

Spoštovani;

moje ime je Andrej Justinek in čast mi je govoriti pred vami v imenu Ministrstva za notranje zadeve Republike Slovenije in Sektorja prometne policije. Zahvaljujemo se za povabilo za sodelovanje v projektu ICARUS.

Sodobna civilizacija je poleg velikih prednosti prinesla s seboj tudi tragedije. Zlasti v prometu je razvoju sledila temna plat - prometne nesreče. Kot je navedeno že v Beli knjigi Evropske komisije, je cestni promet najbolj nevaren način mobilnosti sodobnega človeka. Vožnja motornega vozila je eno najbolj nevarnih dejanj v vsakdanjem življenju. Prometne nesreče nastanejo zaradi vzrokov, ki se prepletajo. Največ dejavnikov prometnih nesreč je povezano s človekom kot povzročiteljem. To so napake voznika, kršitve prometnih pravil, neprimerno psiho-fizično stanje voznika. Vsi ti možni vzroki so zelo bistveni v populaciji s posebno velikim tveganjem za povzročitev prometne nesreče, to so mladi vozniki. Poznati moramo osebne značilnosti mladega voznika, da lahko presodimo, katere osebne lastnosti mladega voznika vplivajo na njegovo tako tvegano ravnanje in obnašanje. Na te kritične osebne lastnosti moramo na različne načine vplivati, da preprečimo visok delež prometnih nesreč, ki jih povzročajo mladi vozniki.

V mednarodnem projektu ICARUS (Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety – Medkulturni pristopi za varnost prometnih udeležencev) gre za identifikacijo psiholoških in socialnih dejavnikov, ki povzročajo tvegana vedenja in obnašanja mladih voznikov. Gre pridobivanje podatkov, ki bi pripomogli k izboljšanju programov usposabljanja za mlade voznike in s tem zmanjšali njihovo visoko vpletenost v prometne nesreče. Strategije za preprečevanje prometnih nesreč pri tej populaciji morajo biti usmerjene v njeno usposabljanje in formacijo.

Tudi v Sloveniji so mladi med 18. in 25. letom starosti med najbolj ogroženimi udeleženci v prometu, mladi vozniki pa so bistveno pogostejše povzročitelji prometnih nesreč kot vozniki drugih starostnih skupin. Primerjava števila mrtvih na milijon prebivalcev kaže, da je v Sloveniji stanje slabo in imamo bistveno več mrtvih kot v drugih evropskih državah. V letu 2008 smo se s 112 mrtvimi na 1 milijon prebivalcev še najbolj približali povprečju EU.

Po podatkih iz raziskave SARTRE 2 prevozijo mladi vozniki do 24. leta starosti le do 8500 km na leto v primerjavi s povprečno 14000 km, kolikor prevozi povprečen slovenski voznik. Kljub temu delež, ki ga imajo mladi vozniki med 19. in 23. letom starosti med povzročitelji nesreč, bistveno kaže njihovo večjo udeleženo v prometnih nesrečah, pri tem pa ni upoštevan podatek o številu prevoženih kilometrov. Ob upoštevanju tega bi se delež mladih voznikov še povečal.

Pri mladih voznikih so tako združeni nekateri dejavniki, za katere menimo, da so ključni za pogostejšo udeležbo mladih v nesrečah:

- vozniška neizkušenosť;
- življenjski stil, ki ga pogojuje socialna zrelost (obiskovanje zabav, ki trajajo pozno v noč, uživanje alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi...);
- vpliv vrstnikov, ki že s prisotnostjo spodbujajo nevarno ravnanje in dokazovanje sposobnosti;
- upor avtoritetam in iskanje lastnih poti, ki se kaže tudi s kršenjem prometnih predpisov;

- kompenzacija slabših rezultatov pri učenju in študiju ali na drugih področjih (šport, kultura, znanost) s tveganim ravnanjem v prometu, s katerim predvsem mladi, ki hitro zaključijo proces izobraževanja in imajo hitro lastne dohodke, nadomeščajo rezultate na drugih področjih;
- praviloma starejša in tehnično slabša vozila.

Ukrepe za zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so povzročitelji ali udeleženi mladi vozniki, lahko razdelimo na tri skupine. Na prometno vzgojo, ki poteka od začetkov šolanja do priprav in opravljanja voznških izpitov za kolo, kolo z motorjem, motorno kolo in avtomobil, na zakonske rešitve, ki določajo za voznike začetnike, med katerimi so predvsem mladi vozniki, poseben status ter na preventivno propagandne akcije za mlade voznike. Slovenija ima v sedanjem Zakonu o varnosti cestnega prometa določilo, da mora voznik začetnik po opravljenem izpitu opraviti vrsto dodatnih nalog, ki so usmerjene predvsem na pridobivanje ključnih izkušenj za varno sodelovanje v prometu. Ukrepi se osredotočajo predvsem na psiho-socialne dejavnike mladega voznika. Vendar moramo pri pripravi akcij in programov, ki jih namenjamo mladim, upoštevati tudi represivne ukrepe, ki jih z nadzorom in izvajanjem pravnih določil izvaja Policija.

Na prometno varnost vplivajo posameznikova stališča do prometne varnosti. Posameznik z vstopom v promet ravna pa v skladu:

- s stališči in vedenjskimi namerami, ki jih ima o posameznih ravnanjih v prometu (hitrost, alkohol, varnostni pas, čelada...) in o prometni varnosti nasploh;
- z zakonodajo in pravno ureditvijo prometa;
- s kontrolami v prometu in sankcijami, ki jih čuti ob kršitvah oziroma, ki so zagrožene za morebitne kršitve;
- z motivi (kaznimi in nagradami), ki ga vodijo in jih zaznava ob varnem ali nevarnem ravnanju;
- z lastnimi izkušnjami.

Stališča in namere ravnanja ter obnašanja so bistveni dejavniki varnega ravnanja. Ravnanje posameznika je pod neposrednim vplivom vedenjskih namer, to je obvez sebi ali drugim, da bo nekaj storil, na katere pa lahko vplivamo tudi z represivnimi ukrepi. Zato so kontrole, ki so namenjene mladim voznikom, pomembne tudi za oblikovanje sloga vožnje, saj se ta oblikuje za celo voznško obdobje.

Oblikovanje ustreznih, to je varnih stališč je dolgoročen proces, ki temelji na ustrezni prometni vzgoji od prvih korakov in voženj s starši, do vrtcev in šol. S posameznimi akcijami lahko vplivamo na spreminjanje stališč, zlasti o posameznih problemih ali ukrepih (varnostni pas, čelada), za celovit pozitiven odnos do varnosti pa so potrebne načrtne aktivnosti v daljšem obdobju.

V Sloveniji poteka načrtna prometna vzgoja v vrtcih in v prvih razredih osnovnih šol, uspešnost in kvaliteta dela pa so odvisni od učiteljev in vodstva šol in vrtcev. S stanjem v zaključnih razredih osnovne šole in v srednjih šolah pa ne moremo biti zadovoljni, saj je večina aktivnosti povezanih le z organizacijo tečajev za pripravo na izpit za AM, A in B kategorijo.

Preventivne in propagandne akcije, namenjene mladim voznikom, so pripravljene tako, da opozarjajo na dejstva in spodbujajo razmišljanje ter razpravo o problemih. V akcijah ni pretiranega poučevanja in opozarjanja. Temeljijo na predpostavki, da so mladi

vozniki problem in rešitev problema, zato so organizirane v obliki delavnic in medijskih aktivnosti.

Slovenija uporablja programe za:

- dodatno usposabljanje, ki omogočajo spoznavanje nevarnih situacij in
- omejevanje, ki mladim voznikom prepovedujejo določeno ravnanje in z kazenskimi točkami skušajo vplivati na njihovo ravnanje.

Zakon o varnosti cestnega prometa uvaja program za voznike začetnike, ki predvideva tri med seboj povezane vsebinske sklope:

- vožnjo odličnosti,
- vadbo varne vožnje in
- skupinsko delavnico o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa.

Programa se ne da vključiti v program priprav na vozniški izpit, ker morajo imeti vozniki že razvite nekatere temeljne spretnosti za vožnjo motornega vozila in prve izkušnje v prometu. Poleg tega je pomembna vloga programa, da v času po opravljenem izpitu, ko si voznik začetnik oblikuje vozniške navade, omogoča potrebne popravke pri vožnji, oblikovanje strategije vožnje s predvidevanjem nevarnosti in pokaže ustrezno ukrepanje v izjemnih situacijah pred nesrečo.

Mladi vozniki (dve leti po opravljenem izpitu in vsi vozniki do 21. leta starosti) imajo v Sloveniji nekatere omejitve oziroma veljajo za njih strožja določila.

- v sistemu kazenskih točk jim preneha veljati vozniško dovoljenje že po doseženih 8 kazenskih točkah (drugi vozniki 18)
- za voznike začetnike velja zahteva po popolni treznosti za volanom
- voznik začetnik mora v prvem letu po opravljenem izpitu opraviti dodatne obveznosti usposabljanja, katere smo že omenili.

S temi določili, ki bistveno omejujejo ravnanje voznikov začetnikov, med katerimi je večina mladih, predvsem pa dajejo možnost pridobitve izkušenj na varnih površinah, skuša zakonodaja doseči, da bi mladi sodelovali v prometu posebej pazljivo in previdno.

Sektor prometne policije Generalne policijske uprave in Direktorat za upravne notranje zadeve Ministrstva za notranje zadeve projekt ICARUS polno podpira in se zdi potreben. Zato tudi bomo v njem sodelovali. Slovenska prometna policija ima tesne in pristne prijateljske stike s predstavniki italijanske prometne policije in ti stiki se bodo v tem projektu lahko še nadgradili.

Hvala za vašo pozornost.

mag. Andrej Justinek

Oddelek za promet  
Direktorat za upravne notranje zadeve  
Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije