

**VARNA VOŽNJA**  
*(v cestnem prometu)*

*Smer: Prometni tehnik*

*Ljubljana, junij, 2011*

## Kazalo vsebine:

1. UVOD.....	3
2. DEJAVNIKI VARNE VOŽNJE.....	4
2.1. Dejavniki, ki vplivajo na vozno sposobnost.....	4
2.2. Vedenjska neuravnovešenost.....	5
2.3. Pravilno upravljanje vozila.....	5
Pravilna namestitvev prostora voznika in varnostne opreme.....	6
Pravilno upravljanje in vodenje vozila.....	6
Sistematičen pristop k varni vožnji.....	7
Varčna vožnja je varna vožnja.....	7
2.4. Komu ali čemu moramo v prometu namenit pozornost.....	8
6.2. Ko naletimo na problem.....	8
3. ODGOVORNOST ZA VARNOST V PROMETU.....	9
3.1. Individualna odgovornost.....	9
3.2. Kolektivna odgovornost.....	11
4. MLADI VOZNIK oz. VOZNIK ZAČETNIK.....	12
4.1 Kdo so vozniki začetniki?.....	12
4.2. Dodatni program usposabljanja za voznike začetnike.....	13
4.3. Vožnja s spremljevalcem.....	14
5. NAPAKE - VZROK ZA NESREČE.....	15
5.1. Prevelika oz. neprilagojena hitrost.....	16
5.2. Vožnja v nasprotno smer.....	16
5.3. Psihofizično stanje voznika.....	17
6. ZAKLJUČEK.....	18
Literatura in viri:.....	19

# 1. UVOD

## Oprelitev problema

Danes si življenja brez vožnje z avtomobilom več ne znamo predstavljati. Prav vsak od nas je skoraj vsak dan udeležen v prometu, bodisi, da je sam voznik, bodisi da je sovoznik, ali celo pešec ali kako drugače udeležen v prometu. Zato problem varne vožnje zadeva prav vsakega od nas. Zaradi napak in drugih prekrškov v prometu prihaja do resnih prometnih nesreč. Da bi se temu izognili v največji možni meri je ključnega pomena poznavanje varne vožnje in še bolj upoštevanje le te v praksi. Zakonodaja je sicer osredotočena na probleme, kot os prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola in neuporaba varnostnega pasu, ampak to ni dovolj. Vsak od nas se bi moral zavedati lastne odgovornosti in nevarnosti, kateri je izpostavljen on sam, skupaj z drugimi prometnimi udeleženci, zaradi njegovega neprevidnega ravnanja ali zaradi neupoštevanja prometnih pravil. Vse se začne v glavah posameznikov.

Problem varne vožnje je večji kot se na prvi pogled zdi. Red na tem področju je potreben bolj kot marsikje drugje. Od njega so odvisna naša življenja. Seveda pa sama teorija brez prakse ne pomeni veliko. Poseben problem v prometu predstavljajo, zraven alkoholiziranih voznikov, tudi mladi vozniki, torej vozniki začetniki. Nemalokrat pa se dogaja oboje, da so v prometu udeleženi mladi vinjeni vozniki.

## Cilj moje seminarske naloge je:

- predstaviti in opisati problem varne vožnje v cestnem prometu;
- predstaviti pogoje za varno vožnjo;
- predstaviti problem voznikov začetnikov;
- podati jasen prikaz kako psihofizično stanje posameznika vpliva na varnost med vožnjo;
- predstaviti najpogostejše napake ki jih počnemo v prometu in pojasnit kako je z odgovornostjo v cestnem prometu.

## Uporabljene metode

Pri pisanju naloge bom uporabila predvsem deskriptivno oz. opisano metodo s katero bom opisala obravnavano problematiko, torej varno vožnjo v cestnem prometu. Pri tem bom uporabila primarne in sekundarne vire predvsem domačih avtorjev. V pomoč pa mi bodo tudi spletne strani, ki urejajo to področje. Uporabila pa bom tudi metodo kompilacija s katero bom, s citati več avtorjev, osvetlila predmet obravnave

## **2. DEJAVNIKI VARNE VOŽNJE**

Na samo vožnjo, ki jo mnogi vozniki, zlasti tisti izkušeni, dojemajo kot popolnoma običajno, vsakdanje in že avtomatizirano opravilo, vplivajo številni dejavniki. Velikokrat vozniki preveč zaupajo v svoje sposobnosti in napačno ocenijo situacijo. To se pogosto dogaja pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih substanc.

### **2.1. Dejavniki, ki vplivajo na vozno sposobnost**

Mnogo je dejavnikov, ki vplivajo na našo pozornost med samo vožnjo. Mnogo je takšnih katere bi lahko obvladali pa jih ne. V nadaljevanju bom naštetela in opisala najbolj pogoste in problematične. Z upoštevanjem slednjih bi lahko preprečili marsikatero nesrečo oz. nastanek nevarnosti na cesti.

- **Alkohol in droge**

Številne raziskave po svetu so pokazale, da se zaradi alkohola ali drog zelo poveča tveganje za nastanek prometne nesreče. Kar se tiče drog je potrebno poudariti, da že majhna količina zaužitih drog zmanjšuje kontrolo nad lastnim ravnanjem, kar ima lahko zelo nevarne posledice za stale udeležence v cestnem prometu. O vožnji pod vplivom alkohola in drog bom več pisal v nadaljevanju.

- **Zdravila (psihoaktivna zdravila in snovi)**

Kljub temu, da je sicer učinek zdravil na voznika nekoliko blažji od učinka alkohola ali droge, se pri posameznih voznikih pojavljajo psihofizične motnje kot je pešanje vida, lahko se zmanjša zbranost, nastopi utrujenost ipd. Obstaja kar nekaj takšnih vozil, ki jih je prepovedano uživati pred pričetkom vožnje, ker močno vplivajo na voznikove psihofizične sposobnosti. Za mnoga druga zdravila pa je znano, da negativno vplivajo na psihofizične sposobnosti voznika, še posebej ob sočasnem uživanju alkohola ali celo drog. Torej vožnja pod vplivom določenih zdravil, ki so temu ustrezno tudi označena z opozorilo ni dovoljena.

- **Utrujenost**

Utrujenost je lahko zelo nevarna in je lahko vzrok mnogih prometnih nesreč. Tega pa se zaveda le malo ljudi. To pride posebej do izraza v času dopustov in praznikov, ko se dopustniki odpravijo na pot v večernih urah, da bi se izognili dopoldanskim zastojem. Toda biološka ura našega telesa ne teče v skladu z nočnimi vožnjami. Volja do vožnje je sicer

prisotna, toda telo spi. To se lahko zgodi tudi pri poklicnih voznikih, ki so na cesti po več ur kot prenese njihovo telo in ki vozijo ponoči. Posledice so lahko usodne.

- **Kajenje**

Tudi kajenje, kakor tudi iskanje, prižiganje in ugašanje cigaret ter stresanje pepela med vožnjo, je lahko zelo nevarno. Med takšnim početjem se namreč odvrta pozornost voznika od dogajanja na vozišču, kar lahko privede do napačnega ravnanja. Prav tako lahko dim draži oči in povečuje utrujenost in s tem pada koncentracija voznika.

- **Telefoniranje**

Že sam zakon prepoveduje uporabo mobilnih telefonov med vožnjo. Pogovore je dovoljeno opravljati le z napravo za prostoročno telefoniranje. Čeprav lahko tudi slednje zmoti koncentracijo oz. pozornost voznika. Namreč telefonski pogovor običajno pritegne večino voznikove pozornosti, ki bi morala biti usmerjena na cesto. Prav tako voznikovo pozornost motijo sporočila, ki jih dobiva po telefonu in samo upravljanje z njim. Mobilni telefon je med vožnjo dovoljeno uporabljati le, če je vgrajen sistem za prostoročno telefoniranje.

## **2.2. Vedenjska neuravnovešenost**

Neuravnovešeno obnašanje je odvisno od vsakega posameznika in okoliščin, kot so: neprijaznost, neprimerne kretnje, preklinjanje, pomanjkanje čuta za odgovornost, hujšo kršenje prometnih predpisov. Pri nekaterih voznikih se takšno neuravnovešeno vedenje kaže v blagi obliki, spet pri drugih v hudi obliki. Hude oblike so izpadi besa, ki so odvisni od značaja, stopnje izobrazbe, sposobnosti oz. nesposobnosti za samoobvaldovanje in tudi zaradi pomanjkanja čuta za odgovornost. V takšnem stanju lahko oseba ravna popolnoma neprimerno, kar lahko pripelje do nesreče. Takšna oseba ne zna ali ne more oceniti lastnih sposobnosti oz. jih oceni napačno. Najpogosteje gre preko svojih zmožnosti, torej se preceni. Takšne in drugačne izpade lahko srečamo pri številnih ljudeh, ki sicer nimajo težav z uravnovešenim vedenjem. Pri vožnji avtomobila prihajajo do izraza podzavestna nagnjenja, ki jih človek običajno, ko ni na cesti, lahko »nadzoruje«, med vožnjo pa se ta sprevračajo v primitivne oblike vedenja (Etika v cestnem prometu, 2008, str. 20). Vožnja bi morala biti enako kot vsaka druga družbena dejavnost takšna, da bo urejala zahteve jaza in omejitve, ki jih nalagajo pravice drugih.

Torej, vozilo lahko prispeva k temu, da se človek pokaže v »primitivni luči« in to je lahko precej neprijetno. Na to nevarnost je potrebno računati.

## **2.3. Pravilno upravljanje vozila**

Da bi se izognili nesrečam je tudi izjemnega pomena da znamo pravilno upravljati vozilo in da vozimo defenzivno. Tako pravilno upravljanje vozila kot defenzivno vožnjo bom opisal v nadaljevanju. Vsekakor pa je za varno vožnjo potrebno, da voznik pravilno namesti svoj prostor in varnostno opremo, da zna pravilno upravljati in voditi vozilo, da je sposoben predvideti ravnanja drugih udeležencev v prometu, da vozi varčno (in hkrati varno) in da k sami vožnji pristopi sistematično.

- **Pravilna namestitvev prostora voznika in varnostne opreme**

Še pred pričetkom vožnje si mora voznik nastaviti svoj sedež in lego volana. Glede volana velja, da bi naj voznik z zapestjem dosegel vrh volana oz. roki v komolcu tvorili bi naj tvorili kot med 90 in 110 stopinj. Pravilna drža volana je petnajst do treh. Nastaviti je potrebno tudi naslonjalo za glavo in ogledalo. Naslonjalo naj bo nastavljeno tako, da sta vrh glave in zgornji rob zglavnika poravnana. Ker je za vožnjo pomembno tudi kaj se dogaja za vozilom, si mora voznik nastaviti tudi notranje in zunanje ogledalo, ki mu omogočata spremljanje dogajanja za vozilom.

Tukaj ne smemo pozabiti na varnostni pas. Varnostni pas je eden najstarejših pripomočkov za večjo varnost voznikov in potnikov v osebnih avtomobilih, ki je z uveljavljanjem izboljšav in novih sistemov (samozatezni varnostni pasovi, zračne blazine (airbag) in aktivni vzglavniki) postal še pomembnejši (NPVCP, 2006, str. 18).

- **Pravilno upravljanje in vodenje vozila**

Pogosto se v praksi dogaja, da vozniki obračajo volan bolj kot je potrebno. Mnogo jih med vožnjo preprija volan in to počnejo pogosto in tudi pri manjšem zavoju. To je pokazatelj, da voznik slabo obvlada volan in to pomeni vse prej kot varno vožnjo. Obračanje volana bi moralo oz. mora biti takšno, da je ravno dovolj, da se odpelje ovinek ali izvede manever parkiranja ali kak drug potreben »premik«. Voznik mora trdno držati volan v vsakem položaju in to pomeni varnost. Le tako je možno, da voznik kontrolira vrtenje volana in tako tudi vodenje in upravljanje vozila. Pravilno držanje volana je torej zelo pomembno za varno vožnjo.

Nemalokrat je za nezgodo kriva premajhna varnostna razdalja. Varnostno razdaljo s sekundno metodo ugotavljamo tako, da si ob robu ceste izberemo dobro viden predmet, na primer prometni znak in nato štejemo koliko časa mine od trenutka, ko mimo tega predmeta zapelje zadnji del vozila pred nami, do tedaj, ko pripeljemo mi.

- **Predvidevanje ravnanj ostalih udeležencev v prometu**

Kadar govorimo o predvidevanju med vožnjo mislimo na sposobnost, da voznik predvidi oz. »ugani« dejanja drugih udeležencev v prometu. Ta sposobnost je tesno povezana z ocenitvijo

tveganja in oboje v prometu imenujemo sposobnost razpoznavanja tveganja. Seveda pa je predvidevanje odvisno tudi sposobnosti vizualne zaznave in je izjemnega pomena že pri samem učenju vožnje. Voznik mora vedeti:

- kaj lahko in kaj mora pričakovati
- kje, kdaj in zakaj mora biti še posebej pozoren
- kako mora opazovati oz. kako natančno mora pregledati situacijo v prometu

Voznik mora velikokrat predvideti marsikaj. Od tega, da mora na večjo razdaljo zaznati in predvideti namere drugih udeležencev v prometu, do tega, da mora razlikovati med udeleženci v prometu in sicer do začetnikov, dirkačev in podobno. Zraven tega pa mora ves čas biti pozoren na šibkejše udeležence v prometu (starejše, otroke, invalide in slabotne osebe), prav tako pa je dobro, da pozna tudi način in hitrost vožnje posameznih motornih vozil.

- **Sistematičen pristop k varni vožnji**

Izjemnega pomena je koncentracija in pozornost voznika. Tako samoumnevni pa vendar tako pomembni »vrlini« voznika, ki sta temelj varne vožnje. Koncentracija in pozornost sta potrebni na celotno dogajanje v prometu ali le selektivno na posamezne objekte v prometu. Voznik mora znati usmerjati svojo pozornost tako, da »pokrije« vse pomembne informacije za varno vožnjo. Ljudje se med seboj razlikujemo in nimamo vsi enakih sposobnosti in tudi vsake oči ne dojemajo vseh prometnih situacij v celoti. Voznik mora med vožnjo pozorno opazovati, planirati in prilagajati hitrost. Opazovanje omogoči vozniku, da lahko v naprej načrtuje akcijo za spremembe določene prometne situacije. Mnogo voznikov ne pozna kvalitete svojih sposobnosti oz. jih mnogokrat precenjujejo. Veščina upravljanja z vozilom vključuje sposobnost, da voznik tako ali drugače komunicira z drugimi uporabniki cest, da varno uravnava hitrost, volan oz. ohranja ustrezno varno smer vožnje (Meško, 2008).

- **Varčna vožnja je varna vožnja**

V teh, novejših časih, beležimo izreden razvoj avtomobilskih motorjev, ki omogočajo nov, varčen, okolju prijaznejši in varen način vožnje. Voznik pri takšnem - varčnem načinu vožnje (<http://www.policija.si/index.php/preventiva/6185-nasveti-voznikom?lang=>):

- vozi z manj kot 2.500 obrati na minuto,
- menja v višjo prestavo pri 2.000 obratih pri avtomobilih z bencinskim motorjem in pri 1.500 obratih z dizelskim motorjem
- pospešuje in zavira postopno
- kasneje menja v nižjo prestavo

- po nepotrebnem ne zavira in ne menja prestav

#### **2.4. Komu ali čemu moramo v prometu nameniti pozornost**

Med vožnjo moramo biti vedno pozorni na dogajanje okoli nas in našega vozila. Naša pozornost mora biti usmerjena na vso dogajanje in ne le na dogajanje pred nami. Kljub temu, pa obstajajo določeni subjekti oz. objekti, ki zahtevajo večjo pozornost. Ti so:

- pešci – pešci sodijo med najbolj ogrožene udeležence v prometu. Med slednjimi pa je potrebno še posebej paziti na otroke, starejše ljudi, slepe, gluhe ali kako drugače prizadete udeležence v prometu. Ker ti počasi dojemajo in reagirajo na dogajanje v okolju, v prometu, je potrebna defenzivna vožnja.
- vozila, ki prevažajo otroke in so označena z znakom – kadar naletimo na vozilo, ki ima vklopljene vse štiri smernike in stoji na postajališču, moramo voziti izredno previdno in če je potrebno tudi ustaviti. Če iz takšnega vozila izstopajo ali vanj vstopajo otroci, vožnja mimo ni dovoljena.
- avtobusi - kadar naletimo na avtobus v katerega vstopajo ali iz katerega izstopajo potniki, je potrebno mimo peljati izredno previdno in z zmanjšano (prilagojeno) hitrostjo. Če to zahteva situacija pa tudi ustaviti.
- vozila na nujni vožnji – če med vožnjo srečamo takšno vozilo se mu umaknemo in po potrebi ali obvezno ustavimo vozilo. Slednje je odvisno od tega za kakšno vozilo na nujni vožnji gre.
- kolesarji – pri prehitevanju kolesarjev si moramo zagotoviti čim večjo bočno varnostno razdaljo. Če kolesarji vozijo v skupini moramo biti še bolj previdni.
- motoristi in mopedisti – tudi ti zahtevajo posebno pozornost. Motoristi so manjši in se običajno bliskovito in nepričakovano pripeljejo iz »mrtvega kota«, zato je bolje da dvakrat pogledamo v vzvratno ogledalo.

Velikokrat se zgodi, da voznika kdo ali kaj od naštetih subjektov oz. objektov preseneti. Takrat mora voznik ustrezno reagirati. Kadar pa je situacija znan že vnaprej, pa je potrebno da svojo vožnjo temu ustrezno prilagodi in nadaljuje, ko je »ovira« odstranjena.

#### **6.2. Ko naletimo na problem**

Ko se v prometu srečamo s problemom se moramo z njim soočiti in to obsega:

- prepoznavanje problema
- preprečevanje (če je možno)
- reševanje

Prepoznavanje:



- je različno in odvisno od posameznika
- je odvisno od tega kaj voznik vidi
- in kaj si voznik zapomni
- pomembna je obremenitev z oviro/problemi

Preprečevanje:

- je odvisno od psihofizičnega stanja voznika
- je odvisno od pripravljenosti vozila
- je odvisno od varnostne razdalje
- je odvisno od hitrosti

Reševanje:

- je možno kot zaviranje
- kot umikanje
- kot zaviranje z umikanjem

Rešitev problem je voznikov zavesten duševni proces. Kljub temu pa vožnja avtomobila nemalokrat poteka avtomatizirano in brez zavestnega nadzora. Vožnja s prakso oz. z izkušnjami postaja vedno večja rutina, kar ni nujno dobro. Res je, da so izkušnje pomembne in naredijo voznika dobrega voznika. Vendar pa se lahko zgodi tudi to, da zaradi izkušenj voznik preveč zaupa vase in v svoje sposobnosti in postane »površen«.

### **3. ODGOVORNOST ZA VARNOST V PROMETU**

Nesreče na cestah si in se bojo dogajale. Žal, tako je. Nesreče so sestavni del življenja na vseh področjih. Ko pa je cena nesreče človeško zdravje ali celo življenje je situacija precej bolj resna. Kadar pride do nesreče se vedno išče krivec oz. odgovorna oseba. Nemalokrat pa se odgovornost prelaga in vsi se izmikajo ter kažejo na nekoga drugega.

Ljudje na cestah umirajo, se poškodujejo in velikokrat zanikajo svojo razumno človeško naravo. Velikokrat zaradi neodgovornosti, tako ali drugače, uničujejo sebe, druge in imetje. Človeški dejavnik bi naj bil vzrok v kar 90% primerov. Predpisi in pravila, kazni in povračila nič veliko ne koristijo, če človek (to velja za prav vsakega udeleženca v prometu) ne sprejema svoje odgovornosti po vesti.

V okviru odgovornosti moramo razlikovati med individualno in kolektivno odgovornostjo.

#### **3.1. Individualna odgovornost**

V prvi vrsti se mora prav vsak udeleženec v prometu zavedati svoje odgovornosti in možnosti za nesrečo oz. nevarnosti, ki ji je izpostavljen. Prav vsak od nas se skoraj vsak dan sreča oz.

znajde v prometu, bodisi kot aktivni, bodisi kot pasivni udeleženec. Pri večini prometnih nesreč, po ugotovitvah celo pri več kot 90% vseh prometnih nesreč, gre za napake ali zmote v ravnanju. Kljub temu pa na podlagi tega ne moremo posplošiti in narediti napačnih zaključkov. Ravnanje in vedenje vsakega posameznika v prometu je v veliki meri odvisna od okolja v katerem se nahaja in na katerega nima vpliva (ravnanje drugih udeležencev v prometu, veljavni predpisi, pogostost predpisov, oznaka cestnega omrežja,...). Tukaj pa imajo pomembno vlogo tudi karakteristike vozila, ki jih posamezniki uporabljajo ali ki so jim na razpolago ali od cest, ki jih uporabljajo. Od slednjega je pogosto odvisno ravnanje posameznika.

- **Človeško ravnanje**

Človek kot tak je sam po sebi najšibkejši člen v prometnem sistemu. S svojimi ravnanjem velikokrat povzroča napake ali zavestno krši pravila, kar pomembno prispeva k nastanku nesreč. Iz tega razloga je potrebno delati na ukrepih, ki bi te napake preprečili ali vsaj zmanjšali njihovo težo. Ukrepi so tako neposredno usmerjeni na udeležence v cestnem prometu (npr. s prometno vzgojo, preventivnimi akcijami in z represivnimi ukrepi) ali posredno (npr. s spreminjanjem prometne infrastrukture, kot so ukrepi za umirjanje prometa v okolici šol, v bivalnih naseljih, ki prepreči nevarna ravnanja itd.) (NPVCP, 2006, str. 14).

- **Čustva in vožnja**

Kakšni so ljudje za volanom in kakšni so v drugih življenjskih situacijah je lahko popolnoma drugačna »slika« ali precej podobna. Agresivni voznik je lahko nič več kot zgolj agresivni človek v vozilu in agresivna vožnja tako le odraz njegove (agresivne) osebnosti, kot se razkriva med vožnjo (Muršič, Peršak, 2010, str. 68). Prevladuje neko splošno mnenje oz. prepričanje, da so prijetna, torej pozitivna čustva za volanom tudi pozitivna za varnost na cesti in tudi obratno, negativna čustva so negativna za varnost na cesti. Vendar temu ni tako. Vsako intenzivno čustvo voznika (pozitivno ali negativno) lahko zelo vpliva na njegove psihične sposobnosti kot so pozornost, previdnost, reakcijski čas itd.

- **Lastna ocena sposobnosti voznika**

Vsak voznik mora znati oceniti svoje sposobnosti. Če se zdravstveno slabo počuti ali je čustveno vznemirjen (jezen, zaskrbljen, razburjen, razdražljiv, pretirano vesel,...) ne sme sesti za volan, saj je lahko njegova pot močno tvegana. Fiziološki in psihološki pojavi, ki spremljajo voznika za volanom so lahko povod za prometno nesrečo. Dogajanje v prometu je izjemno dinamično, situacije se bliskovito spreminjajo. Vesten voznik zato neprestano spremlja vožnjo vozil nasproti, je pozoren na okolico prometnega pasu po katerem vozi, ter je vedno pripravljen hitro in ustrezno ukrepati ob kakršnemkoli presenečenju, zlasti še na križiščih, prehodih, ob stikih cest s cesto po kateri vozi in podobno (Meško, 2008, str. 2). Tak

voznik je odgovoren voznik. Vsak trenutek ga lahko kak drug udeleženec ali kakšna situacija v prometu preseneti in zato mora včasih v trenutku uporabiti prav vse svoje sposobnosti. Lahko bi rekli, da mora pričakovati nepričakovano in biti pripravljen na vse.

### **3.2. Kolektivna odgovornost**

Na kolektivni ravni so državne institucije tiste, ki nosijo odgovornost za prometno varnost na cestah. Le one imajo pooblastila, da lahko vplivajo na celoten prometni sistem in na ravnanje voznikov. Težiti bi morale k temu, da se situacija na cesti izboljša oz. da se število napak in kršitev udeležencev v cestnem prometu zmanjša. Odgovornost za zatiranje kršitev oz. prometnih nesreč je v prvi vrsti javna naloga in obvezuje različne institucije, ki se za to zavzemajo.

Udeleženci v cestnem prometu so tisti, ki se smatrajo kot potencialne žrtve in ki jih je potrebno zaščititi, ne glede na to kakšna je njihova odgovornost. Iz tega izhodišča je potrebno izhajati. Nujno je torej prostovoljno angažiranje in smotrno ravnanje državnih institucij. Zraven slednjih nosijo odgovornost in možnost izboljšanja prometne varnosti tudi druge skupnosti, kot so izdelovalci avtomobilov, zavarovalnice, mediji itd. Tudi razna društva imajo pomembno vlogo, tako da v javnosti prebujajo zavest in vplivajo na mentaliteto. Vsekakor pa so državne institucije tiste se morajo boriti proti prometnim nesrečam.

Da bi se izognili prometnim nesrečam in njihovim žalostnim posledicam, ki so prepogosto rezultat neprevidnega in neodgovornega ravnanja nekaterih udeležencev v cestnem prometu, na Ministrstvu RS za notranje zadeve svetujejo naslednje

([http://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/1837-sporo\\_2701](http://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/1837-sporo_2701)) :

- naj upoštevajo prometna pravila in postavljeno prometno signalizacijo, še posebej tisto, ki se nanaša na spoštovanje omejitev hitrosti, prepoved prehitevanja in varnostno razdaljo, tudi znake, ki jih na kraju dajejo policisti,
- naj se pred odhodom na pot pozanimajo o morebitnih zastojih ali daljših kolonah in naj za potovanje izberejo druge, manj obremenjene ceste, med vožnjo pa naj bodo pozorni na aktualne prometne informacije o stanju na cestah
- naj ob zastojih ostanejo strpni in se jim ne poskušajo izogniti s kršenjem prometnih pravil in norm,
- naj vozijo defenzivno in spoštujejo druge udeležence v prometu,
- naj pri vožnji dosledno uporabljajo varnostne pasove na vseh sedežih, na enoslednih vozilih pa varnostne čelade,
- naj ne sedajo za volan, če uživajo alkoholne pijače, psihoaktivna zdravila ali mamila.

Previdnost, odgovornost in strpnost v prometu pa velja tudi za pešce in tudi kolesarji. Tudi ti so pogosto žrtve nesreče in nemalokrat tudi povzročitelji. Oboji morajo poskrbeti, da bodo v

prometu opazni oz. vidni. To je ena od njihovih glavnih nalog. Posebno pozornost morajo vozniki nameniti otrokom, starejšim ljudem, slepim, gluhim ali kako drugače prizadetim udeležence cestnega prometa, zato je potrebna skrajno previdna oziroma defenzivna vožnja.

Nekateri sedejo za krmilo in vžgejo motor, da bi s hitro vožnjo pobegnili mučnemu ritmu vsakdanjega življenja. Želja po vožnji pri nekaterih hitro postane način uživanja svobode in samostojnosti, ki ju navadno nimajo. To jih v praksi napeljuje na cestni šport, na sodelovanje pri avtomobilskih dirkah, na smisel za tekmovanje (s tveganjem) ipd.

## **4. MLADI VOZNIK oz. VOZNIK ZAČETNIK**

Vozniki začetniki, to so najpogosteje mladi vozniki, so glede na udeležbo v prometu, najpogosteje povzročitelji prometnih nesreč in skupaj s potniki v osebnih avtomobilih tudi najpogosteje žrtev. Po opredelitvi Urada RS za mladino štejemo v Sloveniji med mlade tiste osebe, ki so stare od 15 do 29 let, torej v življenjskem obdobju, ko se največ izobražujemo. ([http://www.stat.si/novice\\_poglej.asp?ID=666](http://www.stat.si/novice_poglej.asp?ID=666)). Vendar pa vsak ki je mlad ni nujno voznik začetnik.

### **4.1 Kdo so vozniki začetniki?**

Voznik začetnik je vsak voznik do dopolnjenega 21. leta starosti oz. dve leti od prve pridobitve dovoljenja, ne glede na to, ali je bilo to pridobljeno v Sloveniji ali v tujini. Prav tako je voznik začetnik tisti, ki je pred opravljenim izpitom za vožnjo z vozili iz kategorij A2, A ali B, že imel vozniško dovoljenje za kategorije AM, A1, B1, F ali G. Od 13. avgusta 2010 veljajo glede tega programa dodatnega usposabljanja določene novosti, ki jih bom opisal v nadaljevanju. Po dopolnjeni starosti 21 let pa je treba upoštevati, da je voznik začetnik le tisti imetnik vozniškega dovoljenja, ki mu je bilo vozniško dovoljenje izdano pred manj kot dvema letoma (Bizjak, Viltušnik, 2009, str. 24).

Kandidatom za voznike motornih vozil kategorij A2 ali A ali B, ki bodo opravili vozniški izpit in pridobili vozniško dovoljenje vključno do 12. avgusta, in tistim, ki bodo dovoljenje pridobili pred tem datumom ter pozneje še dodatno vozniško dovoljenje za katero iz omenjenih kategorij, se bo vozniško dovoljenje podaljšalo brez opravljenega dodatnega usposabljanja (<http://www.rtv slo.si/slovenija/vozniki-zacetniki-opravljen-izpit-ne-bo-vec-dovolj/236004>). Mladi kot vozniki so izpostavljeni številnim pastem in sicer:

- vožnja ob navzočnosti prijateljev jih lahko pripravi do tega, da želijo pokazati kaj zmorejo kot voznik ali kaj zmore njihovo vozilo
- nočna vožnja, poln avto hrupnih prijateljev in neznana prometna situacija na poti na zabavo ali z nje zahteva od mladega voznika dodatno previdnost in pozornost

- zaradi utrujenosti po zabavi in misli na zaslužen počitek, se zmanjša pozornost do vožnje
- poln avto veselih prijateljev in glasna glasba odvrta pozornost s ceste, predvsem za tistega, ki še ni navajen avtomobila in ostalih dogajanj na cesti
- učinki alkohola in drog, ki jih mladi zaužijejo na zabavi ali že prej, še dolgo ne popusti in to mlademu vozniku povzroča težave pri upravljanju avtomobila,...

Zlasti neizkušenosť je tista zaradi katere so mladi vozniki bolj izpostavljeni nesrečam. Sami se sploh ne zavedajo, koliko izkušnje doprinešajo k večji varnosti na cesti. Najpomembnejši vzroki nesreč med mladimi so (Grebneć, Šabić, Kvaternik, 2008, str. 11):

- nepravilno prehitevanje (25%)
- neprilagojena hitrost (30%)
- alkohol (22%)

Žalosten podatek je tudi ta, da je v prometnih nesrečah, kjer so povzročitelji mladi vozniki, več mrtvih in poškodovanih iste starostne skupine, saj avtomobil največkrat uporabljajo kot prevozno sredstvo pri preživljanju svojega skupnega prostega časa. Odločitev o varnem potovanju ni odvisna le od vednosti o tveganju, ampak tudi od konkretnih (pogosto materialnih) možnosti in spletov okoliščin (Grebneć, Šabić, Kvaternik, 2008, str. 91):

- od možnosti javnega ali drugega alternativnega prevoza,
- finančnega položaja mladega človeka,
- želje, da ostanejo v izbrani družbi,
- strahom pred jezo staršev, če bodo prepozno doma
- in zaradi nepričakovanega uživanja alkohola/drog.

Mladi že nasploh o življenju razmišljajo drugače, se vedejo drugače in imajo drugačen odnos do življenja in so nemalokrat preveč lahkomišelní in premalo odgovorni. Vse to pa velja tudi za ravnanje na cesti. Posledice takšne lahkomišelnosti in neodgovornosti (ali premajhne odgovornosti) pa so lahko katastrofalnih razsežnosti.

## **4.2. Dodatni program usposabljanja za voznike začetnike**

Od 13. avgusta 2010 naprej morajo mladi vozniki (kategorije A2, A in B) na dodatni program usposabljanja. Za dodatni program so se na ministrstvu za notranje zadeve odločili, ker želijo zmanjšati število nesreč. Program je obvezen za voznike začetnike v kategorijah A2, A in B.

Ta program obsega (Barić, 2010):

1. Vožnja odličnosti: ta vsebuje razgovor, samostojno vožnjo, analizo in oceno vožnje, razpravo, pri kateri voznik definira, kje so bile med vožnjo kritične točke in podobno.
2. Vadba varne vožnje s praktičnim delom, razpravo o izkušnjah udeležencev ter motivih za vožnjo.
3. Skupinska delavnica o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci v prometu

Od 13. avgusta 2010 naprej torej velja, da če oseba pridobi vozniško dovoljenje, se ji izda tudi karton voznika začetnika za spremljanje dodatnega usposabljanja. Ko takšna oseba podaljša vozniško dovoljenje, na upravni enoti od nje zahtevajo tudi potrdilo o opravljenem programu dodatnega usposabljanja.

Vožnjo odličnosti izvajajo avtošole, med tem ko vadbo varne vožnje in skupinske delavnice izvajajo pooblaščen organizacije. Po najmanj dveh mesecih od izdaje vozniškega dovoljenja mora voznik opraviti prvi del vožnje odličnosti. Prav tako mora opraviti enodnevno vadbo varne vožnje in sicer v najmanj dveh mesecih od udeležbe na prvem delu vožnje odličnosti. Drugi del vožnje odličnosti pa po najmanj dveh mesecih od udeležbe na enodnevni vadbi varne vožnje. Tako se je opravljanje vozniškega izpita oziroma pridobitev le-tega se bo podaljšalo za štiri mesece. Takšna ureditev pa moti določene poznavalce, saj menijo, da je to podobno, kot da bi oseba, ki je že opravila vozniški izpit, ga primorana opravljati ponovno.

### **4.3. Vožnja s spremljevalcem**

Mladi kandidat za vožnjo pridobiva potrebne izkušnje in kilometre v dejanskih prometnih razmerah, a pod posebnimi pogoji, saj ga spremljevalec lahko usmerja, spodbuja in če je potrebno tudi omejuje. Hkrati pa tudi sam spremljevalec ponovi vrsto predpisov in pravil ter spozna mladega voznika v prometnih in življenjskih situacijah. Takšno skupno pridobivanje izkušenj je izjemnega pomena, saj je ravno neizkušenost eden od dejavnikov večje ogroženosti in tveganja mladih voznikov.

Razlogi za nadpovprečno udeleženo mladih v prometnih nesrečah so večplastni in med njimi so najpomembnejši

([http://www.varna-pot.si/javne\\_datoteke/novice/datoteke/126-14.cmladi\\_vozniki.pdf](http://www.varna-pot.si/javne_datoteke/novice/datoteke/126-14.cmladi_vozniki.pdf)):

- neizkušenost
- iskanje lastnih poti in dokazovanje svojih sposobnosti in spretnosti
- uporništvo (nespoštovanje norm in predpisov)
- stil življenja (zabave, vožnja za zabavo, uživanje alkohola in drugih psihoaktivnih snovi)
- slabši ekonomski položaj (stari avtomobili in z vidika varnosti slabši avtomobil)

Takšno vožnjo s spremstvom lahko začnejo mladi z usposabljanjem v avto šoli, ko dopolnijo 16 let in pol. Najprej opravijo preizkus znanja iz praktičnega usposabljanja pred komisijo za

avto šolo in nato do enega leta vozijo s spremljevalcem. Ko dopolnijo 18. let lahko grejo na vozniški izpit in nato kot vozniki začetniki vozijo do 21. leta starosti.

Spremljevalec je lahko eden od staršev, posvojiteljev, skrbnikov, rejnikov ali druga oseba, ki je stara najmanj 27 let in ima veljavno vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorije B najmanj pet let in v evidenci nima več kot pet kazenskih točk. Osebo, mlajšo od 18 let, lahko spremlja druga oseba pod pogojem, da s tem pisno soglašajo starši, skrbniki, posvojitelji ali rejniki. Če je spremljevalec druga oseba, lahko v obdobju petih let usposablja največ dve osebi iz prejšnjega odstavka. Spremljevalec mora biti vpisan v evidenco o vozniških dovoljenjih in evidenčni karton vožnje. Vpis opravi izpitni center, ko ugotovi, da so izpolnjeni pogoji. Pred vpisom v evidenčni karton vožnje mora izpitni center spremljevalcu posredovati ustrezna navodila.«

## **5. NAPAKE – VZROK ZA NESREČE**

Vsak dober voznik bi moral prepoznati vsako napačno situacijo in vsako napačno obnašanje na cesti. To vključuje tudi njegovo lastno obnašanje. Napačno obnašanje je vsako tisto, ki je v nasprotju z zakonom. Nepoznavanje ne more biti opravičilo, saj se prav vsak voznik s tem seznanja ko opravlja vozniški izpit. Kljub temu pa se velikokrat dogaja, da vozniki vedoč ali nevedoč delajo napake, ki so vzrok za nesreče. Te napake bi bilo možno preprečiti in s tem preprečiti tudi nastanek nesreče.

Cesta zahteva od vsakega voznika vso njegovo pozornost. Tega bi se moral zavedati prav vsak udeleženec prometa. Voznikovo pozornost lahko preusmeri že malenkost kot je pisk telefonskega sporočila. Izredno pomembno je, da voznik ostaja zbran in da se ne pusti motiti. V nadaljevanju bom navedel in opisal kakšni so ukrepi s katerimi lahko preprečimo nastanek nevarnosti.

Dejavniki oz. napake voznikov, ki so najpogosteje povod za prometno nesrečo (prvi dve najpogostejši bom podrobneje opisal v nadaljevanju):

- neprilagojena hitrost
- nepravilna smer sli stran vožnje
- neupoštevanje pravil o prednosti
- nepravilnost pešcev
- neustrezna varnostna razdalja
- premajhna pozornost na cestišče in dogajanje v prometu
- nepravilni premiki vozilom
- drugi vzroki

## 5.1. Prevelika oz. neprilagojena hitrost

Hitrost je najpomembnejši dejavnik tveganja za nastanek prometnih nesreč. Vozniki pogosto, prepogosto prekoračijo dovoljeno hitrost. Takšna prekoračitev je resen in široko razširjen družbeni problem in predstavlja enega glavnih vzrokov najhujših posledic prometnih nesreč v večini držav članic Evropske unije, ki pogosto prispeva h kar tretjini prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami in je in je glavni dejavnik pri ugotavljanju teže poškodb (Bizjak, Viltušnik, 2009, str. 19). Žal enako velja tudi za Slovenijo.

Velik problem je ravno »v glavah« voznikov, če se lahko tako izrazim. Vsak, ki sede za krmilo ve, da hitrost lahko ubija in vsak pozna (bi moral poznati) omejitve. In če posameznik kljub temu »preveč pritisne na plin« ter tako prekorači dovoljeno hitrost je to njegova osebna in zavestna odločitev.

## 5.2. Vožnja v nasprotno smer

Vožnja v nasprotni smeri je izredno nevarna in je prepovedana tudi s samim zakonom. Pa vendar nemalokrat zasledimo, da se dogajajo tudi takšni primeri. Zadnje čase s zdi, da je takšne vožnje vse več. Ministrstvo za notranje zadeve (policija) v primeru takšne vožnje navaja naslednje preventivne nasvete

(<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/7360-vonja-v-nasprotni-smeri->) :

- Preventivni nasveti voznikom, ki vozijo v napačno smer:
  - Če voznik ugotovi, da se po avtocesti pelje v napačno smer, naj vozilo takoj ustavi (po možnosti izven vozišča in tako, da ne ogroža sebe in drugih prometnih udeležencev).
  - Voznik naj obvesti policijo, ki bo poskrbela za ustrezno zavarovanje kraja.
- Preventivni nasveti drugim voznikom:
  - Če so vozniki obveščeni, da jim po avtocesti iz nasprotne smeri prihaja vozilo, naj zmanjšajo hitrost, po potrebi vključijo vse štiri smerne utripalke in vozijo še posebej previdno!
  - Vozijo naj po desnem smernem vozišču in naj ne prehitevajo.
  - O voznikih, ki vozijo v nasprotno smer, naj obvestijo policijo.

Razlogi za takšno vožnjo (v nasprotno smer) so lahko različni. Posledice so lahko usodne, posebej kadar do takšne vožnje pride na avtocesti ali hitri cesti, kjer je prisotna še velika hitrost vozila. Naštela bom le nekaj najpogostejših in splošno znanih razlogov:



- oseba vozi v nasprotno smer ko je pod vplivom alkohola ali mamil oz. drugih psihoaktivnih snovi;
- namerna vožnja v nasprotno smer (neupoštevanje prometne signalizacije, objestna vožnja, stave);
- vožnja pod vplivom alkohola ali mamil oziroma drugih psihoaktivnih snovi (voznik se ne zaveda svojega dejanja);
- voznik s slabšimi psihofizičnimi sposobnostmi za vožnjo (zlasti nekateri starejši občani niso vajeni vožnje po avtocestah in nehote zapeljejo v nasprotno smer po avtocesti).

### **5.3. Psihofizično stanje voznika**

Skoraj vsi, ki so vozili pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih substanc so imeli v času vožnje s seboj druge osebe, običajno prijatelje. In večin jih je bilo takrat, ko so vozili v takšnem stanju, prepričanih, da so vozili bolj počasi, previdno in s strahom. To se, seveda, najpogosteje dogaja pri mladih voznikih. Ti vozniki zaupajo v svoje sposobnosti in jih velikokrat celo precenijo. Ne glede na uporabo psihoaktivnih substanc, so ti vozniki povedali naslednje (Grebneč, Šabič, Kvaternik, 2008, str. 55):

- da so zaupali v svoje sposobnosti bolj kot v sposobnosti drugih;
- čutili so se sposobne voziti;
- izgubili so občutek za odgovornost, ker so hoteli v čim krajšem času priti domov in ker kljub uživanju alkohola niso čutili opojnosti.

Žalosten je podatek, da po ugotovitvah in podatkih policije trend prisotnosti mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi pri voznikih vozil iz leta v leto narašča. Njihovi učinki pa so enaki, podobni ali celo hujši kot pri alkoholu. Zaradi izrazitih neugodnih vplivov, ki jih ima alkohol v organizmu na prometno-varnostne razmere so ostrejšje tudi sankcije za vse tiste voznike, ki imajo v organizmu več alkohola kot je dovoljena meja.

## 6. ZAKLJUČEK

Prav vsak voznik, ki sede za volan se mora zavedati svoje odgovornosti. Kljub zavedanju, pa se ne sme bati, da se lahko vsak trenutek zgodi prometna nesreča. Danes je prometno okolje precej dobro urejeno, dela se tudi na ozaveščenosti ljudi, spreminja se zakonodaja ipd. Vendar nesreče se dogajajo in zato je nespametno voziti »lahkomiselno«, kot da nebi bilo nevarnosti. Pri vožnji moramo biti previdni, to je dejstvo in tega bi se moral zavedati prav vsak udeleženec prometa.

Kljub vsem zakonom in drugim predpisom ki jih sprejemamo ne moremo popolnoma izkoreniniti prometnih nesreč, saj so te sestavni del našega vsakdanjika na vseh področjih življenja. Kljub temu pa se da veliko storiti, da se le te zmanjšajo na minimum. Nekje sem zasledila podatek, da je kar 90% vseh nesreč na cestah posledica človeškega »faktorja«. Tako, da lahko največ k varnosti na cesti prispeva vsak posameznik. V cestnem prometu pa moramo biti pozorni prav vsi, ne le vozniki, tudi pešci in kolesarji in drugi udeleženci.

## Literatura in viri:

Ali naj prehitim?

[http://www.siol.net/avtomoto/nasveti/varna\\_voznja/2009/11/ali\\_naj\\_prehitim.aspx](http://www.siol.net/avtomoto/nasveti/varna_voznja/2009/11/ali_naj_prehitim.aspx)

Alkohol in promet.

<http://www.mislizglavo.si/index.php/mode=MoreContent/menuid=32>

Bole, D. idr. (2009). Varna vožnja: priročnik za voznike. Ljubljana: AMZS.

Barič T., Mladi vozniki po novem z več vaje.

<http://www.zurnal24.si/slovenija/za-izpit-po-novem-vec-casa-in-denarja-180949/clanek>

Bavcon L. idr. Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji. Raziskava – I. del. Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, Ljubljana, avgust, 2010.

[http://www.avp-rs.si/docs/RaziskavaPrometa/RAZISKAVA\\_I\\_del.pdf](http://www.avp-rs.si/docs/RaziskavaPrometa/RAZISKAVA_I_del.pdf)

DARS. Varna vožnja.

[http://www.dars.si/Dokumenti/Napotki/Varna\\_voznja\\_61.aspx](http://www.dars.si/Dokumenti/Napotki/Varna_voznja_61.aspx)

Etika v cestnem prometu. (2008). Navodilo o pastoralni oskrbi ljudi na cesti. Ljubljana: Družina.

Grebenc, V., Šabič, A., Kvaternik, I. (2008). Varna vožnja : obvladovanje tveganj in nevarnih življenjskih slogov v prometu. Ljubljani : Fakulteta za socialno delo.

Javna agencija RS za varnost prometa. Ko piješ ne vozi, ko voziš ne pij!

<http://www.vozimo-pametno.si/index.php?>

[Itemid=296&id=192&option=com\\_content&task=view](http://www.vozimo-pametno.si/index.php?Itemid=296&id=192&option=com_content&task=view)

Javna agencija RS za varnost prometa. Uporaba varnostnega pasu.

<http://www.vozimo-pametno.si/index.php?>

[option=com\\_content&task=view&id=114&Itemid=155](http://www.vozimo-pametno.si/index.php?option=com_content&task=view&id=114&Itemid=155)

Meško, M. (2008). Program izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo. Ljubljana: Pisno gradivo za udeležence.

Mladi voznik. (2008). Zakon omejuje, da varuje.

[http://www.varna-pot.si/javne\\_datoteke/novice/datoteke/126-14.cmladi\\_vozniki.pdf](http://www.varna-pot.si/javne_datoteke/novice/datoteke/126-14.cmladi_vozniki.pdf)

Ministrstvo za notranje zadeve. Prometna varnost-statistika. Prometna varnost v obdobju od januarja do oktobra 2010.

<http://www.policija.si/images/stories/Statistika/PrometnaVarnost/2010/pdf/jan-okt2010.pdf>

Ministrstvo za šolstvo in šport. Varno na cesti.

[http://www.mss.gov.si/si/solstvo/varno\\_na\\_cesti/](http://www.mss.gov.si/si/solstvo/varno_na_cesti/)

Ministrstvo za notranje zadeve. Policija. Vožnja v nasprotni smeri je izredno nevarna.

<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/7360-vonja-v-nasprotni-smeri->

Ministrstvo za notranje zadeve. Policija. Previdno, odgovorno in strpno v cestnem prometu.  
[http://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/1837-sporo\\_2701](http://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/1837-sporo_2701)

Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007- 2011. »Skupaj za večjo varnost« Ljubljana, 2006.

[http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/nacionalni\\_pro\\_varnosti\\_cestne.pdf](http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/nacionalni_pro_varnosti_cestne.pdf)

Pasti za nestrpne voznike.

[http://www.siol.net/avtomoto/nasveti/varna\\_voznja/2010/08/past\\_za\\_nestrpne.aspx](http://www.siol.net/avtomoto/nasveti/varna_voznja/2010/08/past_za_nestrpne.aspx),

Prva vožnja, varna vožnja.

[http://www.vozimo-pametno.si/index.php?Itemid=129&id=91&option=com\\_content&task=view](http://www.vozimo-pametno.si/index.php?Itemid=129&id=91&option=com_content&task=view)

Policija. Nasveti voznikom. Preventiva – Prometna varnost.

<http://www.policija.si/index.php/preventiva/6185-nasveti-voznikom?lang>

Varni v cestnem prometu. (2001). Brošura za voznike. Urednik Peter Breznik. Maribor: Primotehna.

Varna vožnja.

<http://www.ednevnik.si/?u=varnost>

Voznik začetnik. Opravljen izpit nebo več dovolj.

<http://www.rtv slo.si/slovenija/vozniki-zacetniki-opravljen-izpit-ne-bo-vec-dovolj/236004>