

**Datum (Date):** 23. oktober 2014

## ***Dodatno gradivo za medije***

- 1. Raziskovalna dejavnost Goodyeara in rezultati raziskave 2014**
- 2. Bela knjiga s priporočili in poziv Evropski komisiji**
- 3. O projektu Za varnost otrok**
- 4. Pomen odsevnih teles v prometu**

## 1. Raziskovalna dejavnost Goodyeara in rezultati raziskave 2014

### Uvod

Goodyear ima kot velik dobavitelj pnevmatik za avtomobilsko industrijo pomembno vlogo pri zviševanju standardov prometne varnosti, h kateri pomembno prispevajo inovativne in tehnološko dovršene pnevmatike Goodyear, s katerimi lahko vozniki varno vozijo v vsakem vremenu in na vseh vrstah cest. A vloga Goodyeara na področju prometne varnosti se tu še zdaleč ne konča, saj si že vrsto let z raziskavami, projekti za informiranje in ozaveščanje ter sodelovanjem z organizacijami za cestno prometno varnost, šolami vožnje, starši, izobraževalnimi ustanovami, politikami in drugimi odločevalci prizadevamo za sprejem ukrepov, ki bi zagotovili še večjo varnost na cestah, predvsem za mlade voznike in druge mlade udeležence v prometu.

Na evropskih cestah je več kot 250 milijonov vozil, voznik v povprečju prevozi 14.000 kilometrov na leto in za večino Evropejcev je znanje vožnje gospodarska nujnost. A pri učenju vožnje pride do paradoksa – edini način, da se naučimo voziti, je učenje vožnje na pravih cestah, v prometu skupaj z drugimi udeleženci. To je tvegano. Vsak danes varen voznik je svojo pot začel kot neizkušen in zato manj varen voznik začetnik. **Mladi vozniki vozijo manj varno, a ne le zaradi svoje neizkušenosti. Tu je še vrsta drugih faktorjev:**

- pri starosti 18 let del možganov, odgovoren za integracijo informacij in nadzor impulzov, še ni razvit do konca;
- mladi vozniki so socialno manj zreli in zato hitreje podležejo pritisku vrstnikov, želijo dokazati svojo samostojnost in so bolj nagnjeni k tveganju;
- sedanje generacije mladih voznikov so med vožnjo izpostavljene tudi večjemu številu motečih dejavnikov, kot kdajkoli prej. Hkrati ti moteči dejavniki bolj vplivajo nanje, kot na izkušenejše voznike (mobilni telefoni, navigacijski sistemi, glasbeni predvajalniki, dostop do interneta in družbenih medijev preko pametnih telefonov...);
- tudi življenjski stil mladih prispeva k njihovi manjši varnosti na cesti:
  - v primerjavi z drugimi vozniki se več vozijo ponoči;
  - pogosteje vozijo več potnikov (celo več, kot je varnostnih pasov v avtu), ki so pogosteje pod vplivom alkohola ali se obnašajo moteče in izzivajo voznika;
  - avtomobili, ki jih vozijo mladi vozniki, so pogosteje starejši in manj varni;
  - bolj so nagnjeni k temu, da za volan sedejo pod vplivom drog ali alkohola;
  - manj spijo in za volan pogosteje sedejo neprespani;
- med učenjem vožnje ne doživijo vseh voznih pogojev (sneg, led, veliko vode na cesti...) in zato nimajo izkušenj z vožnjo v različnih vremenskih razmerah.<sup>1</sup>

Na mlade voznike se v Goodyearu osredotočajo zato, ker imajo ogromen vpliv na varnost vseh udeležencev v prometu in so nadpovprečno zastopani v večini statistik o prometnih nesrečah po vsej Evropi. Da bi dobili vpogled v to, kako kar najbolj zmanjšati tako tveganje, ki so mu mladi in neizkušeni vozniki na cesti izpostavljeni, kot tveganje, ki ga mladi vozniki na cesti povzročajo, so **tri leta zapored raziskovali trikotnik med vozniki začetniki (leta 2012), inštruktorji vožnje (leta 2013) in starši (leta 2014)** ter ugotavljali, kakšni so pogledi posamezne skupine na cestno prometno varnost in učenje vožnje. Rezultati raziskav so jim omogočili pripraviti vrsto priporočil za zakonodajalce, avtomobilsko industrijo, zavarovalnice in izobraževalne ustanove, ki so jih združili v dopoljnjeni izdaji Goodyear **Bele knjige 'Varna vožnja na prvem mestu: Izboljšanje prometne varnosti za voznike začetnike'**, v katero so vključili tudi **poziv Evropski komisiji** k izvedbi aktivnosti in sofinanciranju kampanj za povečanje zavedanja staršev o pomenu njihove vloge pri vzgoji mladih voznikov.

### Potek raziskav

#### **2012 – raziskava med vozniki začetniki**

Sodelujoči: n = 6400

Sodelujoče države: Avstrija, Belgija, Češka, Danska, Francija, Nemčija, Italija, Nizozemska, Poljska, Rusija, Španija, Švedska, Švica, Južna Afrika, Turčija, Velika Britanija.

<sup>1</sup> Vir podatkov: Driving Safety First: Improving Road Safety for Novice Drivers, A report by Goodyear Europe, Middle East and Africa, october 2014

Velika večina anketiranih mladih voznikov je zavrnila, da se takoj po opravljenem voznikem izpitu počutijo dovolj samozavestne, da vozijo sami, brez spremljevalca. To kaže na to, da inštrukcije mlade voznike dobro opremijo s potrebno vozniko samozavestjo in hkrati, da imajo mladi visoko mnenje o svojih voznikih sposobnostih. Po drugi strani pa je komaj 27% mladih voznikov mnenja, da bi izpit opravili, če bi ga morali opravljati ponovno, kar kaže na to, da zelo hitro po pridobitvi vozniskega dovoljenja podležejo slabim voznikim navadam. Tako jih kar 66% priznava, da ne upoštevajo omejitev hitrosti, 44% jih priznava, da med vožnjo telefonirajo, in 41%, da med vožnjo s pametnim telefonom dostopajo do spleta. Skoraj polovica (46%) mladih voznikov pravi, da so pri prijateljih že opazili, da so v avtu vozili več ljudi, kot ima avto varnostnih pasov. Sami tega ne priznajo tako radi, saj je takšnih le 17%.

### **2013 – raziskava med inštruktorji vožnje**

Sodelujoči v EU: n = 2334

Sodelujoče države v EU: Avstrija, Belgija, Češka, Danska, Francija, Nemčija, Italija, Nizozemska, Poljska, Španija, Velika Britanija.

Druge sodelujoče države: Rusija, Švica, Južna Afrika, Turčija.

Inštruktorji vožnje menijo, da se današnji mladi vozniki (pod 25 let) od prejšnjih generacij razlikujejo predvsem po tem, da več tvegajo. Tako meni kar 40% inštruktorjev, 29% pa jih meni, da mladi vozniki tudi manj upoštevajo nasvete, ki jim jih inštruktorji podajo med učenjem vožnje. Le 12% inštruktorjev meni, da pridobitev vozniskega dovoljenja pomeni, da si je mladi voznik pridobil vseživljenjsko sposobnost varne vožnje, jih pa zato kar 65% meni, da starši negativno vplivajo na odnos mladih voznikov do prometne varnosti. Zato ne preseneča, da si kar 76% inštruktorjev želi, da bi starši nudili boljši vozniki vzor svojim otrokom, tretjina (33%) bi jih priporočila, da se starši pridružijo uram vožnje, 30% pa jih meni, da bi pripomogla tudi redna poročila o napredku učenja, ki bi jih od inštruktorjev dobili starši.

### **2014 – raziskava med starši**

Sodelujoči v EU: n=5492

Vsi sodelujoči: n=6805

Sodelujoče države v EU: Avstrija, Belgija, Češka, Danska, Finska, Francija, Nemčija, Italija, Nizozemska, Poljska, Romunija, **Slovenija**, Španija, Švedska.

Druge sodelujoče države: Rusija, Švica, Južna Afrika, Turčija.

Starši so pomembni vzorniki svojim otrokom na vseh področjih, tudi pri vožnji. Približno polovica staršev sicer meni, da njihovi otroci med vožnjo ne spremljajo njihovega vedenja za volanom, njihovih voznikih sposobnosti in odločitev, a strokovnjaki opozarjajo, da otroci vzorce vedenja vsrkajo, tudi če jih ne spremljajo zavestno. Raziskava je pokazala, da se starši med vožnjo počutijo varne in samozavestne, a da morda precenjujejo tako kakovost svojih voznikih sposobnosti kot tudi sposobnosti svojih otrok za volanom, čeprav se za to zelo zanimajo.

### **Ključne ugotovitve raziskave med starši 2014:**

- starši imajo zelo mešan pogled na svoje lastne voznike sposobnosti;
- starši se vidijo kot vzorniki za svoje otroke;
- kljub temu se za volanom vedejo tvegano;
- starši menijo, da njihovi otroci – vozniki začetniki – vozijo varno;
- starši se strinjajo z inštruktorji vožnje, da bi morali biti sami bolj vpleteni v postopek učenja vožnje in da bi morali osnov varnega vedenja v prometu otrok učiti tudi v šolah na vseh stopnjah izobraževanja;
- ure vožnje so predrage, starši težko izberejo šolo vožnje in presodijo o njeni kakovosti;
- starši in inštruktorji se strinjajo, da bi šole vožnje morale nuditi tudi šolo vožnje v ekstremnih vremenskih in prometnih razmerah;
- starši podpirajo uvedbo obveznih osvežitvenih tečajev vožnje za izkušene voznike, torej zase, še posebej, če bi se jim zaradi udeležbe na takšnem tečaju znižala zavarovalna premija;
- mnenja staršev o uvedbi postopnega pridobivanja polnega vozniskega dovoljenja so deljena.

## Podrobnejši pregled rezultatov raziskave med evropskimi starši, izvedene leta 2014

Opomba: Podatki za Slovenijo so posebej navedeni tam, kjer slovenski starši odstopajo od EU povprečja.

### **Vozniške sposobnosti in navade staršev mladih voznikov**

Zaupanje staršev v lastne vozniške sposobnosti je mešano – tako jih polovica ne čuti močne samozavesti, ko vozijo ponoči, malo manj kot polovica pri vožnji v gostem prometu in 60% pri vožnji v slabih vremenskih pogojih. Slovenci si pri vožnji v nevsakdanjih razmerah še manj zaupamo, kot je povprečje v EU – le 10% nas zaupa v svoje sposobnosti vožnje v ekstremnem vremenu in le 4% v svoje sposobnosti vožnje ponoči.

Prav tako slaba polovica evropskih staršev meni, da danes ne bi opravili vozniškega izpita, kot glavna razloga pa navajajo nova pravila, ki jih ne poznajo, ter to, da so testi postali težji. Slovenski starši smo pri tem bolj prepričani v svoje sposobnosti – le 8% staršev meni, da vozniškega izpita danes ne bi opravili, večina od teh zato, ker vozijo instinktivno in zato niso prepričani, da vedno spoštujejo zakonska pravila vožnje.

Če pogledamo še vzdrževanje avtomobila - 61% evropskih staršev je sicer prepričanih v svojo sposobnost preveriti tlak v pnevmatikah, a to mesečno dejansko počne le 28% staršev. Slovenci pa tlaka v pnevmatikah ne znajo preverjati – le 25% slovenskih staršev bi se tega opravila lotilo z srednjim do velikim zaupanjem v svoje sposobnosti, mesečno pa tlak v pnevmatikah preverja le 20% slovenskih staršev.

Evropske matere pri vzdrževanju avtomobila bistveno manj zaupajo vase kot evropski očetje – kar 20% žensk sploh ni prepričanih v svojo sposobnost zamenjati pnevmatiko (Slovenke so pri tem nekoliko bolj pogumne in je takšnih le 8%), medtem ko je med očetih takih le 2% (v Sloveniji le 0,6%). Raziskava med mladimi evropskimi vozniki iz leta 2012 je pokazala podoben prepad med spoloma: le 21% mladih voznikov bi se menjave pnevmatike lotilo samih, medtem ko bi to storilo 66% mladih voznikov.

Kljub temu, da približno polovica evropskih staršev ob vožnji v zahtevnejših razmerah ne čuti zaupanja v svoje vozniške sposobnosti, je komaj 8% staršev ukrepalo in se odločilo za osvežitveni tečaj (v Sloveniji 6%). Večina (53%) pa jih meni, da so njihove vsakodnevne vožnje dovolj, da osvežujejo svoje vozniške sposobnosti. Kljub temu presenetljivo veliko število evropskih staršev podpira uvedbo obveznih osvežilnih tečajev vožnje (46%), še posebej, če bi se jim zaradi tega znižale zavarovalne premije (66%).

### **Vpliv staršev na voznike začetnike**

Večina evropskih staršev (77%) meni, da jih njihovi otroci vidijo kot dobre voznike (za slovenske starše je ta odstotek še nekoliko višji in znaša 85%), 55% pa jih trdi, da vozijo bolj previdno, odkar imajo otroke (to pravi 65% slovenskih staršev). Dobra polovica (51%) staršev se tudi strinja s trditvijo, da jih njihovi otroci opazujejo, kako vozijo (v Sloveniji tako meni kar 68% staršev).

Kljub temu, da se starši očitno zavedajo svojega vpliva na otroke, se za volanom še vedno obnašajo tvegano. Tako je bilo kar 44% evropskih staršev kaznovanih zaradi prehitre vožnje, medtem ko so v avtu vozili otroke. Zanimivo – raziskava med mladimi vozniki iz leta 2012 je pokazala, da je prav kršenje hitrostnih omejitev najpogostejša napaka mladih voznikov (66%).

Odkar so dobili prvega otroka, je bilo zaradi prehitre vožnje kaznovanih 59% slovenskih staršev, 9% zaradi telefoniranja med vožnjo, 6% zaradi vožnje pod vplivom alkohola in 6% zaradi povzročitve prometne nesreče. Na vprašanje, ali je bil med potekom prekrška v avtu tudi otrok, je pritrdilno odgovorilo 22% slovenskih staršev. Kar 33% anketiranih slovenskih staršev pa na vprašanje o tem, zaradi česa so že bili kaznovani, odkar so dobili prvega otroka, ni želelo odgovoriti.

Starše, ki sami pogosto vozijo prehitro, tudi precej manj skrbi, če njihov otrok vozi prehitro. Med evropskimi starši, ki sami nikoli ali redko prekršijo omejitev hitrosti, je kar 78% takih, ki bi jih izjemno skrbelo, če bi njihov otrok vozil prehitro. Med starši, ki sami pogosto ali stalno kršijo hitrostne omejitve, pa je le 36% takšnih, ki bi jih izjemno skrbelo, če bi njihov otrok vozil prehitro.

Evropski očetje so se kot vzorniki odrezali nekoliko slabše od evropskih mater – zaradi prehitre vožnje, odkar so

postali starši, je bilo kaznovanih 24% moških in 18% žensk (v Sloveniji pa 36% moških in 22% žensk). Tudi to se odraža na mladih evropskih voznikih, kar potrjujejo rezultati iz leta 2012. Fantje so bolj kot dekleta nagnjeni h kršitvam omejitev hitrosti (70% vs 62%), neupoštevanju prometnih znakov in označb (43% vs 35%), neupoštevanju prednosti na cesti (28% vs 22%) in k vožnji v rdečo luč (18% vs 10%).

Čeprav kar 65% evropskih inštruktorjev vožnje verjame, da slabe vozniške navade staršev negativno vplivajo na odnos mladih voznikov do cestno prometne varnosti, le dobra četrtina (26%) evropskih staršev priznava, da so z leti pridobili slabe vozniške navade. Le 17% evropskih staršev se strinja s trditvijo, da so prav slabe vozniške navade, ki jih mladi vozniki "poberejo" od staršev, glavni razlog nevarnega obnašanja mladih na cesti. Nasprotno temu pritrjuje kar 37% evropskih inštruktorjev in kar 76% se jih strinja, da bi morali starši nuditi boljši vzgled svojim otrokom.

V Sloveniji pa imamo glede tega nekoliko drugačno situacijo – le 8% slovenskih staršev namreč priznava, da so se jih z leti prijele slabe vozniške navade, kar 36% pa jih meni, da so prav slabe vozniške navade staršev glavni razlog nepremišljenega ravnanja mladih voznikov.

### ***Pogled staršev na obnašanje svojih otrok, mladih voznikov***

Čeprav tudi sami tvegajo na cesti, so starši precej trdno prepričani, da njihovi otroci vozijo varno – kar 84% evropskih staršev meni, da njihovi otroci večino časa vozijo varno (tako meni 91% slovenskih staršev), in 73% evropskih staršev je prepričanih, da njihovi otroci na cesti vozijo enako varno, kot drugi vozniki. Evropski starši so tudi prepričani, da njihov otrok ne vozi nič manj varno, če ima v avtu prijatelje kot sopotnike. Evropski inštruktorji vožnje se s tem ne strinjajo, saj jih dobra polovica (51%) meni, da so lahko vrstniki vzrok nevarne vožnje, 53% pa jih meni, da so sopotniki za mladega voznika nevarno moteči.

Ti podatki kažejo, da starši precenjujejo tako vozniške sposobnosti svojih otrok, njihovo izkušnost in sposobnost upreti se motečim dejavnikom. V raziskavi med mladimi evropskimi vozniki leta 2012 jih je namreč kar 66% priznalo, da ne upoštevajo omejitev hitrosti, 44% jih priznava, da med vožnjo telefonirajo, in 41%, da med vožnjo s pametnim telefonom dostopajo do spleta. Prav tako je 67% mladih voznikov priznalo, da so nadržli ali preklinjali drugega voznika, 28% pa jih je svoje mnenje izrazilo z obscenimi gestami.

### ***Mnenje staršev o učenju vožnje***

Če gledamo evropsko povprečje, starši trdijo, da šole vožnje izberejo skupaj z otroki, pri čemer sta najpomembnejša razloga za izbor bližina šole domu družine ter priporočila s strani ljudi, ki jim starši zaupajo. Na tretjem mestu je cena in šele na četrtem usposobljenost inštruktorjev. Zanimivo je, da Slovenci nekoliko odstopamo od evropskega povprečja. Cena je pri nas šele na petem mestu po pomembnosti, saj pri nas očitno več damo na ustrezno kvalificiranost inštruktorjev, ki je na tretjem mestu. Če se primerjamo z drugimi državami v EU, je cena manj kot nam pomembna le Švedom, usposobljenost inštruktorjev pa je bolj kot nam pomembna le Romunom, Poljakom in Nizozemcem.

Kar 80% evropskih staršev pa se strinja, da so šole vožnje drage, in skoraj polovica (49%) jih ima težave s sprejemanjem odločitev o kakovosti šol vožnje. Slovenski starši se še nekoliko težje odločijo o kakovosti šole vožnje – s tem jih ima težave 66%.

Čeprav 60% evropskih staršev meni, da je inštruktor prava oseba za učenje varne vožnje, bi si jih večina želela v proces učenja vožnje vpeljati dodatne elemente, kot so vožnja v ekstremnih vremenskih razmerah (81%), vaje za manevre v sili (denimo močno zaviranje) (81%), vaje za vožnjo v gostem prometu (76%), nočne vožnje (69%)... in morda je to odsev pomanjkanja zaupanja v lastne vozniške sposobnosti staršev v izrednih prometnih razmerah.

Ti podatki se ujemajo s podatki raziskav iz prejšnjih let. Leta 2013 se je 63% evropskih inštruktorjev strinjalo, da so vaje v ekstremnem vremenu pomembne, mladi evropski vozniki pa so leta 2012 menili, da je njihovo učenje vožnje večinoma obsegalo le vsakdanje prometne situacije. Kar 61% jih je povedalo, da se niso učili voziti v snegu, in 42%, da se niso učili voziti ob močnem dežju, ko obstaja nevarnost akvaplaninga.

### ***Kako lahko izboljšamo varnost med mladimi vozniki?***

Starši si očitno želijo aktivne vloge pri sodelovanju za izboljšanje varnosti med mladimi vozniki. Kot smo že omenili, presenetljivo veliko število evropskih staršev podpira uvedbo obveznih osvežilnih tečajev vožnje (46%) za izkušene voznike, torej zase, še posebej, če bi se jim zaradi tega znižale zavarovalne premije (66%).

Hkrati si evropski starši želijo, da bi bili bolj vključeni v učenje vožnje svojih otrok: dobra polovica (53%) si jih želi, da bi od inštruktorjev dobivali redna poročila o napredku svojih otrok; 40% si jih želi sodelovati pri urah vožnje kot potniki (po podatkih iz leta 2013 bi jih k temu spodbujalo 33% inštruktorjev vožnje); 57% pa bi jih bilo veselih informativnih oziroma izobraževalnih gradiv, s pomočjo katerih bi lahko sami učili vožnje svoje otroke.

Več izobraževanja o prometni varnosti si evropski starši želijo tudi v šolah (84%), in sicer že na najnižji stopnji, pri tem se z njimi strinja 40% evropskih inštruktorjev. Žal pa 62% evropskih staršev meni, da šole to nalogo trenutno slabo opravljajo oziroma je sploh ne.

Precej evropskih staršev (46%) in skoraj enako število evropskih inštruktorjev (47%) podpira tudi uporabo tako imenovanih črnih skrinjic, ki bi jim omogočale nadzorovanje hitrosti vožnje njihovih otrok in drugih elementov njihovega obnašanja na cesti. Več študij je že dokazalo, da uporaba takšne tehnologije nadzora lahko močno zmanjša tvegano vedenje za volanom, saj se mladi vozniki bolj držijo pravil, če vedo, da jih nadzorujejo starši.

### ***Posebna tema – postopno pridobivanje polnega vozniškega dovoljenja***

Uvajanje postopnega pridobivanja polnega vozniškega dovoljenja je zanimiva tema, saj je podpora javnosti temu zelo deljena, prav tako pa variirajo rezultati takšnih ukrepov.

A kaj pravzaprav pomeni postopno pridobivanje polnega vozniškega dovoljenja?

Povedano preprosto to pomeni, da vozniki začetniki pravico do uporabe cest pridobivajo postopoma. Standardnega modela sicer ni, večina pa jih vsebuje omejitve za mlade voznike oziroma voznike začetnike, kot so:

- minimalno obdobje veljavnosti začasnega vozniškega dovoljenja,
- prepoved nočne vožnje,
- omejitve glede prevoza potnikov,
- nižjo mejo dovoljenega alkohola v krvi,
- določeno minimalno starost za pridobitev polnega dovoljenja,
- obvezne dodatne tečaje za pridobitev polnega dovoljenja in podobno.

Na ta način se omeji izpostavljenost voznikov začetnikov tveganim situacijam in podporniki uvedbe postopnega pridobivanja polnega vozniškega dovoljenja trdijo, da ima izključno pozitivne posledice, nasprotniki pa imajo drugače argumente. Pravijo, da bi takšen sistem pomenil preveliko obremenitev za policijo, da bi takšna pravila po nepotrebnem "kaznovala" večino zaradi grehov peščice nepremišljenih mladih voznikov in da bi mladi vozniki takoj, ko bi si pridobili polno vozniško dovoljenje, kljub vsemu še vedno ravnali nepremišljeno.

O postopnem uvajanju polnega vozniškega dovoljenja že lep čas potekajo debate širom EU, a enotnega odgovora na vprašanje, zakaj ga še nismo vpeljali kot univerzalen standard, ni. Dejstvo je, da je kratka pot do pridobitve polnega vozniškega dovoljenja tako za starše kot za mlade privlačna. Omejitve tega, kdaj lahko oseba vozi avto, koga lahko pelje in dodatni stroški zagotovo ne bi bili dobro sprejeti prav pri vseh.

Kljub temu pa so naše raziskave pokazale kar precej podpore evropskih staršev (42%) uvedbi postopnega pridobivanja polnega vozniškega dovoljenja, čeprav se podpora po posameznih državah precej razlikuje (v Sloveniji znaša 38%), uvedbo takšnega sistema pa je leta 2013 podprlo tudi 52% evropskih inštruktorjev vožnje. Kljub temu pa inštruktorji različno podpirajo posamezne elemente omejitev za mlade voznike, ki bi jih takšen sistem najverjetneje vključeval. Največjo podporo (69%) imajo strožje kazni za kršitve, 59% inštruktorjev pa podpira omejitve vrst avtomobilov voznikov začetnikov (npr. z zmogljivejšimi motorji). Manj pa so inštruktorji navdušeni nad omejitvami, ki bi določale, kako lahko vozniki začetniki uporabljajo avtomobile. Le 36% inštruktorjev podpira strožje omejitve hitrosti za voznike začetnike in samo 16% jih podpira omejitve števila sopotnikov v avtu, ki ga vozi voznik začetnik. Velika večina (78%) jih nasprotuje prepovedi nočne vožnje za voznike začetnike in še več, kar 84%, jih nasprotuje temu, da vozniki začetniki ne bi smeli prevažati otrok, ki še potrebujejo otroški

avtomobilski sedež.

Ti podatki kažejo, da si inštruktorji vožnje želijo, da bi bil vozniški izpit, za katerega pripravljajo svoje učence, merilo varnega voznika. Medtem ko si želijo preprečiti nevarno vožnjo s pomočjo določenih omejitev in strožjih ukrepov za voznike začetnike, je jasno, da ni na cestah ne želijo različnih kategorij voznikov.

## 2. Bela knjiga s priporočili in poziv Evropski komisiji

Da za Goodyear varnost v prometu ni igra, dokazujejo tudi prizadevanja družbe na najvišjih ravneh. Goodyear je namreč 2. oktobra izdal dopolnjeno izdajo Bele knjige 'Varna vožnja na prvem mestu: Izboljšanje prometne varnosti za voznike začetnike', v katero je vključen tudi **poziv Evropski komisiji** k izvedbi aktivnosti in sofinanciranju kampanj za povečanje zavedanja staršev o pomenu njihove vloge pri vzgoji mladih voznikov ter o preučitvi varnostnih učinkov, ki bi jih imela uvedba postopnega pridobivanja polnega vozniškega dovoljenja.

Poleg tega je Goodyear v Belo knjigo zapisal še **druga priporočila**, ki izhajajo iz skoraj desetletja dela na področju prometne varnosti ter rezultatov treh raziskav, ki jih je izvedel v letih 2012, 2013 in 2014 in ki so preučile trikotnik mladi vozniki – inštruktorji vožnje – starši.

### Priporočila za zakonodajalce in odločevalce:

- Vlade naj izvajajo akcije za informiranje in ozaveščanje mladih voznikov o cestno prometni varnosti.
- Lokalne oblasti naj spodbujajo osvežitvene tečaje vožnje za izkušene voznike.
- Goodyear predlaga uvedbo 'Dneva prometne varnosti za mlade voznike', s katerim bi izpostavili specifične izzive, s katerimi se v prometu srečujejo mladi vozniki.

### Priporočila za avtomobilsko industrijo:

- Avtomobilska industrija naj si prizadeva za univerzalno vključenost novih tehnologij, ki vplivajo na izboljšanje prometne varnosti, v vsa vozila za mlade voznike.
- S pomočjo oglaševanja in promocije naj poudarja prednosti tehnologije, zaradi katere so njihova vozila varnejša.

### Priporočila za zavarovalnice:

- Zavarovalnice naj si prizadevajo razvijati inovativne produkte, ki mladim voznikom nudijo nižje premije, če se odločijo za dodatne inštrukcije varne vožnje.
- Prav tako naj zavarovalnice z nižjimi premijami spodbudijo starše mladih voznikov, ki se odločijo za osvežitvene tečaje vožnje.

### Priporočila za šole in šole vožnje:

- Šole vožnje naj nadaljujejo z razvijanjem novih vadbenih tehnik, ki učinkovito vodijo mlade voznike k varnemu obnašanju na cesti.
- Srednje, višje in visoke šole naj razmislijo o vključitvi učenja o cestno prometni varnosti kot delu svoje izobraževalne odgovornosti do mladih.

### Goodyear zaveza

Kot del stalne zavezanosti izboljševanju varnosti za vse udeležence v prometu, se Goodyear obvezuje:

- da bo spodbujal sodelovanje med šolami vožnje, izobraževalnimi ustanovami in starši, da zagotovi varnost voznikov začetnikov na cesti;
- da bo nadaljeval z raziskavami odnosa do cestno prometne varnosti in obnašanja v prometu;
- da podpirala uvedbo postopnega pridobivanja polnega vozniškega dovoljenja;
- da razvija promocijske in osveščevalne akcije, namenjene informiranju staršev voznikov začetnikov;
- da za mlade in za inštruktorje vožnje razvija gradiva in aplikacije, ki bodo spodbujali varno obnašanje v prometu;
- da sodelovanje s šolami vožnje z namenom osveščanja o pomenu pravilnega vzdrževanja pnevmatik za varno vožnjo.

### 3. O projektu Za varnost otrok

Za varnost otrok je projekt, ki živi že nekaj let. V prvih letih projekta je Goodyear veliko vrtcev in šol opremil z odsevnimi brezrokavniki, da bodo otroci na cesti bolj vidni, šolskim vozilom so brezplačno menjali pnevmatike in jih servisirali, izvedli so izobraževanja za otroke in v letih 2011-2013 v 32 slovenskih občinah postavili prikazovalnike hitrosti. Pri tem projektu Goodyear podpira tudi Agencija RS za varnost prometa, na kar so še posebej ponosni. V projektu jim stojijo ob strani tudi poslovni partnerji in ambasadorji varnosti, ki vsa ta leta pomagajo pri izvedbi dogodkov, izobraževanju mladih ter postavljanju zgleda za varno obnašanje v prometu.

Letos so prvič stopili tudi v tesnejše sodelovanje z osnovnimi šolami in učenci ter pripravili **natečaj Z roko v roki za varnost otrok!**, ki je na osnovnih šolah potekal do 19. maja 2014 in je nastal z namenom **ustvarjanja novih varnih prometnih poti** in angažiranja učencev na zabaven in kreativen način. Odločili so se, da v času Goodyearove spomladanske prodajne akcije oblikujejo poseben sklad za večjo varnost otrok v prometu, v katerega je bilo ob vsakem nakupu štirih visokozmogljivih letnih pnevmatik Goodyear namenjenih 10 evrov. Tako so zbrali sredstva za donacije **26 na natečaju izbranim šolam, vsaki v višini po 2.000 evrov**, za izboljšanje prometne varnosti v njihovi okolici.

#### 1. faza – donacije šolam

V prvi fazi natečaja Z roko v roki za varnost otrok! so osnovne šole pozvali, da prijavijo projekte oziroma strategije izboljšanja prometne varnosti v svoji okolici. Natečaj je vseboval tudi literarni izziv za učence tretje triade (7., 8. in 9. razred), ki so morali napisati kratek esej na temo "Varno in zabavno na poti v šolo", vsaka šola pa je lahko svoji vlogi priložila do tri najboljše eseje.

Komisija (**Romana Stare**, vodja marketinga v Goodyear Dunlop Sava Tires, **Mateja Markel**, vodja Sveta za preventivo in vzgojo Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (AVP), Goodyear ambasadorka varnosti **Alenka Godec** ter **Meta Pavlin Avdić** iz agencije Futura PR), je izbrala 26 šol, ki so prejele donacijo v višini po 2.000 evrov za nakup opreme in ostalih elementov za varno udeležbo učencev v prometu ter izobraževalne dejavnosti na področju prometne vzgoje. Komisija pa je izbrala tudi 26 najboljših esejev, za vsako šolo, prejemnico donacije, po enega, njihovi avtorji pa so se uvrstili v drugo fazo natečaja.

#### Seznam osnovnih šol, prejemnic donacije

OŠ ANTONA TOMAŽA LINHARTA RADOVLJICA  
OŠ BREŽICE  
OŠ CERKNO  
OŠ DOBOVA  
OŠ DOLENJSKE TOPLICE  
OŠ DRAGOTINA KETTEJA NOVO MESTO  
OŠ FRANA KRANJCA CELJE  
OŠ FRANA METELKA ŠKOCJAN  
OŠ JANKA PADEŽNIKA MARIBOR  
OŠ KOMENDA MOSTE  
OŠ KRMELJ  
OŠ LJUBEČNA  
OŠ MISLINJA  
OŠ MOKRONOG  
OŠ PODGORA KUTEŽEVO  
OŠ POLJANE  
OŠ RADLJE OB DRAVI  
OŠ ROJE  
OŠ SEČOVLJE  
OŠ SPODNJA IDRJA

OŠ STANETA ŽAGARJA KRANJ  
OŠ TREBNJE  
OŠ TRŽIČ  
OŠ ZADOBROVA  
OŠ ŽIROVNICA  
WALDORFSKA ŠOLA LJUBLJANA

### **2. faza – izbor novega besedila himne Prometna**

V drugi fazi natečaja so avtorje najboljših esejev pozvali, da pripravijo nova besedila za sicer že obstoječo himno prometne varnosti z naslovom Prometna. Izbrali so najboljših pet, ki so se predstavili na velikem zaključnem dogodku projekta Z roko v roki za varnost otrok!, najboljši pa so bili:

Žiga Ademovič (OŠ Janka Padežnika Maribor)

Eva Krek (OŠ Poljane)

Ines Metelko (OŠ Krmelj)

Gloria Kraker (OŠ Radlje ob Dravi)

Ana Marija Mlakar (OŠ Ljubečna)

### **Zaključni dogodek – podelitev donacij in izbor Goodyear Junior ambasadorja varnosti:**

Natečaj Z roko v roki za varnost otrok! se je zaključil z zabavnim dogodkom 11. junija 2014 na OŠ Zadobrova v Ljubljani. Na njem so 26 na natečaju izbranim šolam simbolično predali donacije v višini po 2.000 evrov, prav vse na natečaju sodelujoče šole pa so prejele vsaka po 30 varnostnih brezrokavnikov. Na odru se je v družbi in ob podpori raperja **Zlatka** in Goodyear ambasadorke varnosti **Alenke Godec** predstavilo vseh pet finalistov, avtorjev najboljših predlogov novega besedila za himno prometne varnosti Prometna, ki so prejeli praktične nahrbtnike.

Izmed njih so razglasili zmagovalca, kar je postal prikupni **Žiga Ademovič** iz OŠ Janka Padežnika v Mariboru, ki je za eno leto postal prvi **Goodyear Junior ambasador varnosti** in se pridružil ostalim Goodyear ambasadorjem varnosti Alenki Godec, Andreju Jerebu, Janiju Žemlji in Damjanu Novaku. Alenka in Zlatko sta zmagovalno besedilo himne Prometna tudi odpela, zmagovalec pa je prejel še lučke za kolo za vse svoje sošolke in sošolce.

### **3. faza – implemetacija donacijskih sredstev**

Izbrane OŠ so donacijska sredstva prejele ob izteku preteklega šolskega leta. Skladno z načrti so tako nekatere šole že uspele donacijska sredstva porabiti skladno z načrtanim namenom, nekatere šole pa to nameravajo storiti še do konca tekočega koledarskega leta.

OŠ so donacije večinoma namenile ureditvi varnih poti v okolici šole (ureditev prehodov, novi prometni znaki, nakup merilca hitrosti, zapornic ipd.), nakupu potrebne infrastrukture za opravljanje kolesarskega izpita (kolesarski poligon, kolesa, čelade, tudi rolarje in ostalo zaščitno opremo), preventivnemu izobraževanju učencev in njihovih staršev (delavnice na šoli) ter učilom s področja varnosti v cestnem prometu.

## 4. Pomen odsevnih teles v prometu

### Zakaj Goodyear priporoča in spodbuja uporabo odsevnih teles?

Jesen in zima, še posebej temna jutra in mračni popoldnevi, predstavljata obdobje, ko je vsak, ki se giblje po cesti, pločniku ali prehodu za pešce, izpostavljen nevarnosti, da ga voznik ne bo videl. Tako avtomobili kot kolesa in motocikli morajo imeti obvezno prižgane luči. Za pešce pa – čeprav so v prometu najbolj izpostavljeni nevarnosti – ne velja nobena tovrstna obveznost. Veliko ljudi se sploh ne zaveda, kolikšni nevarnosti so izpostavljeni na cesti. Brez vsakršnega oklevanja stopijo na prehod za pešce. Vsi pešci bi morali vedeti, da so oblečeni v temna oblačila za voznike skoraj nevidni. Če voznik pešca ne opazi pravočasno, se ne more dovolj hitro odzvati, da bi se mu lahko varno izognil.

### Kaj so odsevni in fluorescenčni materiali?

Odsevni materiali so posebni materiali, ki lahko odbijajo svetlobo z razdalje do dvesto metrov. Ponoči so odsevni materiali vidni s trikrat večje razdalje kot bela oblačila in več kot desetkrat dlje kot modra oblačila.

Fluorescenčni materiali povečajo vidnost na dnevni svetlobi in v mraku, v temi pa izgubijo svojo funkcijo. Najbolj razširjene barve so živo rumena, zelena in oranžna.

### Zakaj bi morali imeti na sebi odsevne materiale?

Najpogosteje avtomobili trčijo v pešce ali kolesarje, ker so slabo vidni. Voznik, ki ne vidi pešca ali kolesarja na cesti, se ne more dovolj hitro odzvati, da bi se mu lahko varno izognil. Karkoli iz odsevnega materiala odbija svetlobo žarometov v razdalji do dvesto metrov.

### Kdo bi moral nositi odsevne dodatke?

Vsak, ki se ponoči ali v času slabe vidljivosti giblje v prometu. Uporaba odsevnih dodatkov se priporoča pešcem, kolesarjem, tekačem, pa tudi lastnikom psov, ki svoje ljubljence lahko privežejo na odsevno vrstico ali jim nadenejo odsevno ovratnico. Ponudba odsevnih dodatkov je zelo pestra in človek na cesti lahko postane vidnejši že, če nosi preprost odsevni trak na rokavu ali na gležnju.

### Vidnost različnih barv oblačil

Če nosi pešec zelo temna oblačila, ga voznik opazi z razdalje 18 metrov. Pešec bo bolj viden, če bo nosil oblačila svetlejših barv. Pešci, oblečeni v rdeča oblačila, so vidni na 35 metrov, v bela pa na 55 metrov. Če imajo na sebi dodatek iz odsevnega materiala, so opazni že z razdalje do 200 metrov.<sup>3</sup>

Zakaj je tako pomembno, da nas vozniki avtomobilov opazijo že od daleč? Zato, ker pot ustavljanja, ki je sestavljena iz reakcijske poti (pot, ki jo voznik prevozi, prede se zave, da mora zavirati) in zavorne poti, že pri hitrosti vožnje 50 km/h na suhi cesti znaša 27 metrov, na mokri pa pri isti hitrosti 40 metrov.<sup>2</sup> Ti podatki veljajo za voznika, ki je med vožnjo spočit in zbran.

<sup>2</sup> Vir podatkov: Policija, <http://www.policija.si/index.php/preventiva-/prometna-varnost-category-blog/1671-prometna-pravila-za-varno-vonjo-skozi-kriie?tmpl=component&print=1&page=&lang=>

**Več informacij:**

Romana Stare  
Vodja marketinga  
T: +386 (0)4207 7025  
[romana\\_stare@goodyear.com](mailto:romana_stare@goodyear.com)

**O Goodyear Dunlop Sava Tires**

Goodyear Dunlop Sava Tires, d.o.o. je eden vodilnih proizvajalcev pnevmatik v jugovzhodni Evropi z 90 leti izkušenj v gumarski industriji. Družba je od leta 2004 v 100-odstotni lasti Goodyear Dunlop Tires Europe B. V. Danes je v Goodyear Dunlop Sava Tires zaposlenih okoli 1.400 sodelavcev.

Goodyear Dunlop Sava Tires proizvaja oziroma trži pnevmatike za osebna, poltovorna in tovorna vozila, pnevmatike za kmetijske, industrijske in gradbene stroje, motopnevmatike in avtozračnice. Prodajni splet sestavljajo pnevmatike petih blagovnih znamk: Goodyear, Dunlop, Sava, Fulda in Debica. Naše pnevmatike prinašajo varnost in udobje voznikom na cestah po vsem svetu, saj več kot 90 odstotkov pnevmatik prodamo v evropske in druge države prek prodajne mreže koncerna Goodyear. Za več informacij o naših pnevmatikah obiščite spletne strani [www.goodyear.si](http://www.goodyear.si), [www.dunlop.si](http://www.dunlop.si), [www.fulda.si](http://www.fulda.si), [www.sava-tires.com](http://www.sava-tires.com).

**O korporaciji Goodyear**

Goodyear je eden izmed največjih proizvajalcev pnevmatik na svetu. Zaposluje približno 69 tisoč ljudi. Izdelke proizvaja v 50 obratih, ki so v 22 državah po svetu. V njegovih dveh centrih za inovacije v Akronu v ZDA in v Colmar-Bergu v Luksemburgu si prizadevajo za razvoj najnaprednejših izdelkov in storitev, ki postavljajo standarde glede tehnologij in zmogljivosti v industriji. Za več informacij o korporaciji Goodyear in njenih izdelkih obiščite spletno stran [www.goodyear.com](http://www.goodyear.com).