, pripadnici oba spola u dobi od 18 do 24 godine, dakle u tom rasponu godina svako je dobrodošao da ispuni ovu anketu. Ono što je zanimljivo jest to da je većinski odaziv bio kod pripadnica nježnijeg spola, odnosno čak 67,1% žena se pokazao zainteresiran za rješavanje ove ankete. Pripadnici muškog spola odazvali su se u postotku od 32,9% (Grafikon 1).

Grafikon 1: Anketno pitanje: spol ispitanika

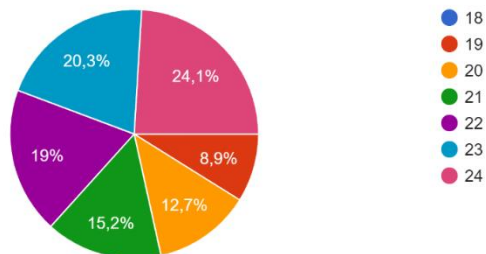


Što se tiče dobi ispitanika, prikupljeni su podaci vrlo različiti, no najveća dobna skupina koja prevladava u ovom istraživanju i čiji su podaci vidljivi u grafikonu 2, jesu mladi ljudi u dobi od 24 godine te čine 24,1% ukupnih prikupljenih podataka. Samo manji postotak od 20,3% su ispitanici u dobi od 23 godine. Ono što je vrlo zanimljivo zapaziti jest činjenica kako su se ispitanici u dobi od 19 godina odazvali u vrlo malom postotku od čak 8,9% ukupnih prikupljenih podataka, dok u dobi od 18 godina nije prikupljen niti jedan podatak. Ovakav odaziv ukazuje da prevladavaju ispitanici u dobi od 19 do 24 godine, s time da je najzastupljenija dobna skupina od 23 i 24 godine. Zaključno tome, dobna skupina u anketi je u zrelijoj fazi adolescentske dobi (Grafikon 2).

Grafikon 2: Anketno pitanje: dob ispitanika

Koliko imate godina?

79 odgovora

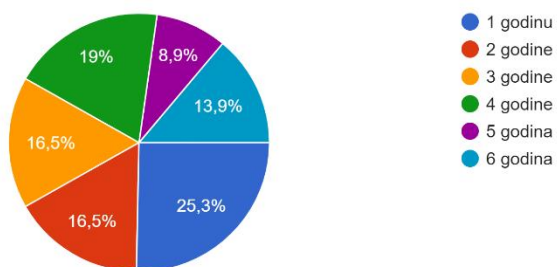


U istraživanju, kao treće anketno pitanje postavljeno je: „Koliko dugo imate svoju vozačku dozvolu?“ Budući da je u prethodnom grafikonu, odnosno grafikonu 2, vidljivo da je dobna skupina koja najviše prevladava u ovom istraživanju 23 i 24 godine, u postotku od 44,4% ukupnih prikupljenih podataka, imamo podatak da najviše ispitanika u anketi posjeduje vozačku dozvolu u trajanju od samo jedne godine što se vidi u grafikonu 3. Taj podatak nam govori da ipak 25,3% ispitanika nije glavni cilj položiti vozački ispit s navršениh 18 godina života. Tu dolazimo do pitanja je li dobna granica od 18 godina uistinu dovoljna da se adolescenti odluče na polaganje vozačkog ispita i jesu li dovoljno zreli za takvo što? Ovo istraživanje dokazuje kako to i nije baš tako te da bi granica za polaganje vozačkog ispita trebala biti veća, uzevši naravno u obzir da u istraživanju nije prikupljen niti jedan podatak ispitanika u starosti od 18 godina (Grafikon 3).

Grafikon 3: Anketno pitanje: dužina posjedovanja vozačke dozvole

Koliko dugo imate svoju vozačku dozvolu?

79 odgovora

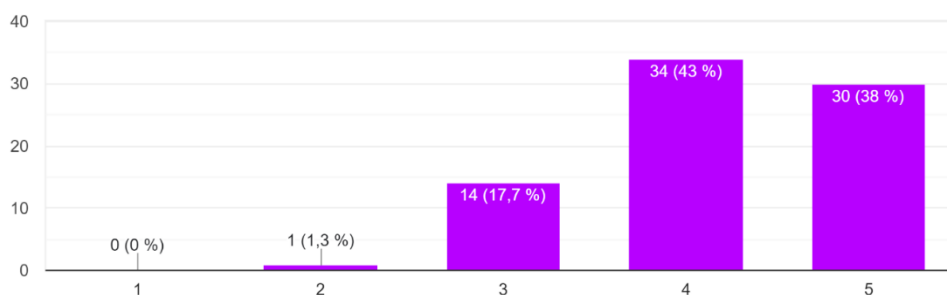


Većano za iskustva ispitanika, kao i samo njihovo znanje, postavljeno je anketno pitanje „Kako biste ocijenili obuku iz prometnih propisa u autoškoli?“. Zanimljivo je to da su 34 ispitanika odgovorila s ocjenom vrlo dobar (4), 30 ispitanika s ocjenom odličan (5), njih 14 odabralo je ocjenu dobar (3), dok su samo dvije osobe odgovorile s ocjenom dovoljan (2). Niti jedan ispitanik nije nezadovoljan obukom u autoškoli, odnosno nije prikupljen niti jedan negativan odgovor što se može i vidjeti u grafikonu 4. Dakle, 81% ispitanika zadovoljan je obukom u autoškoli, a onih 19% ne dijeli isto mišljenje kao većina ispitanika, što u njihovu slučaju znači da bi u autoškoli obuku iz prometnih propisa trebalo uvelike popraviti kako ne bi dolazilo do raznih nesreća u budućnosti (Grafikon 4).

Grafikon 4: Anketno pitanje: obuka prometnih propisa u autoškoli

Kako biste ocijenili obuku iz prometnih propisa u autoškoli?

79 odgovora

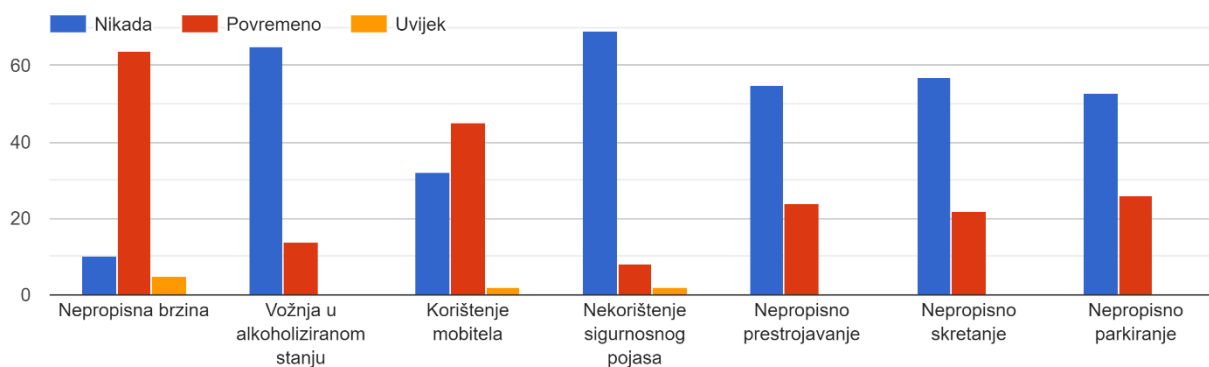


Što se tiče pitanja vezanih za prometna pravila, 64 ispitanika od njih 79 odgovorilo je da poštuje prometna pravila u prometu. Ipak, tu je i 12 ispitanika koji su rekli da prometna pravila poštuju samo na onim mjestima gdje misle da se nalazi policijska kontrola. Kod mladih ljudi brojka 12 u prethodnoj rečenici predstavlja nezanemariv broj jer je tu riječ o novim, neiskusnim vozačima koji bi bez obzira na bilo kakve situacije trebali poštivati prometne znakove. Jedan od razloga nastanka prometnih nesreća kod mladih vozača upravo je nepoštivanje prometnih pravila. Kršenjem prometnih pravila mladi vozači dovode sebe i druge u opasnost od ozljeda, a u najgorim slučajevima i opasnosti po život. Zanimljiv podatak dolazi od troje ispitanika koji su rekli kako rijetko poštuju prometna pravila. Taj broj trebao bi biti jednak nuli jer su ispitanici mladi ljudi koji i kada poštuju prometna pravila, svojim neiskustvom čine potencijalnu opasnost u prometu.

Kada govorimo o pravilima u prometu, postavljeno je i pitanje: „Koja pravila najčešće kršite u prometu?“. U 6 primjera koji su navedeni u grafikonu 5, najčešći odgovor bio je da nikada ne krše navedena pravila u prometu, koja možete vidjeti u istom. Nažalost, kod pitanja vezanog za nepropisnu brzinu najčešći odgovor je bio da mladi vozači povremeno voze brzinom koja nije propisana u prometnim pravilima. Takav rezultat također je alarmantan jer nas dovodi do još jednog od čestih razloga nastanka prometnih nesreća kod mladih vozača, a što je upravo nepropisna brzina. Dakle, ovim podatkom utvrđena je teorijska činjenica nastanka prometnih nesreća kod mladih vozača. Nepropisna brzina veliko je zlo za sudionike u prometu, ali i za same vozače, jer jedan od najvećih postotaka stradavanja ljudi u prometnim nesrećama predstavlja upravo nepropisna brzina (Grafikon 5).

Grafikon 5: Anketno pitanje- kršenje pravila u prometu

Koja pravila najčešće kršite u prometu?



Anketnim pitanjem „Smatrate li da se vaš instruktor vožnje dovoljno potrudio da Vam prenese znanja i vještine potrebne za sigurnu i samostalnu vožnju nakon obuke?“, htjelo se osvrnuti na to da li je glavni problem obuka, odnosno znanje i vještine koje prenose sami instruktori. Ukratko, odgovori su bili podijeljeni. Jedan od negativnih odgovora bio je taj da se instruktor više koncentrirao na ono što je bilo potrebno za polaganje ispita, a ne ono što je zapravo potrebno u stvarnoj vožnji. Dakle, ispitanik ovdje govori da je sama obuka njegovog/njezinog instruktora bila površna i da instruktor nije prenio svoja znanja i vještine kako bi taj ispitanik što bolje mogao djelovati u prometu u situacijama koje se svakodnevno događaju, nego je samo bilo bitno da on/ona prođe taj ispit.

Još jedno negativno iskustvo podijelio je ispitanik koji je rekao da je instruktor/instruktorica bio/bila većinu vremena tijekom vožnje na mobitelu, kako uz to nisu puno toga prošli te da je najveći fokus bio na rješavanju poligona. Tu se ukazuje na problem samog instruktora i njegove nezainteresiranosti. Ispitanik je bio voljan učiti, ali mu instruktor nije dao priliku da se bilo što nauči, a kamoli da se ukaže na svakodnevne probleme u prometu.

Odgovor koji je definitivno na lijepi način objasnio problem koji se javlja kod autoškole, ali i samih instruktora i koji bi mogao uvelike pomoći u daljnjoj edukaciji mladih vozača glasi:

„Donekle smatram da je dobro prenio svoje znanje, ali isto tak sam se nakon položenog vozačkog ispita osjećala jako nesigurno, bilo me strah i osjećala sam grč u želucu kada bi trebala sjesti za volan. Mislim da autoškola nedovoljno uzima u obzir taj psihološki aspekt koji ima veliki utjecaj na vožnju. Naravno te su teškoće nestale praksom, ali smatram kako bi instruktori trebali dati neke savjete kako da se nosimo s tim poteškoćama kada krenemo samostalno voziti.“

Ispitanik se ovdje osvrće na psihološki aspekt koji je kod mladih vozača ključan u donošenju odluka u prometu te možda rješavanjem tog problema postoji mogućnost manjih grešaka u odvijanju samog prometa.

Većina ostalih odgovora, koja se odnose na pitanje o samim instruktorima, bila je pozitivna. Ispitanici su iznijeli iskustva u kojima su se instruktori potrudili, fokusirali na sitnice, ispravljali njihove greške bez obzira koliko puta se one ponavljale te su sami mogli postaviti pitanja na koja su uvijek dobili odgovor zbog čega su se osjećali sigurno i opušteno s instruktorom.

Pitanje „Smatrate li da bi u Republici Hrvatskoj trebalo uvesti simulator vožnje kako bi se kandidati, odnosno budući vozači u virtualnom svijetu mogli susreti s opasnim situacijama u prometu, te tako učiti kako pravilno reagirati bez ikakvih posljedica?“ postavljeno je s namjerom da se utvrdi na koji način ispitanici razmišljaju o mogućnostima poboljšanja obuke i kako bi se napokon možda moglo početi kretati u pravom smjeru. Dapače, mišljenja su bila podijeljena, ali više ispitanika slagalo se s prijedlogom uvođenja simulatora. Neki od argumenata u prilog simulatoru bili su ti da bi simulator smanjio strah kandidata u autoškoli te da bi njegovo korištenje uvelike pridonijelo uspješnom savladavanju opasnih situacija u prometu. Neki od ispitanika smatraju da simulator može imati negativne posljedice jer korištenje simulatora u virtualnom svijetu u kojem nema nikakvih posljedica, ne bi osvijestilo situacije i posljedice koje su prisutne

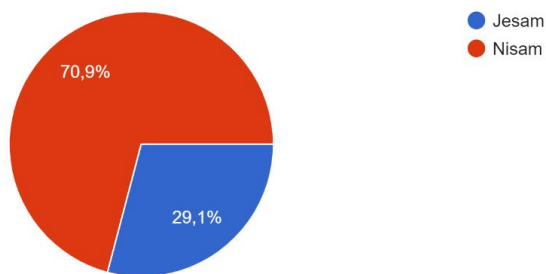
u stvarnom svijetu. Isto tako, neki od ispitanika napomenuli su kako bi uvođenje simulatora dodatno povećalo cijenu autoškole što je već sad za mnoge prevelik trošak, a čime bi se onemogućilo polaganje vozačkog ispita mladim ljudima s težom financijskom situacijom. Također, neki od ispitanika smatraju simulator nepotrebnim troškom jer simulacija koja bi djelovala u Hrvatskoj, bila bi ista simulacija kao u SAD-u do prije 20-ak godina.

Ključno pitanje za mlade vozače u anketi glasillo je: „Da li ste ikada sudjelovali u prometnoj nesreći kao vozač?“. Očekivano je, s obzirom na prethodna pitanja, da će biti više odgovora da jesu nego da nisu. Međutim, 29,1% ispitanika odgovorilo je kako je sudjelovalo u prometnoj nesreći kao vozač, a ostalih 70,9% je odgovorilo da nije sudjelovalo u istoj što je prikazano u grafikonu 6. S obzirom na razne situacije koje se događaju u svijetu, ovaj postotak poprilično je dobar te pokazuje da ipak ima savjesnih mladih vozača koji do sada nisu sudjelovali u prometnoj nesreći kao vozači (Grafikon 6).

Grafikon 6: Anketno pitanje- sudjelovanje u prometnoj nesreći kao vozač

Da li ste ikada sudjelovali u prometnoj nesreći kao vozač?

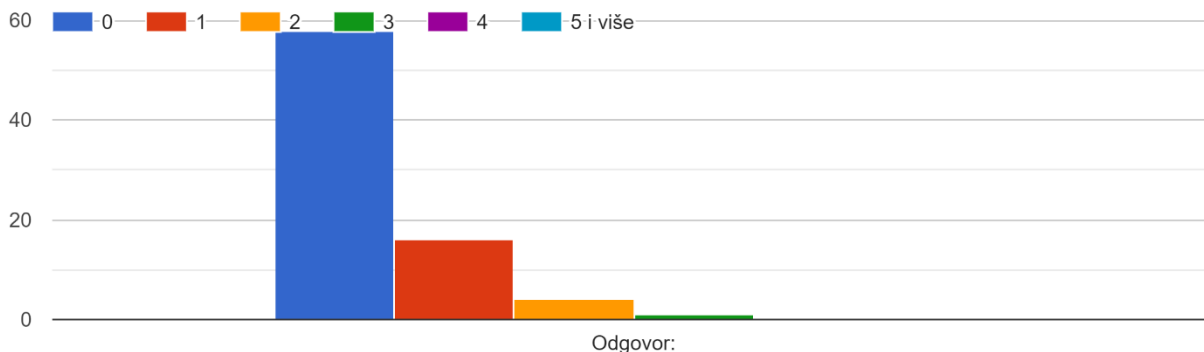
79 odgovora



Vezano za prethodno pitanje, postavljeno je i dodatno pitanje: „Koliko ste prometnih nesreća do sada imali kao vozač?“. Od spomenutih 29,1% ispitanika iz grafikona 6, njih 16 odgovorilo je da su imali jednu prometnu nesreću, dok je dvije prometne nesreće imalo njih četvero, a samo jedan ispitanik, kao što prikazuje grafikon 7, imao je 3 prometne nesreće kao vozač. Čak 58 ispitanika reklo je da nije imalo niti jednu prometnu nesreću kao vozač što ulazi u onih prethodnih 70,9% prikupljenih podataka (Grafikon 7).

Grafikon 7: Anketno pitanje: broj prometnih nesreća kao vozač

Koliko ste prometnih nesreća do sada imali kao vozač?

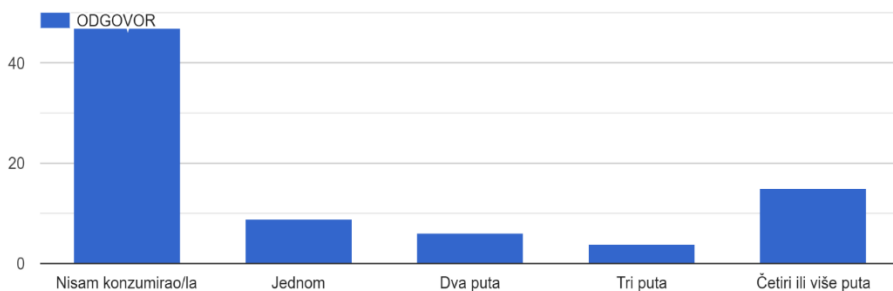


Opširnije objašnjeno pitanje o prometnim nesrećama nalazi se u idućem anketnom pitanju, a koje glasi: „Ako je došlo do sudjelovanja u prometnoj nesreći ili je skrivljena prometna nesreća kao vozač, koja je bila vrsta te prometne nesreće?“. Dakle, podatak iz grafikona 6 govori da velika većina njih nije imala prometnu nesreću. Njih 23 je imalo neku vrstu prometne nesreće kao vozač, a u sljedećim podacima je vidljivo koje su to vrste prometnih nesreća bile. Četvero ispitanika odgovorilo je da je sudjelovalo u sudaru vozila u pokretu iz suprotnih smjerova, njih šest je imalo sudar vozila u pokretu u vožnji unazad, a njih čak osmero je udarilo u parkirano vozilo. Isti broj ispitanika, točnije njih dvoje sletjelo je vozilom s ceste, dok je drugih dvoje udarilo u objekt na cesti ili pokraj nje. Jedan ispitanik imao je slučaj naleta na životinju.

U teorijskom dijelu ovog rada jedan od glavnih problema mladih vozača bio je alkohol, odnosno njegova konzumacija. Na temelju toga postavljeno je pitanje: „Jeste li ikada konzumirali alkohol prije vožnje?“ Spomenutim se pitanjem pokušalo ustvrditi je li navedena teorija vezana uz mlade vozače zaista istinita ili je samo mit. Međutim, 34 ispitanika u grafikonu 8 potvrdilo je da je konzumiralo alkohol prije vožnje. Na sve informacije koje su danas dostupne, odnosno spoznaju kakvog utjecaja alkohol ima na organizam, navedeni je rezultat zabrinjavajuć. Uz to je velika većina ispitanika, njih čak 15, odgovorilo da je čak četiri ili više puta konzumiralo alkohol prije vožnje (Grafikon 8).

Grafikon 8: Anketno pitanje: konzumacija alkohola

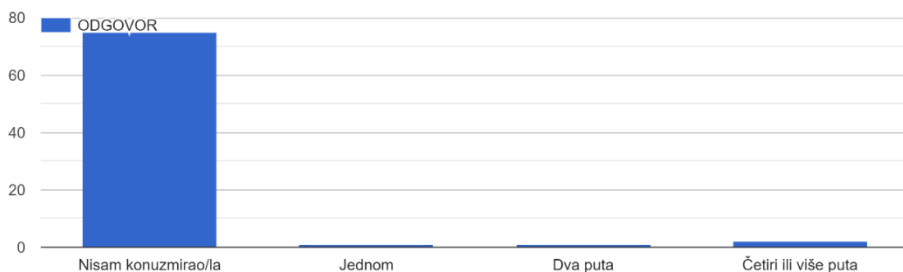
Jeste li ikada konzumirali alkohol prije vožnje?



Jednako kao i alkohol i droge imaju samo negativne učinke na vožnju i sudjelovanje u prometu. Rezultati anketnog pitanja o konzumaciji alkohola prije vožnje bili su poražavajući, dok su rezultati vezani uz konzumaciju droge prije vožnje prikazani u grafikonu 9, ipak malo bolji. Čak 75 ispitanika na pitanje „Jeste li ikada konzumirali drogu prije vožnje?“ pružilo je da negativan odgovor. Prisjetimo li se da je ukupan ispitanika iznosio 79, ovo je vrlo dobar postotak. Dakle, samo njih četvero potvrdno je odgovorilo na pitanje o konzumaciji droge s time da je njih dvoje reklo da ju je konzumiralo 4 ili više puta, dok su ostala dva ispitanika rekla da se to dogodilo od jedan do dva puta (Grafikon 9).

Grafikon 9: Anketno pitanje- konzumacija droge

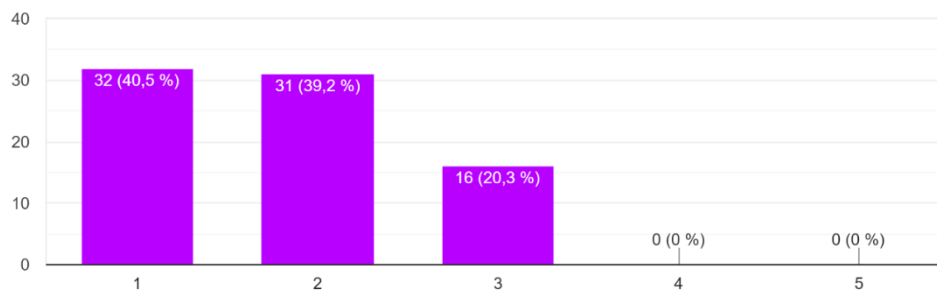
Jeste li ikada konzumirali drogu prije vožnje?



Još jedan od problema mladih tijekom vožnje predstavlja korištenje mobitela za vrijeme vožnje. Naravno, korištenje mobitela negativno utječe na sav promet. Postotak mladih vozača koji koristi mobitel tijekom vožnje nastojao se ustvrditi anketnim pitanjem: „Na ljestvici od 1 do 5 ocijenite koliko učestalo koristite mobitel za vrijeme vožnje?“, u kojem je broj 1 pokazivao da se mobitel za vrijeme vožnje rijetko/skoro nikada ne koristi, dok broj 5 je ukazivao da se mobitel stalno koristi za vrijeme vožnje. U grafikonu 10, čak 63 ispitanika odgovorilo je da svoj mobitel koristi tijekom vožnje na ljestvici 1 i 2, što znači da taj broj ispitanika vrlo rijetko/skoro nikada ne koristi mobitel za vrijeme vožnje. Ipak njih 16 je odgovorilo s ocjenom 3, što znači da oni koriste mobilne uređaje, ali i dalje ne u prevelikoj mjeri (Grafikon 10).

Grafikon 10: Anketno pitanje: korištenje mobilnog uređaja tijekom vožnje

Na ljestvici od 1 do 5 ocijenite koliko učestalo koristite mobitel za vrijeme vožnje?
79 odgovora

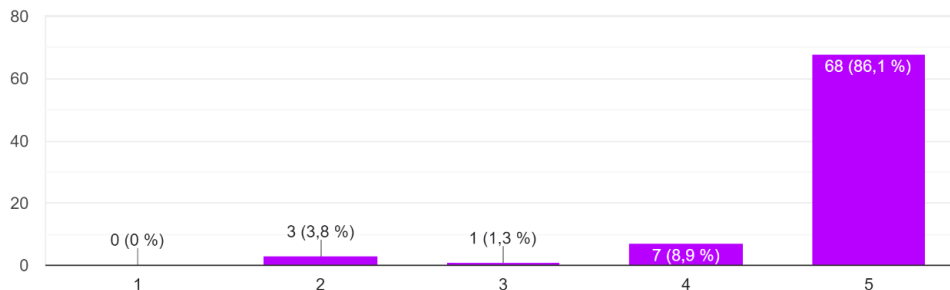


Posljednji problem koji se javlja kod mladih, ali i starijih vozača jest korištenje sigurnosnog pojasa. Ono što je vrlo zanimljivo jest činjenica da je njih 68, što je vidljivo u grafikonu 11, odgovorilo da stalno koristi sigurnosni pojas, njih sedam je reklo da pojas koristi gotovo uvijek dok je po jedan ispitanik naveo kako koristi i ne koristi sigurnosni pojas tijekom vožnje, a njih troje je ukazalo na to da više ne koriste nego što stvarno koriste sigurnosni pojas (Grafikon 11).

Grafikon 11: Anketno pitanje- korištenje sigurnosnog pojasa

Na ljestvici od 1 do 5 ocijenite koliko često koristite sigurnosni pojas?

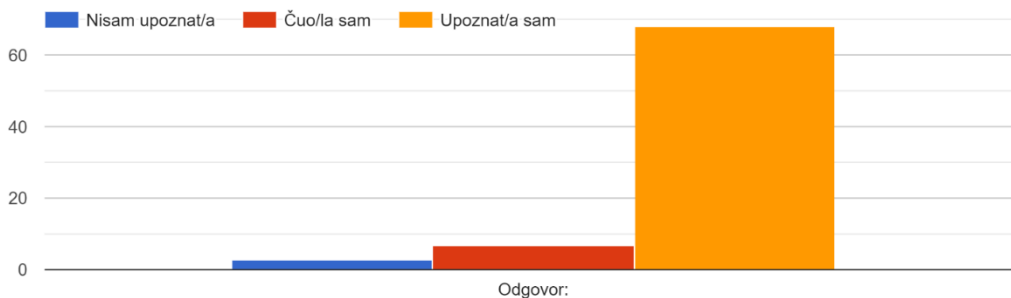
79 odgovora



Pitanjem, „Jeste li upoznati s time da mladi vozači, za razliku od vozača iznad 24 godine, ne smiju imati do 0,50 g/kg alkohola u krvi?“, nastojalo se utvrditi koliko su stvarno mladi svjesni konzumacije alkohola tijekom vožnje i koliko zapravo poznaju naše zakone i istovremeno ih i poštuju. Podaci su prikupljeni te potom prikazani u grafikonu 12, a iz njega se može vidjeti kako je od 79 ispitanika njih 68 upoznato s tim zakonom, sedmero navodi da je čulo za taj zakon, dok njih samo troje nije upoznato s tom tvrdnjom. Samim time ovih 68 ispitanika svjesno je Zakona, ali i posljedice koje ona nosi prekršaj istog (Grafikon 12).

Grafikon 12: Anketno pitanje: dopuštena količina alkohola u krvi kod mladih vozača

Jeste li upoznati sa time da mladi vozači, za razliku od vozača iznad 24 godine, NE SMIJU imati do 0,50 g/kg alkohola u krvi?



U preposljednjem pitanju referira se na mjere u prometu, a ono glasi: „Smatrate li da će strože mjere, koje se odnose na pravila ponašanja u prometu, poboljšati sigurnost na cestama?“. Očekivanja su bila takva da će većina njih odgovoriti da se u potpunosti slažu s ovom tvrdnjom, ali grafikon 13 ukazuje na malo drugačiju situaciju. Najveći postotak odgovora i to njih čak 31,6% djelomično se slaže, samo 22,8% ispitanika odgovorilo je da se ne slažu s ovom tvrdnjom jer misle da će i dalje ostati ista situacija kao i prije, a 17 (21,5%) ispitanika bilo je neodlučno u vezi s ovom tvrdnjom, dok su ostala mišljenja bila podijeljena (Grafikon 13).

Grafikon 13: Anketno pitanje: uvođenje strožih mjera za poboljšanje sigurnosti na cestama

Smatrate li da će strože mjere, koje se odnose na pravila ponašanja u prometu, poboljšati sigurnost na cestama?
79 odgovora



4.4. Rezultati istraživanja

Posljednje pitanje: „Kakav savjet bi ste dali onim vozačima koji tek kreću u polaganje vozačkog ispita i mladim vozačima koji već sudjeluju u prometu?“, zamišljeno je kao rezultat cjelokupnog istraživanja jer se njime nastoji saznati kakvo je razmišljanje mladih vozača i što bi mladi vozači poručili budućim vozačima.

Odgovori su vrlo motivirajući i ohrabrujući, a ovo su samo neki od njih:

„Obuka je tek početak kako bi postali vozač. Kada se polože vozački ispit praksom i svakodnevnom vožnjom susret će se sa stvarnim situacijama i načinom na koji funkcionira promet. Nakon položenog ispita smatram da trebaju odmah početi voziti kako ne bi dobili strah od vožnje. Najbitnije od svega je biti odgovoran i pažljiv, također najviše pažnje treba obratiti na druge sudionike u prometu.“

„Samo hrabro, i pratiti prvo i osnovno pravilo autoškole: očekivati i predviđati greške drugih sudionika prometa (pogotovo pješaka). Krenuti polako, poštovati prometne propise i pravila te primiti na znanje da je iskustvo najbolji učitelj.“

„Onima koji kreću da budu opušteni i koncentrirani kako bi najbolje mogli iskoristiti vrijeme učenja vožnje, mladim vozačima da budu odgovorni i uvijek imaju na umu da neopreznost može dovesti do ozbiljnih posljedica.“

„Onima koji kreću u polaganje ispita savjetujem da se ne boje postavljati pitanja tijekom vožnje jer će jedino tako naučiti. Svim mladim vozačima savjetujem da uvijek ulaze u vozilo maksimalno koncentrirani te da imaju na umu da su odgovorni za sebe, ali i za druge sudionike u prometu.“

„Da budu oprezni, da pogledaju taj mrtvi kut dvaput za svaki slučaj i da puno vježbaju parkiranje na sve načine, bočno, u rikverc i u naprijed. Također bih savjetovala da dobro gledaju na pješake i da ne piju dok voze. Neka vjeruju u sebe, to se očituje u načinu na koji voze što znači da moraju biti brzi i efikasni u prestrojavanju.“

Čitajući odgovore svojih ispitanika oduševilo me to što ovim odgovorima percepcija mladih vozača nije onakva kakvu svi prikazuju. Ovi odgovori ostavljaju dojam da tih 79 mladih vozača ipak ima svijest što vozačka dozvola donosi, poštuju pravila, u interesu im je da budući vozači

budu savjesni, da ne brzaju, da dobro razmisle o onom što rade i da ne rade greške koje je ovih 79 ispitanika radilo. Kako je jedan instruktor rekao meni: „Sjedanjem za volan ti moraš biti svjesna da si ti jednom nogom u grobu, zato vozi pažljivo, poštuj prometna pravila i pazi na sebe ali i druge.“

5. ZAKLJUČAK

Promet je radnja koja uključuje prijevoz ljudi i robe s jednog mjesta na drugo mjesto, a odvija se prema raznim prometnim pravilima i zakonskim propisima. U današnje vrijeme cestovni promet sastavni je dio ljudskog života, ali uz sve prednosti koje donosi cestovni promet, on ima i brojne mane koje se prvobitno odnose na uzrokovane prometne nesreće. Prometne nesreće sudionicima nesreća ostavljaju trag te loše djeluju na zdravlje, rezultiraju tjelesnim ozljedama, ali nekada i gubitkom ljudskog života. Kada nesreće, na sreću, nemaju posljedica za samog čovjeka, često rezultiraju nekom materijalnom štetom na vozilima koja su sudjelovala njima ili čak djeluju vrlo loše na okoliš. Zbog svega navedenog možemo ustvrditi kako prometne nesreće stvaraju jedan veliki problem cestovnog prometa jer one oduzimaju ljudske živote, a uz to su izrazito negativna pojava u prometu.

Kroz cjeline koje obuhvaća ovaj rad primaran fokus bio je na mladim vozačima te proučavanju i komentiranju njihova ponašanja u prometu, njihove sposobnosti, njihove percepcije te brojnih drugih radnji koje se odnose na sudjelovanje u prometu mladih vozača. Prema tome, istraživanje je dovelo do zaključka kako zapravo mladi vozači imaju zavidnu razinu svojih znanja jer s lakoćom i velikom brzinom uče, a i zbog same dostupnosti silnih informacija, informirani su o apsolutno svemu pa čak i o prometu. Razne informacije mladima stvaraju lošu percepciju prometa te one čine velik problem prilikom donošenja pogrešnih odluka kao i loše procjene u prometu. Alkohol, droge, razni opijati, lijekovi, nekorištenje sigurnosnog pojasa te neprilagođena brzina - samo su neki od glavnih razloga koji dovode do prometnih nesreća. Kompletan sustav, pa čak i odgoj mladih vozača, mora više biti usredotočen na probleme na koje ukazuje ovaj rad. U većini slučajeva, glavna krivnja usmjerava se na same autoškole i instruktore vožnje koji osposobljavaju kandidate. Također se smatra da instruktori ne pridaju dovoljnu pažnju na takve probleme, ali i da definitivno ne postoji taj instruktor koji će reći svom kandidatu da slobodno upravlja vozilom pod utjecajem alkohola ili raznih opojnih droga ili da slobodno vozi neprilagođenom brzinom. Jedan od glavnih problema i dalje predstavlja utjecaj vršnjaka koji je na vrlo visokoj razini. Ako mladi vozač nema svoju osobnost, svoj karakter, ali i odnos prema samoj vožnji i sudjelovanju u prometu na način na koji drugi žele, a ne kako on misli da je ispravno - dolazi do problema od kojeg prvo treba krenuti. Jednostavnije rečeno, treba krenuti od samog podučavanja o kulturi u prometu te kandidatima na vrijeme prenijeti osjećaj odgovornost i strahopoštovanje prema vožnji te im

objasniti opasnosti koje donosi brza vožnja, dokazivanje, korištenje alkohola i opijata, uporaba mobilnih uređaja te nekorištenje sigurnosnog pojasa.

POPIS LITERATURE

1. Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2021. godine, 2022, dostupno na: https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2022/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2021.pdf (pristupljeno 9.12.2022.)
2. Cerovac, V. (2001.), Tehnika i sigurnost prometa. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti, dostupno na: <https://dokumen.tips/documents/v-cerovac-tehnika-i-sigurnost-prometa.html?page=1> (pristupljeno 2.11.2022.)
3. HAK revija (2018.), Mladi vozači na hrvatskim cestama: Neiskusni, brzi i opasni!, dostupno na: <https://revijahak.hr/2018/10/30/mladi-vozac-i-na-hrvatskim-cestama-neiskusni-brzi-i-opasni/> (pristupljeno 2.11.2022.)
4. HAK, Osposobljavanje kandidata za vozača, dostupno na: <https://www.hak.hr/vozacki-ispiti/osposobljavanje-kandidata> (pristupljeno 7.12.2022.)
5. HAK (2019.), Istraživanje HAK-a: Ispitanici tvrde da mladi vozači precjenjuju svoje sposobnosti i voze neprilagođenom brzinom!, dostupno na: <https://revijahak.hr/2019/05/11/istrazivanje-hak-a-mladi-vozac-i-su/> (pristupljeno 2.11.2022.)
5. HAK (2020.), Zakonski propisi: Kada mladi vozači mogu pristupiti osposobljavanju za vozače, prekršajni bodovi..., dostupno na: <https://revijahak.hr/2020/08/07/zakonski-propisi-sto-su-mladi-vozac-i-kada-mogu-pristupiti-osposobljavanju-za-vozace-prekršajni-bodovi/> (pristupljeno 2.11.2022.)
6. Machin, M. Anthony and Sankey, K. S. (2008), Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour, dostupno na: https://eprints.usq.edu.au/5306/3/Machin_Sankey_2008_AV.pdf (pristupljeno 2.11.2022.)
7. Medved, J. O., & Orlović, A. (2018.), Sigurnost cestovnog prometa – prikupljanje i analiza podataka u svrhu predikcije i prevencije prometnih nesreća, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/294619> (pristupljeno 2.11.2022.)
8. Mikuš L. (2011.), Prevencija psihosocijalnih rizičnih čimbenika u cestovnom prometu, dostupno na: [file:///C:/Users/Nikol/Downloads/prevencija-psihosocijalnih-rizicnih-cimbenika-u-cestovnom-prometu%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Nikol/Downloads/prevencija-psihosocijalnih-rizicnih-cimbenika-u-cestovnom-prometu%20(1).pdf) (5.12.2022)

9. Ministarstvo unutarnjih poslova (2022). Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/294619> (pristupljeno 2.11.2022.)
https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf (pristupljeno 2.11.2022.)
10. Ministarstvo unutarnjih poslova (MUP), Mladi vozači - Budite odgovorni sudionici u prometu!, dostupno na: <https://mup.gov.hr/policijske-uprave/mladi-vozac-i-budite-odgovorni-sudionici-u-prometu/226831> (pristupljeno 2.11.2022.)
11. Ministarstvo unutarnjih poslova (MUP), 33. Koja su prava i obveze tzv. mladih vozača?, dostupno na: <https://mup.gov.hr/promet-281589/33-koja-su-prava-i-obveze-tzv-mladih-vozaca/281781> (pristupljeno 2.11.2022.)
12. Ministarstvo unutarnjih poslova (MUP), Brzina, alkohol i droge su najgori suvozači, dostupno na: <https://policija.gov.hr/prevenicija/preventivni-projekti/brzina-alkohol-i-droge-su-najgori-suvozac-i/120> (pristupljeno 2.11.2022.)
13. Ministarstvo unutarnjih poslova (MUP), Rezultati akcije „Alkohol i droge“ i „Brzina“, dostupno na: <https://zagrebacka-policija.gov.hr/vijesti/rezultati-akcije-alkohol-i-droge-i-brzina-92225/92225> (pristupljeno 2.11.2022.)
14. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. - 2020. godine, Narodne novine, NN 59/2011, dostupno na: https://narodnenovine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_05_59_1321.html (pristupljeno 2.11.2022.)
15. Policy Brief (2006.), Young Drivers: The Road to Safety, dostupno na: <https://www.oecd.org/itf/37556934.pdf> (pristupljeno 15.11.2022.)
16. Narodne novine (2017.), Hrvatski sabor, Odluka o proglašenju zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti prometa na cestama, dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_11_108_2491.html (pristupljeno 15.11.2022.)
17. Vlada Republike Hrvatske, Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22), dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/78/Zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama> (pristupljeno 2.11.2022.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po danima	12
Slika 2. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po satima	13
Slika 3. Uzroci prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači	14
Slika 4. Kretanje čovjekova tijela prilikom korištenja/nekorištenja sigurnosnog pojasa.....	17

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem raznih opijata.....	16
--	----

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Anketno pitanje- spol ispitanika	20
Grafikon 2: Anketno pitanje- dob ispitanika.....	21
Grafikon 3: Anketno pitanje- dužina posjedovanja vozačke dozvole.....	21
Grafikon 4: Anketno pitanje- obuka prometnih propisa u autoškoli.....	22
Grafikon 5: Anketno pitanje- kršenje pravila u prometu	23
Grafikon 6: Anketno pitanje- sudjelovanje u prometnoj nesreći kao vozač	25
Grafikon 7: Anketno pitanje- broj prometnih nesreća kao vozač	26
Grafikon 8: Anketno pitanje- konzumacija alkohola	27
Grafikon 9: Anketno pitanje- konzumacija droge.....	27
Grafikon 10: Anketno pitanje- korištenje mobilnog uređaja tijekom vožnje.....	28
Grafikon 11: Anketno pitanje- korištenje sigurnosnog pojasa	29
Grafikon 12: Anketno pitanje- dopuštena količina alkohola u krvi kod mladih vozača.....	29
Grafikon 13: Anketno pitanje- uvođenje strožih mjera za poboljšanje sigurnosti na cestama ...	30

PRILOZI

Primarno istraživanje mladih vozača kao uzroka prometnih nesreća dostupno na:

<https://docs.google.com/forms/d/1TidBJEItPcmR37I1c0DYuWSXbgF8a7vFCXN-Rcdk2E4/edit>

ANKETA- PRIMARNO ISTRAŽIVANJE MLADIH VOZAČA KAO UZROK PROMETNIH NESREĆA

1. Spol

- Muško
- Žensko

2. Koliko imate godina?

- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24

3. Koliko dugo imate svoju vozačku dozvolu?

- 1 godinu
- 2 godine
- 3 godine
- 4 godine
- 5 godina
- 6 godina

4. Kako biste ocijenili obuku iz prometnih propisa u autoškoli? (1 označava najgoru, a 5 najbolju ocjenu)

1 2 3 4 5

5. Poštujete li prometna pravila?

- Nikada
- Rijetko
- Poštujem samo na onim mjestima gdje mislim da se nalazi policija
- Naravno da poštujem

6. Koja pravila najčešće kršite u prometu? (U svakom retku je potrebno odgovoriti Nikada, Rijetko ili Uvijek)

- Npropisana brzina
- Vožnja u alkoholiziranom stanju
- Korištenje mobitela
- Nekorištenje sigurnosnog pojasa
- Npropisno prestrojavanje
- Npropisno skretanje
- Npropisno parkiranje

7. Smatrate li da se vaš instruktor vožnje dovoljno potrudio da Vam prenese znanja i vještine potrebne za sigurnu i samostalnu vožnju nakon obuke? Objasnite!

8. Izrazite svoj stupanj slaganja s navedenom tvrdnjom: propisanih 35 sati obuke iz upravljanja vozilom dovoljno je za sigurnu i samostalnu vožnju nakon obuke u autoškoli?

- Uopće se ne slažem
- Uglavnom se slažem
- Niti se slažem niti se ne slažem
- Uglavnom se slažem
- U potpunosti se slažem

9. Smatrate li da bi u Republici Hrvatskoj bi trebalo uvesti simulator vožnje kako bi se kandidati odnosno budući vozači u virtualnom svijetu mogli susreti s opasnim situacijama u prometu, te na taj način učiti kako pravilno reagirati bez ikakvih posljedica? Objasnite!

10. Da li ste ikada sudjelovali u prometnoj nesreći kao vozač?

- Jesam
- Nisam

11. Koliko ste prometnih nesreća do sada imali kao vozač?

0 1 2 3 4 5 i više

12. Ako ste sudjelovali u prometnoj nesreći ili ste skrivili prometnu nesreću kao vozač, koja je bila vrsta prometne nesreće?

- Nisam imao/la prometnu nesreću
- Sudar vozila u pokretu iz suprotnih smjerova
- Sudar vozila u pokretu u vožnji unazad
- Udar vozila u parkirano vozilo
- Slijetanje vozila sa ceste
- Nalet na motocikl ili moped
- Udar vozila u objekt na cesti ili pokraj ceste
- Nalet na životinju

13. Jeste li ikada konzumirali alkohol prije vožnje?

- Nisam konzumirao/la
- Jednom
- Dva puta
- Tri puta
- Četiri i više puta

14. Jeste li ikada konzumirali drogu prije vožnje?

- Nisam konzumirao/la
- Jednom
- Dva puta
- Tri puta
- Četiri i više puta

15. Na ljestvici od 1 do 5 ocijenite koliko učestalo koristite mobitel za vrijeme vožnje? (1 označava pojam nikada, a 5 označava pojam uvijek)

1 2 3 4 5

16. Na ljestvici od 1 do 5 ocijenite koliko često koristite sigurnosni pojas? (1 označava pojam nikada, a 5 označava pojam uvijek)

1 2 3 4 5

17. Jeste li upoznati sa time da mladi vozači, za razliku od vozača iznad 24 godine, NE SMIJU imati do 0,50 g/kg alkohola u krvi?

- Nisam upoznat/a
- Čuo/la sam
- Upoznat/a sam

18. Smatrate li da će strože mjere, koje se odnose na pravila ponašanja u prometu, poboljšati sigurnost na cestama?

- Ne slažem se s time jer mislim da će i dalje ostati isto stanje na cestama kakvo je i sada
- Uglavnom se slažem
- Niti se slažem niti se ne slažem
- Djelomično se slažem
- Slažem se s time i mislim da će to poboljšati sigurnost na cesti

19. Kakav savjet bi ste dali onim vozačima koji tek kreću u polaganje vozačkog ispita i mladim vozačima koji već sudjeluju u prometu?