



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija

Program: Logistično inženirstvo

Modul: Transportna logistika

MLADI V PROMETU

Mentor: pred. Ljubo Zajc, univ. dipl. prav.
Lektorica: Mija Čuk, univ. dipl. spl. jez.

Kandidatka: Katja Čamer

Ljubljana, november 2015

ZAHVALA

Zahvaljujem se pred. Ljubu Zajcu, univ. dipl. prav., za vso pomoč in podporo pri pisanju diplomskega dela.

Za pomoč pri izdelavi intervjuja se zahvaljujem vodji Izpitnega centra Kranj g. Erihu Žnidaršiču.

Za nesebično podporo in spodbudo v času študija se zahvaljujem svoji družini in prijateljem.

Zahvaljujem se tudi lektorici Miji Čuk, univ. dipl. spl. jez., za natančno in strokovno opravljeno delo.

IZJAVA

»Študentka Katja Čamer izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom pred. Ljuba Zajca, univ. dipl. prav.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne: 2. 11. 2015

Podpis: Katja Čamer

POVZETEK

Del problematike v prometu je tudi rizična skupina mladih. Zanimalo nas je, zakaj mladi sodijo v eno najbolj rizičnih skupin, ki je udeležena v cestnem prometu. Z diplomskim delom smo skušali odgovoriti na vprašanje, kateri dejavniki jih ogrožajo. Ugotovili smo, da je poleg različnih dejavnikov pri udeležbi mladih v prometu pomembno tudi obdobje adolescence, v katerem se nahajajo, saj ima le-to velik vpliv na razvoj mladostnikov in njihovo vožnjo.

Raziskali smo, kakšen je postopek pridobitve vozniškega izpita. Ugotovili smo, da mora mlada oseba, ki želi pridobiti vozniški izpit, opraviti teoretični in praktični del, status mladega voznika pridobi z glavno vožnjo. Samostojen voznik, ki je enakovreden ostalim, pa postane, ko naredi dodaten program usposabljanja.

Ker je teorija velikokrat drugačna od prakse, nas je zanimalo, kako se v naši temi le-ta razlikuje od prakse, zato smo opravili intervju.

KLJUČNE BESEDE

- mladi
- dejavniki tveganj
- varnost cestnega prometa
- vozniški izpit
- preventivni programi

ABSTRACT

A part of traffic problematic is also a risky group - youth. We were interested in why youth belong to one of the riskiest groups that are taking part in road traffic. While preparing the degree, we tried to answer the question, wich are the factors that endanger the youth. We have also found out, that, apart from other factors, adolescence has a major influence on youth growth and driving style.

We have checked the procedure for acquisition of the driving licence, that includes theoretical part, practical part and the trial run. After succesfully completing the latter, you achiere the status of youth driver. Autonomous driver status, being equale to other drivers, is attained afer completing a practical qualification training.

An interview was performed, to determine, how this theory differs form life experience in field of our research.

KEYWORDS

- youth
- risk factor
- road safety
- driving licence
- prevention programs

KAZALO

1	UVOD	1
2	CILJI IN SMOTRI NALOGE.....	2
3	METODE DELA	2
4	ADOLESCENCA ALI MLADOSTNIŠTVO.....	2
4.1	Telesni razvoj.....	3
4.2	Čustveni razvoj	4
4.3	Identiteta	4
4.4	Razvoj psiholoških potreb	5
4.5	Psiho-socialni razvoj	5
4.6	Tvegano vedenje mladostnikov	6
5	PRIDOBITEV VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA	6
5.1	Postopek pridobitve vozniškega dovoljenja	6
5.1.1	Teoretični del vozniškega izpita.....	7
5.1.2	Praktični del vozniškega izpita.....	8
5.2	Voznik začetnik	9
5.3	Vožnja s spremljevalcem.....	10
5.4	Kategorije vozniškega izpita.....	12
5.4.1	Kategorija AM	12
5.4.2	Kategorija A	12
5.4.3	Kategorija A1	12
5.4.4	Kategorija A2	13
5.4.5	Kategorija B	13
6	DEJAVNIKI, KI VPLIVAJO NA VOŽNJO	13
6.1	Temperament ali karakter	15
6.2	Čustva ali emocije	16
6.3	Ozaveščanje, vaja in varnostna oprema.....	16
6.4	Neizkušenosť	17
6.5	Motorne družbe	17
6.6	Vikend vozniki	17
6.7	Sposobnost za vožnjo	18
6.8	Motivacija	18
6.9	Alkohol	19
6.10	Droge	20
6.11	Trigoniki (zdravila)	21
6.12	Utrujenost ali zaspanost	22
6.13	Uporaba mobilnega telefona	22
6.14	Nepriлагоjena hitrost vožnje	23
7	PROMETNA NESREČA.....	25
8	EMPIRIČNI DEL – INTERVJU	27
9	ZAKLJUČEK	29
	LITERATURA IN VIRI	31

KRATICE IN AKRONIMI

DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
EUR	evro
RS	Republika Slovenija
SOAP	Sindrom obstruktivne apneje med spanjem
OBČINSKI SPV	Občinski Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
ZDA	Združene države Amerike
ZPRCP	Zakon o pravilih cestnega prometa
ZVCP	Zakon o varnosti cestnega prometa
ZVOZ	Zakon o voznikih

1 UVOD

Cestni promet je danes zelo priljubljen način mobilizacije vseh njegovih udeležencev tako pri nas kot tudi v drugih državah sveta. Z leti je vse več vozil, to pa s seboj prinese tudi negativne posledice, med njimi tudi prometne nesreče. Danes zaradi več vzrokov cestni promet privablja tudi številne mlade udeležence.

Mladi stremijo k temu, da bi čim prej naredili vozniški izpit, ker jim to pomeni pot k večji samostojnosti in mobilnosti. Po opravljenem voznškem izpitu namreč niso več tako odvisni od svojih staršev, saj v kolikor imajo svoje lastno vozilo oziroma imajo možnost, da si le-tega sposodijo od staršev, se lahko kadarkoli kamorkoli samostojno odpeljejo in jim pri tem ni treba obremenjevati tretje osebe.

Žal pa se mladi pogosto ne zavedajo in ne predvidevajo negativnih posledic in dejanj, ki jih lahko povzročijo, ker spadajo v skupino neizkušenih voznikov. Poleg neizkušenosti nanje žal negativno vplivajo tudi družba, alkohol, droge, temperament itd.

Včasih so bili mladi vozniki, ko so naredili vozniški izpit, obravnavani enako kot vozniki, ki imajo vsaj nekaj let voznških izkušenj, a se je z leti izkazalo, da potrebujejo drugačno obravnavo kot vozniki, ki imajo vozniški izpit že vsaj nekaj let.

Pri nas je uveden status mladega voznika, ki od voznika začetnika zahteva še previdnejšo vožnjo, saj imajo drugačne omejitve kot ostali vozniki: npr. morajo biti popolnoma trezni, ob morebitnih prekrških ne smejo preseči 7 kazenskih točk ipd. Danes pa pri mladi osebi sama izdelava voznškega dovoljenja po ustaljenem postopku ni dovolj, ker mora le-ta v roku dveh let opraviti še vožnjo na poligonu varne vožnje in udeležbo na skupinski delavnici o varnosti cestnega prometa in o psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa.

Z razlogom, da bi tudi mladi postali boljši vozniki in bi bilo s tem manj prometnih nesreč, pa v Sloveniji potekajo številne delavnice in akcije za izboljšanje varnosti v cestnem prometu.

Za mlade, ki so še bolj ogroženi, ker nimajo voznških izkušenj, obstajajo tudi nasveti, da bi postali boljši vozniki. Ti nasveti vključujejo tiste dejavnike, ki vključujejo njih in ostale udeležence cestnega prometa. Opozarjajo jih, kaj lahko prinese prevelika hitrost, uporaba mobitela med vožnjo, vožnja pod vplivom alkohola ipd.

2 CILJI IN SMOTRI NALOGE

V diplomskem delu bomo proučili problematiko mladih v prometu. Naši cilji in nameni so odgovoriti na naslednja vprašanja, ki smo si jih postavili pred pisanjem diplomskega dela:

- Zakaj so mladi najbolj ogrožena skupina v cestnem prometu?
- Kaj mlademu prinaša obdobje adolescence?
- Kako se pridobi vozniško dovoljenje?
- Kateri dejavniki vplivajo na vožnjo?

Prakso želimo povezati s teorijo, zato bomo naredili intervju s strokovnjakom. Namen intervjuja je spoznati dejansko stanje z vidika strokovnjaka.

Naloga temelji na mladih v prometu in življenjskem obdobju, v katerem se nahajajo.

3 METODE DELA

Pri pisanju diplomskega dela bomo uporabili naslednje znanstveno-raziskovalne metode:

- metodo kompilacije: uporabili bomo zapiske, rezultate raziskav ipd. drugih avtorjev;
- metodo deskripcije: opisali bomo posamezno dejstvo, ki je povezano z mladimi v prometu;
- sintetično metodo: z njo bomo povezali več znanih teorij v novo celoto;
- metodo intervjuja: intervjuvali bomo vodjo izpitnega centra v Kranju in nato povzeli njegove odgovore.

4 ADOLESCENCA ALI MLADOSTNIŠTVO

Žlebnik (1975, str. 17) navaja: »Adolescenca (izraz prihaja od latinskega glagola *adolescere* – dorasti, dozoreti) je najobširnejša doba človekovega razvoja in naravno je, da jo delimo v več razdobj. Celotno adolescentno obdobje traja nekako od enajstega, dvanajstega do dvajsetega, triindvajsetega leta ali pa še dalj (kakor bo to postalo umljivo pozneje). To obdobje pa je najbolj smotrno razdeliti v: predadolescenco, zgodnjo adolescenco in pozno adolescenco. Podrobnejša kronološka razdelitev po letih bi bila naslednja:

- adolescenca (11/12–20/23);
- predadolescenca ali predpuberteta (11/12–13/14);
- zgodnja adolescenca ali puberteta (13/14–17/18);
- pozna adolescenca ali doba mladostništva (17/18–20/23).«

Različne starosti so navedene zato, ker dekleta hitreje dozori in se posledično puberteta začne v zgodnejših letih kot pri fantih.

Adolescenca lahko traja še dlje kot le do starosti 23 let. Traja toliko časa, dokler posameznik ni sposoben skrbeti zase in za svoje potomce.

V primerjavi teorij različnih psihologov prihaja do majhnih, nebistvenih razlik pri opisovanju obdobja adolescence. Psihologi radi pravijo, da je adolescenca obdobje, tekom katerega otrok dozoreva v odraslega človeka.

Vičič (2002, str 58) navaja: »Potrebno je omeniti še izraz puberteta, ki ga včasih zamenjujemo z adolescenco. Če smo za adolescenco rekli, da je proces duševnega in socialnega dozorevanja, je puberteta proces pospešenega telesnega razvoja. Poteka predvsem od desetega do trinajstega leta pri dekletih in od dvanajstega do petnajstega leta pri fantih. To pomeni pretežno v zgodnjem obdobju mladostništva. Puberteta se konča s t. i. biološko zrelostjo posameznika.«

Žlebnik (1975, str. 17) navaja: »To je čas opaznih sprememb v dolžnostih, odgovornostih, pravicah, socialnih in ekonomskih vlogah mladih ljudi ter v njihovih odnosih do drugih ljudi. Spreminjajo se odnosi do samega sebe, do staršev, vrstnikov in starejših ljudi. Adolescenca je vsekakor doba velikega, pomembnega osebnostnega urejanja in preurejanja.«

4.1 TELESNI RAZVOJ

Žlebnik (1975, str. 23) navaja: »V adolescentnem obdobju doživi telo izredno pomemben in odločilen razvoj, saj doseže odraslo zrelost in dognanost. Ta razvoj ne zajema le posameznih telesnih strani, temveč telo kot celoto.«

Žlebnik (1975, str. 23) navaja: »Prav tako ne gre le za številne razlike v količini, ki bi utegnile biti pogoj naposled le formalnim razlikam med otrokom in adolescentom, temveč tudi razlike v kakovosti ali naravi. V tem čudovitem telesnem vzponu nastajajo tudi bistveno nove fiziološke potrebe, ki jih otroštvo ne pozna, in se oblikuje skladno s tem v mnogočem bistvenem tudi nov psihizem, nova psihična narava. Telesni razvoj povzroča mnogo značilnih adolescentnih psihičnih odsevov in odmevov, telesno in duševno zorenje se mnogokdaj prepleta.«

Vičič (2002, str. 59) navaja: »Predvsem v zgodnjem mladostništvu mladostnik usmerja veliko pozornosti na svoje fizično dogajanje (izgled, nerodnost, spolni občutki). So zelo občutljivi in kritični do svoje telesne podobe, merilo pa je po navadi idealna postava ženske ali moškega, kot jo prikazujejo mediji. Predvsem dekleta so zaskrbljena zaradi telesnih sprememb in zato kažejo nižje samospoštovanje in večjo

razdražljivost. Tudi fantje doživljajo podobno, vendar tega ne pokažejo v toliki meri kot dekleta.«

Ker je posamezni adolescent tako pozoren na spremembe, ki se zgodijo zaradi njegovega fizičnega spreminjanja, to prepogosto vodi v primerjanje s sovrstniki, kar je sicer normalno, vendar lahko pozitivno ali negativno vpliva na njegovo samopodobo.

Tudi tisti adolescent, ki v rasti odstopa od povprečja, se pogosto zavije v skrb, predvsem v smislu, da bi to drugi videli in ga zaradi tega kritizirali in zmerjali, le-to se žal tudi dogaja.

4.2 ČUSTVENI RAZVOJ

Vsakemu človeku, ki vstopi v obdobje adolescence, se močno poveča čustvenost. To se zgodi, ker se v telesu poveča delovanje hormonov kot posledica obdobja osamosvajanja posameznika.

Mladostnik v tem obdobju:

- je bolj občutljiv, ker se od začetka adolescence vznemiri ob tistih dogodkih, ki so mu bili pred tem obdobjem tuji;
- občuti več čustev, ki jih prej sploh ni poznal;
- se njihova labilnost kaže kot hitro menjanje razpoloženja;
- premorejo nasprotujoča si čustva, kajti nekaj jim je v določenem trenutku všeč, v drugem pa to ni več nujno.

Vičič (2002, str. 60) navaja: »Čustvo, ki zasluži posebno obravnavo, je anksioznost, tesnoba. Anksioznost je neopredeljen strah, zelo nedoločena, neprijetna napetost nepoznanega izvora. Velikokrat jo spremljajo razni telesni znaki: tresenje, potenje, hladni prsti, glavoboli, slabost, bolečine v želodcu, stalno napete mišice itd. Tako stanje se lahko pojavlja občasno le kratek čas (trenutna anksioznost); če pa se ponavlja pogosto, lahko preide v kronično anksioznost. V vsakdanjem pogovornem jeziku anksioznost opisujemo z različnimi izrazi: nervoza, živčnost, zaskrbljenost, bojazljivost, sekiranje, zmedenost, neodločnost, nezbranost, vase zaprtost itd.«

4.3 IDENTITETA

Identiteto si človek oblikuje čez celo življenje, vendar pa je v tem obdobju oblikovanje identitete najbolj izrazito.

Vičič (2002, str. 62) navaja: »Identiteto najlažje definiramo s tipičnim vprašanjem, ki si ga postavlja vsak posameznik – predvsem v obdobju mladostništva: Kdo sem? Na to vprašanje si odgovarjamo s pomočjo podvprašanj, ki se nanašajo na različna področja življenja:

- članstvo v različnih skupinah (Komu pripadam?);
- poklicna usmerjenost (Kaj delam? Kaj znam? Kaj želim ustvariti?);
- ideološko-vrednostna naravnost (Kaj mi je pomembno, vredno? Hierarhija vrednot. V kaj verjamem?);
- sprejemanje različnih socialnih vlog: sošolec, brat, sin igravec, partner (Kaj sem komu? Kaj želim narediti za drugega?);
- spolna usmerjenost (Kdo me spolno privlači?).«

4.4 RAZVOJ PSIHOLOŠKIH POTREB

Vičič (2002, str. 60) navaja: »Na področju psiholoških potreb moramo razumeti dva pojavi: večjo izraženost že obstoječih potreb in porajanje novih. Nekatere potrebe se v mladostništvu močneje izrazijo. Njihovo zadovoljevanje postane mladostniku pomembnejše, kot je bilo to v otroštvu. V ospredje pa pridejo tudi marsikatero popolnoma nove potrebe, ki jih mladostnik v otroštvu sploh ni poznal.«

Vičič (2002, str. 60) navaja: »nekaj najpomembnejših potreb mladostnika in mladostnice:

- potreba po pripadnosti in enačenju z neko skupino, predvsem s skupino vrstnikov;
- potreba po samostojnosti, doseganju lastnih ciljev brez pomoči drugih, biti nekaj posebnega, unikatnega;
- potreba po sprejetosti in čustveni podpori (od vrstniške skupine, staršev, partnerja ...);
- potreba po potrjevanju lastnih vrednot, stališč, mnenj;
- potreba po spolnosti.«

4.5 PSIHO-SOCIALNI RAZVOJ

Pri adolescentu je po navadi tako, da se začne v tem obdobju osamosvajati. To pomeni, da je vedno manj s starši in vedno več s svojimi prijatelji. Večinoma tako ločitev od staršev kot druženje s prijatelji tečeta istočasno. V tem obdobju lahko govorimo o delni samostojnosti.

Proti koncu adolescence pa se navadno mlada oseba naveže na svojega življenjskega sopotnika, konča šolo, dobi službo in otroke, s tem človek postane popolnoma samostojen.

4.6 TVEGANO VEDENJE MLADOSTNIKOV

V obdobju adolescence mlad človek spoznava samega sebe in rad preizkuša svoje meje, kljub nasvetom starejših, da kakšno vedenje oz. dejanje ni ravno dobro. Negativno pa lahko na mladostnika vplivajo tudi njegovi prijatelji.

Mladi pogosto mislijo, da so neranljivi in nedotakljivi in tudi zato radi preizkušajo nove tvegane stvari.

Psihologi apelirajo na starše, da svojega mladostnika pravilno usmerjajo in ga naučijo zdravo živeti ter podučijo, kakšne posledice prinašajo določena tvegana dejanja, in jih usmerjajo na poti, vse dokler ti ne postanejo popolnoma samostojni.

5 PRIDOBITEV VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA

Vozniško dovoljenje se izda osebi, ki izpolnjuje naslednje pogoje (Zakon o voznikih – ZVOZ, 2010):

1. je telesno in duševno zmožna voziti vozilo, kar dokaže z veljavnim zdravniškim spričevalom;
2. je dopolnila predpisano starost za vožnjo vozil, je opravila vozniški izpit pred pristojno izpitno komisijo za vozniške izpite;
3. ji ni odvzeto ali začasno odvzeto vozniško dovoljenje;
4. se ji ne izvršuje stranska sankcija prepovedi vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije;
5. ji ni prepovedana izdaja vozniškega dovoljenja v zvezi z varnostnim ukrepom odvzema vozniškega dovoljenja, dokler taka prepoved traja;
6. je zahtevi priložila ustrezno fotografijo v fizični ali digitalni obliki. Za izdajo vozniškega dovoljenja se lahko uporabi tudi fotografija v digitalni obliki, ki se hrani v evidenci izdanega drugega uradnega identifikacijskega dokumenta in kaže pravo podobo osebe.

5.1 POSTOPEK PRIDOBITVE VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA

Postopek pridobitve vozniškega dovoljenja je določen v skladu z 68. členom Zakona o voznikih (2010): »Kandidat za voznika motornih vozil opravlja vozniški izpit v izpitnem centru, ki ga sam izbere. Na teoretičnem delu vozniškega izpita se ugotavlja, ali kandidat za voznika motornih vozil obvlada teoretično znanje vožnje, predpisano s programom usposabljanja. Na praktičnem delu vozniškega izpita se ugotavlja, ali kandidat obvlada praktično vožnjo določene kategorije motornega vozila oziroma motornega vozila s priklopnim vozilom v skladu s predpisi in na način, ki zagotavlja samostojno varno udeležbo z vozilom v prometu.«

5.1.1 TEORETIČNI DEL VOZNIŠKEGA IZPITA

Pot do voznškega izpita se začne s teoretičnim delom. V tem delu se preveri, ali kandidat za voznika motornega vozila obvlada teorijo, ki je določena s Pravilnikom o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil. To je določeno v skladu s prvim odstavkom 68. člena Zakona o voznikih.

Teoretično znanje je potrebno, ker je zelo pomembno za nemoteno, varno in umirjeno udeležbo v cestnem prometu. Dokazano je bilo, da ne zadostuje več le imeti osvojeno praktično znanje, obvladovanje standardnih prometnih situacij, pač pa je treba poznati tudi cestno prometne predpise in pravila. To je razlog, zakaj se vedno več poudarka daje na teoretična znanja, saj kandidat s tem osvoji tvegane situacije in ravnanja v cestnem prometu, predvsem pa se nauči, kako ravnati v primerih različnih tveganj in situacij. Teoretično znanje pripomore k lažjemu učenju vožnje in na ta način olajša delo tako učitelju vožnje kot tudi kandidatu in je tudi dobra popotnica po opravljenem voznškem izpitu, saj kandidat na ta način hitreje in boljše napreduje kot dober voznik v cestnem prometu.

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (Teoretični del voznškega izpita, 2015) je zapisano: »Teoretični del voznškega izpita ima tudi številne prednosti pred praktičnim delom. V celoti poteka tako, kot je bil zasnovan, in ni odvisen od prometnega okolja, v katerem se opravlja, spleta okoliščin in subjektivnih odločitev ocenjevalca. Preverjanje je lahko kompleksnejše, bolj raznoliko in predvidljivo. Z uporabo sodobnih računalniških orodij se lahko tudi približa praktičnemu delu in pri tem ohrani vse prednosti oblikovanja poljubnih situacij. Omogoča dodajanje različnih vsebin, simuliranje kakršnih koli prometnih okoliščin in različne načine opravljanja izpita.«

Vse o teoretičnem delu voznškega izpita pa je natančno določeno v 7. členu Pravilnika o voznškem izpitu (2013):

»(1) Teoretični del izpita obsega preizkus znanja v skladu s teoretičnim delom programa usposabljanja kandidatov, predpisanim v drugem odstavku 37. člena zakona.

(2) Teoretični del izpita se opravlja z uporabo računalnika (elektronsko preverjanje znanja).

(3) Uspeh kandidata na teoretičnem delu izpita oceni izpitna komisija z oceno: »je opravil« ali »ni opravil«.

(4) Če kandidat ni opravil teoretičnega dela izpita, se šteje, da ni opravil celotnega izpita.

(5) Če uporablja kandidat pri izpitu nedovoljene pripomočke, mu izpitna komisija prepove nadaljnje opravljanje izpita. V takem primeru se šteje, da ni opravil izpita.

(6) Kandidat, ki ni opravil teoretičnega dela izpita, lahko ponovno opravlja izpit po poteku petih dni od zadnjega opravljanja teoretičnega dela izpita.

(7) Oceno uspeha na teoretičnem delu vozniškega izpita sporoči izpitna komisija kandidatu ustno in obenem potrdi uspešno opravljen teoretični del izpita v evidenčni karton vožnje.«

5.1.2 PRAKTIČNI DEL VOZNIŠKEGA IZPITA

Praktični del je zasnovan z namenom, da bi kandidat pridobil nekaj izkušenj v realnem prometu in pridobil sposobnost, da se s tem samostojno vključi v cestni promet.

Kandidat lahko pristopi k opravljanju praktičnega dela vozniškega izpita, ko opravi teoretični del. Tekom praktičnega dela se najprej seznanj s pripravo na vožnjo in pregledom vozila z namenom, da bo vključitev v cestni promet varna.

Naslednji del praktičnega dela poteka na neprometni površini oz. poligonu, tam se preizkusi kandidatovo predpisano spretnost z vozilom z namenom, da bi se pozneje lahko varno vključil na prometno cesto in tam osvojil potrebna znanja.

Zadnji del učenja vožnje vozila pa poteka v običajnem cestnem prometu.

Potek praktičnega dela je natančno določen v Pravilniku o vozniškem izpitu (2013) v 10. členu, ki navaja:

»(1) Praktični del izpita lahko opravlja kandidat, ki ima veljaven teoretični del izpita. Teoretični del izpita ni pogoj za opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita za vožnjo vozil kategorije A2 in A, ob izpolnjevanju pogoja, da ima kandidat najmanj dve leti veljavno vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorije A1 oziroma A2, in za vožnjo vozil kategorije B, kadar jim je dodano priklopno vozilo, ki ni lahki priklopnik in največja dovoljena masa take skupine vozil presega 3500 kg, a ne presega 4250 kg.

(2) Praktični del izpita opravlja kandidat na vozilu tiste kategorije, za katero se je prijavil k opravljanju izpita.

(3) Na praktičnem delu izpita izpitna komisija preverja kandidatovo spretnost in obnašanje pri vožnji vozila v prometu po praktičnem delu programa usposabljanja kandidatov, predpisanem v četrtem odstavku 37. člena zakona. Praktični del izpita je sestavljen iz treh delov:

- prvi del obsega pripravo na vožnjo in pregled vozila z vidika prometne varnosti;
- drugi del zajema preizkus spretnosti pri vožnji z vozilom, ki poteka na poligonu šole vožnje ali na drugi neprometni površini, ki omogoča preizkuse spretnosti z vozilom, skladno s prilogo 7;
- tretji del zajema preizkus obnašanja pri vožnji vozila v cestnem prometu v naseljih in izven njih, kjer je to mogoče pa tudi na hitrih cestah in avtocestah.

(4) Izpitna komisija lahko preverja usposobljenost kandidatov za vožnjo vozila v različnih vremenskih razmerah in tudi v nočnem času. V primeru neugodnih vremenskih ali cestnih razmer, ko bi lahko bila ogrožena varnost kandidata oziroma drugih udeležencev v prometu oziroma ko je z vozilom v takih razmerah onemogočena vožnja, komisija ne začne s preverjanjem usposobljenosti kandidatov oziroma preverjanje prekine.

(5) Izpitna komisija oceni kandidata na praktičnem delu izpita z oceno: »je opravil« ali »ni opravil« in jo sporoči kandidatu ustno.

(6) Če je bil kandidat na praktičnem delu izpita neuspešen, lahko ponovno opravlja praktični del izpita po poteku petih dni od zadnjega opravljanja praktičnega dela izpita.«

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (Ugovor zoper oceno izpita, 2015) je zapisano: »Če se kandidat po opravljanju vozniškega izpita z oceno ne strinja, lahko v treh dneh od dneva opravljanja vozniškega izpita poda ugovor. O ugovoru odloči direktor javne agencije v petnajstih dneh po prejemu ugovora. Odločitev sprejme na podlagi izpitne dokumentacije, pisne obrazložitve člana izpitne komisije, ki je kandidata ocenjeval na izpitu, in strokovne presoje ocene dveh članov izpitne komisije, ki ne moreta biti tista, katerih oceno se presoja. Odločitev direktorja javne agencije je dokončna. Če se v postopku z ugovorom ugotovi, da je potrebno izpit ponoviti, nosi stroške javna agencija, vozilo šole vožnje in učitelja vožnje pa zagotovi kandidat za voznika motornih vozil.«

5.2 VOZNIK ZAČETNIK

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (voznik začetnik, 2015) je zapisano, ko oseba pridobi vozniško dovoljenje, postane voznik začetnik, to je vsak, ki pridobi vozniško dovoljenje motornega vozila do dopolnjenega enaindvajsetega leta starosti, in voznik motornega vozila v obdobju dveh let od prve pridobitve vozniškega dovoljenja za vožnjo motornih vozil ne glede na to, ali dobi dovoljenje za vožnjo v Sloveniji ali v kateri koli drugi državi

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (voznik začetnik, 2015) je zapisano: »Voznik začetnik je tudi voznik motornega vozila v obdobju dveh let od prve pridobitve vozniškega dovoljenja za vožnjo motornih vozil kategorije A2 ali A ali B, čeprav ima že vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorij AM, A1, B1, F ali G več kot dve leti.«

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (voznik začetnik, 2015) je zapisano: »Vozniško dovoljenje se izda upravičencu s statusom voznika začetnika z veljavnostjo do dopolnjenega 21. leta starosti oz. za dobo dveh let po prvi pridobitvi vozniškega dovoljenja.«

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (voznik začetnik, 2015) je zapisano: »Sicer pa voznik začetnik ne sme imeti v cestnem prometu alkohola v organizmu, prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja pa se mu izreče, če v času treh let doseže ali preseže sedem kazenskih točk v cestnem prometu.«

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (voznik začetnik, 2015) je zapisano: »Od 13. avgusta 2010 mora vsak voznik začetnik na podlagi Zakona o voznikih opraviti še dodatno usposabljanje voznikov začetnikov. Omenjeno mora opraviti do poteka veljavnosti vozniškega dovoljenja za voznika začetnika, vendar minimalno po štirih mesecih od dneva pridobitve vozniškega izpita. Ta čas je potreben, da kandidat sam pridobi nekaj izkušenj in čim več samostojnih kilometrov. Kandidatom se svetuje, da s tem ne odlašajo, saj je omenjeno usposabljanje nujno potrebno za podaljšanje vozniškega izpita.«

Omenjeno usposabljanje je sestavljeno iz dveh delov:

- udeležba na skupinski delavnici o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa;
- vožnja na poligonu varne vožnje.

5.3 VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM

Od leta 2006 lahko v Sloveniji tisti mladi, ki še ne smejo voziti samostojno, vozijo s spremljevalcem. Spremljevalec ne opravlja dela učitelja vožnje. Tako mladi voznik, ki vozi s spremljevalcem, kot tudi spremljevalec pa morata izpolnjevati predpisane pogoje, da sta lahko na ta način udeležena v cestnem prometu.

V Sloveniji ta način vožnje le dopolnjuje oz. nadgrajuje vozniški izpit. V nekaterih drugih državah pa je ta način vožnje namenjen usposabljanju za vozniški izpit.

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (Vožnja s spremljevalcem, 2015) je zapisano: »Pri vožnji s spremljevalcem si kandidat za voznika motornih vozil nabira izkušnje in oblikuje vozniške navade, zato je pomembno, da spremljevalec z zgledom in nasveti prispeva k usvojitvi vzorcev ravnanja, ki zagotavljajo umirjen, varen in nemoten potek prometa.«

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (Vožnja s spremljevalcem, 2015) je zapisano: »Spremljevalec s svojimi izkušnjami predvsem pomaga kandidatu, kadar se sooča z njemu novimi in neobičajnimi situacijami ter vpliva na odločitev za umirjen in defenziven slog vožnje, obenem pa mu ne vsiljuje drugačnih znanj in ravnanj, kot so tista, ki jih je kandidat usvojil v šoli vožnje.«

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (Vožnja s spremljevalcem, 2015) je zapisano: »Skrbi tudi za postopen prehod od vožnje v manj zahtevnih okoliščinah k tisti v zahtevnejših. Za doseg pričakovanih koristi naj bi vožnja s spremljevalcem trajala vsaj eno leto in naj bi kandidat pri tem prevozil vsaj 3.000 km.«

Vožnja s spremljevalcem naj bi pomenila manjše tveganje za morebitne nezgode v prometu, saj si na ta način pridobijo razmeroma veliko izkušenj. Usposabljanje v šoli vožnje in vožnja s spremljevalcem sta se izkazala za najbolj varna in najučinkovitejša načina usposabljanja mladih in sta tako zelo dobra načina za pridobivanje izkušenj.

Spremljevalec mora biti star minimalno 27 let, ne sme imeti več kot 5 kazenskih točk, minimalno 5 let mora posedovati vozniško dovoljenje kategorije B, s kandidatom pa mora biti tudi v sorodstvenem razmerju. Kandidat, ki vozi s spremljevalcem, mora biti star najmanj 16 let.

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (Statistični podatki vožnje s spremljevalcem, 2015) je zapisano, da se število kandidatov za vožnjo s spremljevalcem iz leta v leto povečuje. Leta 2006 je bilo prvič možno voziti s spremljevalcem in takrat se je za ta način usposabljanja odločilo 97 kandidatov, v letu 2004 pa že 2628 kandidatov.

Na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (Vožnja s spremljevalcem, 2015) je zapisano: »Oseba, starejša od 16 let, sme voziti osebni avtomobil s spremljevalcem, če izpolnjuje naslednje pogoje:

- je v šoli vožnje opravila teoretični del usposabljanja za voznika motornih vozil kategorije B;
- je pred pristojno izpitno komisijo opravila teoretični del vozniškega izpita in v šoli vožnje končala praktični del usposabljanja;
- ji vozniško dovoljenje ni odvzeto;
- se ji ne izvršuje izrečena sankcija prepovedi vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije;
- se ji ne izvršuje varnostni ukrep odvzema vozniškega dovoljenja;
- ji ni izrečena sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja;
- v evidenci nima nobene kazenske točke v cestnem prometu (če ima vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil druge kategorije);
- jo med vožnjo spremlja spremljevalec, je vozilo označeno s predpisano "L" tablico.«

5.4 KATEGORIJE VOZNIŠKEGA IZPITA

Kategorij za vozniški izpit je veliko, mi pa bomo opisali le tiste, za katere se mladi najpogosteje odločajo.

Danes ni več tako kot včasih, ko so se mladi odločali in naredili vozniški izpit za vse kategorije, ki obstajajo. Da je temu tako, botrujejo tudi visoke cene posameznega opravljanja vozniškega dovoljenja.

Mladi se zaradi boljše mobilnosti največ odločajo, da bodo naredili vozniški izpit kategorije B, sledijo kategorija skupine A, razen AM, katero kandidat pridobi ob pridobitvi kategorije B. Ostale kategorije pa delajo mladi le po potrebi, npr. kadar jih potrebujejo za službene potrebe.

5.4.1 KATEGORIJA AM

Na spletni strani Avto moto zveze Slovenije (Kategorija AM, 2015) je zapisano, da tisti, ki opravi vozniški izpit kategorije AM, lahko vozi kolesa z motorjem in lahko štirikolesa. Za pridobitev te kategorije mora imeti tisti, ki jo želi opraviti, najmanj 15 let. Kdor ima opravljeno to kategorijo vozniškega izpita, lahko vozi tudi motorna kolesa, ki so izdelana pred 27. julijem 2002 in pri katerih delovna prostornina motorja ne presega 50 ccm in hitrost ne presega 50 km/h. Kdor naredi vozniški izpit kategorije AM, lahko vozi tudi vozila kategorije G.

5.4.2 KATEGORIJA A

Na spletni strani Avto moto zveze Slovenije (Kategorija A, 2015) je zapisano, da je pogoj za opravljanje izpita te kategorije je najmanj 24 let oziroma 20 let, v kolikor ima oseba že dve leti narejen izpit kategorije A2. Kandidat se za to kategorijo lahko začne usposabljanje, ko dopolni najmanj 23,5 let oziroma 20 let, če ima narejen izpit za kategorijo A2 dve leti. V to kategorijo spada vožnja motornih koles, ki so dvokolesna, trokolesna s prikolico poleg ali pa brez nje. Kdor naredi vozniški izpit kategorije A, lahko vozi tudi vozila kategorij AM, A1, A2 in G.

5.4.3 KATEGORIJA A1

Na spletni strani Avto moto zveze Slovenije (Kategorija A, 2015), da je pristopna starost za pričetek usposabljanja v tej kategoriji je najmanj 15,5 let, za opravljanje izpita pa najmanj 16 let. Oseba, ki opravi vozniški izpit za to kategorijo, lahko vozi motorna kolesa na dveh kolesih s stransko prikolico ali brez nje, vendar prostornina motorja ne sme presegati 125 ccm, moč motorja pa ne sme presegati 11 Kw, razmerje moči motorja in mase vozla pa ne sme presegati 0,1 Kw/kg. S to kategorijo

lahko voznik vozi tudi trikolesa, katerih moč motorja ne presega 15 Kw. Kdor naredi vozniški izpit kategorije A1, lahko vozi tudi vozila kategorij AM in G.

5.4.4 KATEGORIJA A2

Na spletni strani Avto moto zveze Slovenije (Kategorija A, 2015) je zapisano, da kdor želi voziti to kategorijo, mora biti ob pričetku usposabljanja star najmanj 17,5 let, za opravljanje izpita pa najmanj 18 let. V to kategorijo sodijo motorna kolesa, pri katerih moč motorja ne sme presegati 35 Kw. Razmerje moči motorja in mase ne sme presegati 0,2 Kw/kg in ne sme izvirati iz vozila z dvakrat večjo maso. Kdor naredi vozniški izpit kategorije A2, lahko vozi tudi vozila kategorij AM, A1 in G.

5.4.5 KATEGORIJA B

Na spletni strani Avto moto zveze Slovenije (Kategorija B, 2015) je zapisano, da je pristopna starost za pričetek usposabljanja v tej kategoriji je najmanj 16 let (vožnja s spremljevalcem) oziroma 17,5 let za samostojno vožnjo, za opravljanje izpita pa najmanj 18 let. V to kategorijo sodijo motorna vozila razen vozil kategorije A1, A2, A, F in G, največja dovoljena masa ne sme presegati 3.500 kg. Poleg sedeža za voznika pa ne smejo imeti več kot osem sedežev. Kdor naredi vozniški izpit kategorije B, lahko vozi tudi vozila kategorij AM, B1 in G.

Seveda pa lahko mlada oseba, ko izpolni pogoje, opravi tudi kategorije za ostala vozniška dovoljenja, ki jih nismo omenili, saj smo se osredotočili samo na kategorije, za katere se mladi najpogosteje odločajo.

6 DEJAVNIKI, KI VPLIVAJO NA VOŽNJO

Požnel (2012) navaja: »Mladi vozniki veljajo za najbolj rizično starostno skupino med slovenskimi vozniki, čeprav uradna statistika v zadnjih letih kaže na izboljšanje varnosti med mladimi vozniki. Pri nesrečah s smrtnim izidom so mladi vozniki v starosti od 18 do 34 let povzročitelji le približno 14 odstotkov tovrstnih nesreč, pri številu vseh prometnih nesreč pa je ta odstotek precej višji – približno 40 odstotkov. Še podrobnejši pogled v statistične podatke slovenske policije odkriva še bolj neprijetno resnico; skoraj 50 odstotkov vseh zasačenih pijanih voznikov je starih manj kot 34 let, skoraj 20 odstotkov alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč pa je starih med 18 in 24 let.«

Požnel (2012) navaja: »Podatki kažejo tudi, da mladi vozniki v obdobju med 18. in 20. letom starosti povzročijo od dva- do štirikrat več prometnih nesreč kot na primer vozniki, starejši več kot 40 let. Najpogosteje so mladi žrtve prometnih nesreč ob

koncih tedna (petek, sobota, nedelja) med 18. in 4. uro zjutraj – običajno takrat, ko se odpravljajo na zabave ali vračajo z njih.«

Pri nas so v ta namen sprejeti naslednji ukrepi (Markl, 2015b):

- druga faza usposabljanja voznikov začetnikov;
- nižje število kazenskih točk (max. 7 točk);
- popolna treznost za voznike začetnike;
- vožnja s spremljevalcem;
- udeležba v rehabilitacijskih programih zaradi vožnje pod vplivom itd.;
- prenova usposabljanja v šolah vožnje z novejšim in sodobnim sistemom spletnega teoretičnega testiranja za vozniški izpit;
- različne preventivne aktivnosti, neposredno namenjene mladim (npr. 0,0 šofer).

V veliki meri lahko mladostnika usmerijo tudi starši, ki lahko že s pogovorom in dobro prakso dosežejo boljši pogled mladih na promet in vožnjo.

Za boljšo udeležbo v prometu obstajajo tudi razna priporočila (Markl, 2015b):

- Kot voznik se zavedaj odgovornosti in svojih sposobnosti.
- Ne vozi prehitro ali z neprilagojeno hitrostjo.
- Vedno bodi kot voznik in vsi potniki v vozilu pripet z varnostnim pasom na vseh sedežih.
- Ne vozi pod vplivom alkohola ali drog (tudi marihuana pomembno negativno vpliva na ravnanje voznika, podobno kot alkohol).
- Med vožnjo ne uporablaj mobilnega telefona, ne pošiljaj ali beri SMS-ov ali brskaj po spletu.
- Kot voznik se samozavestno upri spodbujanju prijateljev k tveganju in nevarnejši vožnji.
- Kot potnik se ne pelji z voznikom pod vplivom, ampak raje za oba pokliči taksi.
- Na skuterju ali mopedu nujno uporablaj zaščitno čelado, saj lahko zelo hitro padeš.
- Kot pešec imej vedno pri sebi odsevník ali v mraku posveti z lučko na mobilnem telefonu.
- Vnaprej načrtuj svojo zabavo in tudi kako boš prišel tja in nazaj, da boš varen.

Negativna posledica nepremišljenega ravnanja mladih v prometu je prometna nesreča, ki se lahko konča tudi s smrtnim izidom.

V nadaljevanju so opisani dejavniki, ki vplivajo na vožnjo.

6.1 TEMPERAMENT ALI KARAKTER

Na spletni strani izobraževalnega centra tempera (Kaj je temperament, 2015) je zapisano, da je temperament ali karakter je naše ogledalo, saj to pomeni način, kako delujemo in kako odreagiramo v posamezni situaciji. S temperamentom se že rodimo oziroma ga podedujemo, saj nanj vplivajo geni, ki jih podedujemo po svojih starših. Med odraščanjem pridobimo različna prepričanja in navade, s kombinacijo temperamenta pa tvorijo našo osebnost.

Poznamo štiri različne temperamente (Tratnik, 2015):

- sangviniki so osebe, ki obožujejo zabavo, so zelo odprti in zabavni. Na ljudi naredijo dober vtis in se jim zdijo privlačni. Občasno rahlo izgubljeni in pozabljivi (ravnaajo v naglici in sproti pozabijo, kam so namenjeni). Zelo veliko govorijo. Tišina je za njih največja tegoba. Njihove pripovedi so zanimive in zgodbo znajo narediti dramatično. Imajo smisel za humor. Potrebujemo zelo veliko pozornosti, pri ljudeh iščejo odobravanje in naklonjenost. V sebi imajo neko pozitivno energijo, zato se lahko z vsakim spoprijateljijo. So zelo čustveni in očarljivi. Znajo prisluhniti in so optimistične osebe;
- koleriki so posamezniki, ki imajo vedno prav. So zelo vztrajni in želijo vedno dobiti, kar si zamislijo. Četudi drugi nasprotujejo njihovim idejam, ne popustijo. So zelo trmasti, zato je bolje, da se z njimi ne spuščamo v prepire, ker ne bodo popustili. So bodoči vodje in stremijo k svojim ciljem – da bi jih uresničili, bodo storili vse. Potrebujemo lojalnost in priznanje/pohvale od drugih. Radi imajo različne izzive. So zelo samodisciplinirani in želijo imeti nadzor nad dogajanjem. Koleriki spadajo med zelo močne osebnosti;
- flegmatiki so mirne in prijetne osebnosti, vendar tudi malce lene – radi pustijo, da drugi namesto njih opravijo delo. Ne ubadajo se s težavami in se ne prepirajo, saj se jim zdi to nesmiselna poraba energije. Imajo pomanjkanje discipline in motivacije. Izogibajo se stresnim situacijam in različnim pritiskom. So zadržani, iščejo mir in tišino, vendar to ne pomeni, da niso radi v družbi. Njihov moto je: »Ne skrbi«;
- melanholiki so introspektivni in resni ljudje, ki jim zabava ni preveč pri srcu. Njihov drugi opis je perfekcionista – vse, kar storijo, želijo narediti brez napake, popolno in pravilno. Zelo težko sprejemajo kritiko za svoje delo, saj to vedno vzamejo osebno. Napake jih tako zelo motijo, da lahko zaradi tega postanejo depresivni in zelo potrti. Melanholiki potrebujejo svoj prostor, v katerem lahko v miru razmišljajo. Zelo potrebujejo tudi podporo in samopotrditve ter sočutje drugih ljudi. Njihovo stanovanje je vedno brezhibno pospravljeno, saj želijo imeti red in disciplino. Nagnjeni so k doseganju svojih ciljev, do katerih se ženejo do onemoglosti. Melanholike spoznamo po popolnosti in urejenosti. Vedno izgledajo popolnoma urejeni. Imajo zelo veliko skrb za druge in ne marajo pretirano zapravljati denarja.

6.2 ČUSTVA ALI EMOCIJE

Čigon (2012) navaja: »Čustva ali emocije so duševni procesi in stanja, ki izražajo človekov vrednostni odnos do zunanjega sveta ali do samega sebe. So kompleksen proces, ki vključuje spoznavne ocene situacije, fiziološke in obrazne reakcije.«

Čigon (2012) navaja: »Poznamo sedem različnih čustev in vsa čustva vplivajo na naše razpoloženje, IQ ipd. Ta pa lahko zelo pozitivno ali negativno vplivajo na našo razpoložensko lego in vedenje. Omenjena čustva so:

- veselje,
- jeza,
- žalost,
- skrb,
- preplašenost,
- anksioznost,
- strah.«

Čigon (2012) navaja: »Pravimo, da so čustva intencionalni pojavi, ker ima vsako čustvo svoj objekt oz. svoj razlog za nastanek. To pomeni, da nismo kar tako jezni, ampak smo jezni zaradi nečesa, prav tako ne samo ljubimo, ampak ljubimo nekoga. In ker se svet in ljudje okrog nas spreminjajo, se spreminjajo tudi naša čustva. Doživljamo jih ob ljudeh, situacijah, dogodkih, ki so za nas pomembni, torej imajo v naših očeh posebno vrednost. Tako se lahko razveselimo človeka, ki smo ga pogrešali; postanemo nejevoljni ob zapletu s stranko ali presenečeni ob izpitnem rezultatu. S čustvi vedno vrednotimo stvari, vzpostavljamo prijeten ali odklonilen odnos do določenega predmeta, dogodka ali osebe. Odnos je torej notranje ali intrinzično-evaluativen, saj nam čustva pomagajo določiti odnos do objekta.«

Čustva negativno vplivajo na vožnjo, saj motijo voznikovo koncentracijo ali pa celo negativno vplivajo na voznika (pospeševanje hitrosti, nepravilno prehitevanje, agresivna vožnja ipd.).

6.3 OZAVEŠČANJE, VAJA IN VARNOSTNA OPREMA

Požnel (2012) navaja: »Pridige starejših mladi običajno preslišijo, kar verjetno velja tudi za pridige o prometni varnosti. A pri ozaveščanju mladih o nevarnosti in pasteh prometa je treba vztrajati – tako v avtošolah kot v drugih okoljih, na primer v družinskem krogu.«

Požnel (2012) navaja: »Učinkovite so tudi številne preventivne akcije, ki ciljajo na mlade voznike, a vendarle je proces spreminjanja miselnih vzorcev mladih

dolgotrajen (in nikoli končan). Še največ lahko pri tem naredijo v avtošolah, kjer morajo mlade učiti širših voznških veščin in ne samo tehnike vožnje.«

Požnel (2012) navaja: »V Sloveniji že nekaj časa velja zakonska obveza opravljanja dodatnih tečajev varne vožnje za mlade voznike – tudi po izkušnjah AMZS centra varne vožnje je takšno dodatno šolanje zelo učinkovito.«

Požnel (2012) navaja: »Zagotovo lahko k večji varnosti v prometu – tudi mladih voznikov – pripomorejo tudi boljše zasnovane in izdelane ceste. A največ lahko za večjo varnost v prometu storijo prav mladi sami – na primer z izbiro varnega avtomobila s sodobno in zadostno varnostno opremo ter z zavestno varno vožnjo in ravnanjem.«

6.4 NEIZKUŠENOST

Požnel (2012) navaja: »Vožnja zahteva veliko vaje in učenja, preden obvelja za varno in preudarno. Tehničnih veščin vožnje, na primer upravljanja z avtom, se lahko naučimo v nekaj urah, ostale voznške veščine, kot so predvidevanje in prepoznavanje nevarnih okoliščin, pa zahtevajo leta in leta vaje in izkušenj.«

Požnel (2012) navaja: »Na vožnjo avtomobila v grobem vplivajo cestne razmere, konfiguracija in potek cest ter cestna pravila, a še večji vpliv imajo odločitve voznika – na primer izbira hitrosti in varnostne razdalje, odločitve in reakcije. Te odločitve močno vplivajo na samo varnost vožnje; neizkušen voznik se praviloma odloča previdno in si pušča več manevrskega prostora, a to ne velja za vse mlade voznike – marsikateri mladi voznik na cesti reagira preveč pogumno in preostro za svoje znanje in izkušnje.«

Požnel (2012) navaja: »Ta fenomen je posledica dejstva, da mladi tudi na splošno precenjujejo svoje sposobnosti in podcenjujejo zahtevnost prometa – še zlasti to velja za mlade moške.«

6.5 MOTORNE DRUŽBE

Po navadi gre tu za skupine mladih, ki se zbirajo ob motorjih ali avtomobilih in preizkušajo meje svojih voznških sposobnosti, kar pa žal dostikrat privede do nesreč.

6.6 VIKEND VOZNIKI

Na spletni strani Zavoda varna pot (Mladostniki v prometu, 2015) je zabeleženo: »Mladi, ki imajo radi igre in ekstremno vedenje v prometu, niso posebno

zainteresirani za avtomobile, uporabljajo jih za to, da lahko srečajo vrstnike. Za volan ne sedejo pijani, tipična prometna nesreča pa se pripeti na poti na zabavo ali nazaj.«

6.7 SPOSOBNOST ZA VOŽNJO

Požnel (2012) navaja: »Ob biološki in psihološki nezrelosti ter pomanjkanju izkušenj so mladi vozniki pogosto tudi nesposobni za vožnjo. Pri tem mislimo predvsem na vožnjo pod vplivom alkohola in drog, na utrujenost in na nezbranost. V primerjavi s starejšimi vozniki namreč alkohol na mlade voznike vpliva bolj intenzivno in tudi hitreje. Tudi porast uporabe nedovoljenih drog med mladimi ima vse večji vpliv na prometno varnost, še zlasti pa to velja za kombinirano uporabo alkohola in drog istočasno.«

Požnel (2012) navaja: »Mladi vozniki so bolj kot starejši izpostavljeni tudi utrujenosti in pomanjkanju spanca, kar vpliva na varnost vožnje v nočnem času; vse skupaj lahko povzroči nevarno utrujenost, ki vodi v izgubo energije, slabšo odzivnost, nepozornost in v skrajnem primeru tudi v spanec za volanom.«

6.8 MOTIVACIJA

Motivacija je stanje človeka, ki ga spodbudi k nekemu dejanju. Motivacijskih procesov se lahko zavedamo ali pa tudi ne. Motivacija nas vodi k določenim ciljem. V človeku se sproži takrat, ko želi nekaj doseči v prometu. To je npr. adrenalin, ki sproži, da voznik vozi hitreje, čeprav se zaveda, da tega ne bi smel.

Nanut in Škorjanc (2015) sta na spletni strani umetnost učenja (Kaj je motivacija?) zapisali: »Kadar si nekaj želimo, hočemo, se nam zdi vredno, smo za doseganje cilja tudi motivirani. Problem nastane šele takrat, ko na poti naletimo na kakršnekoli težave in zaradi njih prehitro obupamo.«

Nanut in Škorjanc (2015) sta na spletni strani umetnost učenja (Kaj je motivacija?) zapisali: »Dobro se je zavedati, da zadovoljujemo neko potrebo tudi takrat, ko želimo odstopiti od zastavljene naloge. Običajno gre takrat za čisto enostavno potrebo po lagodju in naporu. V tistem trenutku se nam lahko zdi zadovoljitev te potrebe pomembnejša. Kasneje nam bo morda žal.«

Nanut in Škorjanc (2015) sta na spletni strani umetnost učenja (Kaj je motivacija?) zapisali: »Dobro je, da poznamo sami sebe in naše naravne mehanizme, da se bomo lahko tudi v takih trenutkih pravilno odločili. Na pomoč bomo poklicali svojo voljo in se spomnili pomembnosti cilja, ki smo se ga namenili doseči.«

6.9 ALKOHOL

Na spletni strani Ministrstva za notranje zadeve/policije (Alkohol ubija, največkrat nedolžne, 2015) je navedeno: »Alkohol najprej oslabi sposobnost normalnega miselnega presojanja. Voznik je tako prepričan, da vozi bolje kot dejansko, temu pa sledijo slabša sposobnost zaznavanja, napačne ocene razdalj, počasne reakcije, motnje pri ravnotežju, zožen zorni kot itd.«

Na spletni strani Ministrstva za notranje zadeve/policije (Alkohol ubija, največkrat nedolžne, 2015) je navedeno: »V prometu to konkretno pomeni izzivanje nevarnosti: prepočasna ali prehitra vožnja, težje obvladovanje ali spremljanje smeri vožnje, nevklopljeni smerni kazalci, ustavljanje pri zeleni luči, vožnja v rdečo luč itd.«

Na spletni strani Ministrstva za notranje zadeve/policije (Alkohol ubija, največkrat nedolžne, 2015) je navedeno: »Po zaužitju alkoholne pijače se alkohol porazdeli ter razgradi v vseh telesnih tekočinah, manjši del pa se ga izloči skozi urin, znoj in izdihan zrak.«

Na spletni strani Ministrstva za notranje zadeve/policije (Alkohol ubija, največkrat nedolžne, 2015) je navedeno: »Prisotnost alkohola se ugotavlja z indikatorji alkohola in merilniki (etilometri). Indikatorji in merilniki alkoholiziranosti, ki jih uporablja policija, prikažejo vrednost alkohola v organizmu z miligrami alkohola v litru izdihanega zraka.«

V primeru, da voznik vozi pod vplivom alkohola, so za to v Sloveniji poskrbeli z različnimi sankcijami:

- denarna kazen,
- kazenske točke,
- prepoved vožnje,
- pridržanje voznika,
- začasen odvzem vozniškega izpita.

Na spletni strani Ministrstva za notranje zadeve/policije (Alkohol ubija, največkrat nedolžne, 2015) je navedeno: »Udeleženci v cestnem prometu, ki ne smejo imeti prisotnosti alkohola v organizmu, so:

- vozniki motornih vozil ali skupine vozil kategorije C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE;
- vozniki vozil, s katerimi se prevažata nevarno blago;
- vozniki vozil, s katerimi opravljajo javni prevoz potnikov ali blaga ali prevoz oseb za lastne potrebe;
- poklicni vozniki motornih vozil, kadar opravljajo ta poklic;

- učitelji vožnje med usposabljanjem kandidatov za voznika v vožnji motornega vozila;
- kandidati za voznike med usposabljanjem v vožnji motornega vozila;
- spremljevalci;
- vozniki začetniki;
- vozniki motornih vozil, ki nimajo vozniškega dovoljenja ali v vozniškem dovoljenju nimajo vpisane kategorije motornega vozila, ki ga vozijo;
- vozniki motornih vozil, ki se jim izvršuje sankcija prepovedi vožnje motornega vozila ali jim je vozniško dovoljenje odvzeto;
- vozniki, ki prevažajo skupine otrok.«

Na spletni strani Ministrstva za notranje zadeve/policije (Alkohol ubija, največkrat nedolžne, 2015) je navedeno: »Do vključno 0,24 miligrama v litru izdihanega zraka ali 0,50 grama alkohola na kilogram krvi smejo imeti ostali vozniki, pod pogojem, da tudi pri nižji koncentraciji alkohola ne kažejo znakov nezanesljivega ravnanja.«

Na spletni strani Ministrstva za notranje zadeve/policije (Alkohol ubija, največkrat nedolžne, 2015) je navedeno: »Koliko gramov alkohola bo v naši krvi, je odvisno od telesne teže, spola, telesnih sposobnosti, navajenosti na alkohol, vrste alkoholne pijače; od tega, kaj smo jedli pred ali med pitjem, kako smo pili («eksanje» nima enakih posledic kot počasno pitje itd.). Podlaga za izračun sta telesna teža in spol.«

6.10 DROGE

Strbad (2008) je na spletni strani Naše lekarne (Droge in prometna varnost) zapisal, da droge tudi v prometu zelo negativno vplivajo na človeka, ker mu zameglijo um, vplivajo pa tudi na čustveno stanje človeka in miselnost. Dokazano je, da droge oslabijo reakcijski čas in poslabšajo človekove motorične reakcije. Posledično je veliko večja možnost, da človek, ki se pod vplivom droge usede za volan, povzroči prometno nesrečo. Prometno gledano se človeku, ki uživa droge in se usede za volan, podaljša reakcijski čas, podaljša se zavorna pot, slabše prehitevajo in raje pospešijo hitrost, tudi zato ker so zaradi jemanja drog bolj dovzetni za tveganje in agresijo.

Na spletni strani Ministrstva za notranje zadeve/policije (Policisti lahko s hitrim testom na podlagi vzorca sline ugotavljajo prisotnost drog, 2015) je zapisano, da lahko od julija 2014 v Sloveniji po vzoru ZDA in Švedske naši policisti preverjajo prisotnost drog pri voznikih s posebnim hitrim testom, ki mu pravimo Pupilometer. Test poteka tako, da testni listič testirana oseba drži pet sekund na jeziku, nato pa ga policist vstavi v testni trak. V kolikor se testna črta obarva rdeče, pomeni, da je testirana oseba pod vplivom prepovedanih drog.

6.11 TRIGONIKI (ZDRAVILA)

Na trgu obstaja kar petina zdravil, t. i. trigonikov, ki zmanjšujejo reakcijski čas in zmanjšujejo voznikove sposobnosti, kar ogroža tistega, ki jemlje zdravila, kot tudi ostale udeležence v prometu.

Precej zaskrbljujoč je podatek, da se 80 % tistih, ki jemljejo tovrstna zdravila, usede za volan, ker niso seznanjeni s posledicami vožnje pod vplivom tovrstnih zdravil. Raziskave so pokazale, da kar 10 % tistih, ki povzročijo prometno nesrečo, uživa omenjena zdravila.

Zdravila, ki zmanjšajo psihofizične sposobnosti bolnika, imenujemo trigoniki in so označena s trikotnikom. Skupine zdravil, ki vplivajo na psihofizične sposobnosti, so uspavala in pomirjevala, zdravila z vplivom na duševno počutje, zdravila za zdravljenje epilepsije.

Đokić (2007) navaja: »Najpogostejši neželeni učinki zdravil, ki zmanjšujejo sposobnost upravljanja vozil in strojev, so:

- zmanjšana pozornost,
- zaspanost,
- upočasnjena hitrost odziva,
- zmanjšan nadzor dejanja,
- vrtoglavica,
- motnje vida,
- slabost,
- nenadna agresivnost.«

Đokić (2007) navaja:, da poznamo naslednje vrste trigonikov:

- »Prazen trikotnik v barvi besedila označuje trigonik, ob uživanju katerega velja relativna prepoved upravljanja vozil (ker imajo ta zdravila zelo različen vpliv na posameznika, je treba pri vsakem bolniku posebej oceniti vpliv zdravila na zmanjšanje njegovih psihofizičnih sposobnosti; mnenje izda lečeči zdravnik).
- Poln trikotnik rdeče barve označuje trigonik, ob uživanju katerega velja absolutna prepoved upravljanja vozila (z upravljanjem vozil je treba počakati toliko časa, da se učinkovina in njeni presnovki izločijo iz telesa).
- Paragraf v barvi besedila (§) označuje narkotik (mamilo).
- Klicaj v barvi besedila (!) označuje omejeno količino enkratne izdaje zdravila.«

6.12 UTRUJENOST ALI ZASPANOST

Utrujenost zelo slabo vpliva na vožnjo, saj vozniku slabša koncentracijo, povzroča razdražljivost in nestrpnost.

Vzroki, ki privedejo do prekomerne zaspanosti (Bilban, 2013):

- pomanjkanje spanja,
- daljša vožnja,
- sindrom obstruktivne apneje med spanjem (SOAP),
- narkolepsija,
- zdravljenje z opioidi,
- bolniki z malignimi obolenji,
- bolniki s Parkinsonovo boleznijo na dopaminergičnem zdravljenju,
- jemanje hipnotikov,
- sedirajoči antihistaminiki,
- alkohol.

Značilnosti nezgod, za katere verjamemo, da so posledica utrujenosti ali zaspanosti, so naslednje (Bilban, 2013):

- zdrs vozila s ceste ali trk v vozilo spredaj (največkrat je udeleženo le eno vozilo);
- odsotnost znakov zaviranja;
- zagotovo lahko izključimo druge vzroke za nezgodo (npr. okvaro vozila, preveliko hitrost vožnje, vožnjo pod vplivom alkohola, slabe vremenske razmere ...);
- pričé nezgode lahko potrdijo zdrs vozila na sosednji vozni pas pred dogodkom;
- voznik je največkrat sam v vozilu.

6.13 UPORABA MOBILNEGA TELEFONA

Čeprav je uporaba mobilnega telefona med vožnjo zelo popularna, je le-ta lahko zelo nevarna, saj lahko zelo negativno vpliva na vožnjo, ker se s tem sama vožnja spremeni, občutno pa se zmanjša pozornost na dogajanje v prometu in prometne udeležence. Dokazano je, da se reakcijski čas voznika, ki telefonira, podaljša, kar bistveno hitreje vodi v udeležbo v prometni nesreči.

Žal pa se vozniki pogosto ne zavedajo negativnih posledic telefoniranja med vožnjo. V slovenski zakonodaji je dovoljeno govoriti po telefonu le, če voznik uporabi pripomoček za prostoročno telefoniranje (slušalka za eno uho, sistem za prostoročno telefoniranje), v nasprotnem primeru se lahko voznika oglobi.

Trenutno je v Sloveniji za vožnjo z mobilnim telefonom zagrožena kazen v višini 120 €.

Dokazano je, da če po telefonu med vožnjo govori mlada oseba, je veliko večja verjetnost za prometno nesrečo, kot če bi bil za volanom njen starejši kolega.

6.14 NEPRILAGOJENA HITROST VOŽNJE

Markl (2015a) navaja: »Hitrost je kot dejavnik tveganja eden izmed najpogostejših dejavnikov za nastanek prometnih nesreč. Prehitra vožnja in neprilagojena hitrost sta predvsem problematični znotraj naselij, kjer so pogosto prisotni ranljivejši udeleženci v prometu, otroci in starejši, pešci, kolesarji. Zavedati se moramo, da lahko samo 10 km/h nad omejitvijo hitrosti pomeni, da se naša pot ustavljanja podaljša kar za 12 m, kar pa je lahko znotraj naselja usodno. Pri samo 10 km/h višji hitrosti bi vozilo trčilo v pešca s 33 km/h, medtem ko bi se vozilo pri 50 km/h uspelo ustaviti pred trkom v pešca.«

Markl (2015a) navaja: »Na podlagi statističnih podatkov je dokazano, da je v primeru trka vozila pri 30 km/h v pešca ali kolesarja tveganje za smrtne ali hude poškodbe pešca 10-odstotno (praviloma ne bo utrpel hujših posledic). Pri višjih hitrostih se to tveganje izrazito povečuje in pri hitrosti vozila s približno 50 km/h je verjetnost preživetja pešca samo še 50-odstotna, pri 60 km/h pa le 10-odstotna (tveganje za smrt je 90-odstotno)«

Markl (2015a) navaja: »Z znižanjem povprečnih hitrosti znotraj naselij in na regionalnih cestah za samo 1 km/h bi število prometnih nesreč znotraj naselja padlo za 4 %, izven naselja pa za 2 %.«

Markl (2015a) navaja: »Kljub zmanjševanju števila umrlih je neprilagojena hitrost še vedno najpogostejši vzrok za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom.«

Markl (2015a) navaja: »Neprilagojena hitrost je pogosto povezana tudi z nekaterimi neposrednimi vzroki prometnih nesreč, kot so nepravilna stran oz. smer vožnje, nepravilnosti pri prehitevanju in izsiljevanje prednosti, premajhna varnostna razdalja, teža poškodb pa je povezana tudi z neuporabo varnostnih pasov. Pogosto pa se povezuje tudi z vožnjo pod vplivom alkohola ali drugih snovi in z utrujenostjo.«

Markl (2015a) navaja: »Hitreje kot voznik trči v oviro, višja je sila udarca, le-ta pa je odvisna tudi od mase.«

Markl (2015a) navaja: »V letu 2014 je zaradi neprilagojene hitrosti na naših cestah umrlo 34 oseb, kar je 31 % vseh, ki so umrli na naših cestah (v primerjavi z letom prej je bilo umrlih manj). »

Markl (2015a) navaja: »Zaradi enakega razloga pa je v istem letu bilo 271 hudo telesno poškodovanih, kar predstavlja 33 % vseh hudo telesno poškodovanih na naših cestah (v primerjavi z letom prej je bilo hudo telesno poškodovanih več).«

Markl (2015a) navaja: »Največ, kar skoraj polovica vseh nesreč se je zgodila v naseljih (kar 46 %), sledijo prometne nesreče na regionalnih in glavnih cestah (28 %).«

Markl (2015a) navaja: »V Sloveniji se za boljše stanje v cestnem prometu izvaja več nacionalnih programov in akcij v sklopu le-teh. V želji, da bi udeležence v slovenskem cestnem prometu ozavestili, kaj pomeni prehitra vožnja in kakšne so lahko njene posledice, se pri nas v ta namen izvaja Nacionalni program – akcija hitrost. Ta program se je pri nas začel izvajati v letu 2013 in se bo izvajal vse do leta 2022.«

V okviru akcije, ki poteka v aprilu, juniju in avgustu 2015, bodo izvedeni in promovirani različni ukrepi, in sicer (Markl, 2015a):

- preventivne in medijske aktivnosti na nacionalni in lokalni ravni;
- promocija ukrepov za umirjanje prometa;
- izvajanje poostrelega nadzora nad spoštovanjem omejitev hitrosti (Policija, občinska redarstva);
- osveščanje in opozarjanje mladih voznikov prek šol voženj in izpitnih centrov;
- osveščanje in obveščanje učiteljev, otrok in srednješolcev (Ministrstvo za izobraževanje, Zavod RS za šolstvo);
- obveščanje in opozarjanje voznikov glede hitrosti na avtocestah in drugi ukrepi (DARS);
- izvajanje preventivnih dogodkov glede problematike hitrosti v prometu (občinski SPV) nevladnih organizacij.
- Aktivnosti nevladnih organizacij.

V Sloveniji so za neprilagojeno hitrost predpisane kazni, ki so določene v zakonih cestnega prometa (ZPrCP) in o voznikih (ZVoZ). Te kazni so naslednje:

»Kršitve hitrosti na posebej zavarovanih območjih v naselju, kjer je omejitev hitrosti 30 km/h in 10 km/h v območju umirjenega prometa in v območju za pešce. Kazni:

- do vključno 5 km/h: 40 EUR,
- nad 5 do vključno 10 km/h: 80 EUR,
- nad 10 do vključno 20 km/h: 300 EUR + 3 točke,
- nad 20 do vključno 30 km/h: 1.000 EUR + 5 točk,

- več kot 30 km/h: 1.200 EUR + 18 točk in prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja.« (Prometni predpisi, 2015)

»Kazni za prekoračitev hitrosti v naseljih, kjer je splošna omejitev hitrosti 50 km/h:

- do vključno 5 km/h: 40 EUR,
- nad 5 do vključno 10 km/h: 80 EUR,
- nad 10 do vključno 20 km/h: 250 EUR + 3 točke,
- nad 20 do vključno 30 km/h: 500 EUR + 5 točk,
- nad 30 do vključno 50 km/h: 1.000 EUR + 9 točk,
- več kot 50 km/h: 1.200 EUR + 18 točk in prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja.« (Prometni predpisi, 2015)

»Na cestah zunaj naselja, kjer je največja dovoljena hitrost za osebna vozila omejena na 90 km/h:

- do vključno 10 km/h: 40 EUR,
- nad 10 do vključno 20 km/h: 80 EUR,
- nad 20 do vključno 30 km/h: 160 EUR,
- nad 30 do vključno 40 km/h: 250 EUR + 3 točke,
- nad 40 do vključno 50 km/h: 500 EUR + 5 točk,
- več kot 50 km/h: 1.200 EUR + 18 točk in prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja.« (Prometni predpisi, 2015)

»Na avtocestah in hitrih cestah je največja dovoljena hitrost za osebna vozila 130 km/h oz. 110 km/h. Kazni za prekoračitev hitrosti:

- do vključno 10 km/h: 40 EUR,
- nad 10 do vključno 30 km/h: 80 EUR,
- nad 30 do vključno 40 km/h: 160 EUR,
- nad 40 do vključno 50 km/h: 250 EUR + 3 točke,
- nad 50 do vključno 60 km/h: 500 EUR + 5 točk,
- več kot 60 km/h: 1.200 EUR + 9 točk.« (Prometni predpisi, 2015)

Zakonsko je tudi določeno, da se denarna kazen v primeru plačila v osmih dneh prepolovi.

7 PROMETNA NESREČA

»Prometna nesreča je nesreča na javni cesti in nekategorizirani cesti, ki je dana v uporabo za cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej ena ali več oseb umrlo, bilo telesno poškodovanih ali je nastala materialna škoda.« (Zakon o varnosti cestnega prometa – ZVCP, 1998)

Prometne nesreče delimo na štiri kategorije (ZVCP, 1998):

- »I. kategorija – nesreče, pri katerih je nastala samo materialna škoda;
- II. kategorija – nesreče, pri katerih je ena ali več oseb lahko telesno poškodovanih;
- III. kategorija – nesreče, pri katerih je ena ali več oseb hudo telesno poškodovanih;
- IV. kategorija – nesreče, pri katerih je kdo umrl ali je umrl za posledicami nesreče v 30 dneh.«

Divjak, Markl, Polič, Zabukovec in Žlender (2007) navajajo: »Če pogledamo vzroke vseh prometnih nesreč, ki jih obravnava policija (približno 40.000 nesreč), je najpogostejši vzrok nepravilen premik vozila, nato sledijo prevelika ali neprimerna hitrost, nepravilna stran ali smer vožnje, prekratka varnostna razdalja in neupoštevanje prednosti. Slika je popolnoma drugačna, če pogledamo le vzroka za najtežje prometne nesreče. Pri nesrečah s smrtnim izidom je v več kot 40 odstotkih vzrok hitrost, nato sledita nepravilna stran in smer vožnje in neupoštevanje prednosti. Vsi drugi vzroki so bistveno manj pogosti.«

Med dejavniki prometnih nesreč so najpomembnejši cesta, vozilo, človek in družba.

Z raziskavami, ki so raziskovale nastanek prometnih nesreč, so ugotovili, da je človek najpomembnejši dejavnik kot udeleženec v prometu. Od človeka samega je najbolj pogosto odvisno, ali se bo zgodila prometna nesreča. Na to pa vpliva več dejavnikov, npr. osebnost človeka, ki je udeležen v prometno nesrečo, seveda pa tudi vozilo in cesta.

V Sloveniji se je sicer število mrtvih udeležencev v prometu zmanjšalo, kljub temu pa je le-to še vedno visoko.

Tako v Sloveniji kot tudi v drugih državah sveta se izvajajo različni ukrepi in projekti za zmanjšanje števila nesreč in njihovih žrtev.

V letu 2014 je bilo (Prometne nesreče, posledice in ukrepi policije za obdobje januar – december 2014/2013, (2014):

- prometnih nesreč: 18.232,
- število prometnih nesreč s smrtnim izidom: 97,
- število smrtnih žrtev: 108,
- hudo telesno poškodovani: 826,
- lahko telesno poškodovani: 7.377,
- število prometnih nesreč s telesnimi poškodbami: 6.156,
- število prometnih nesreč z materialno škodo 11.979.

V primerjavi z letom 2013 se je število prometnih nesreč zmanjšalo za 4 %.

8 EMPIRIČNI DEL – INTERVJU

Intervju je ena od raziskovalnih metod. Poteka v živo, navadno pa sodelujeta dve ali več oseb, torej tisti, ki postavlja vprašanja, in tisti, ki na njih odgovarjajo. Največkrat intervjuje najdemo v medijih (npr. v časopisu, na radiu, na televiziji), torej jih najpogosteje izvajajo novinarji. Intervjuji so sestavljeni iz odgovorov in vprašanj, seveda je količinsko vprašanj veliko manj kot odgovorov.

Navadno intervju uporabimo takrat, kadar želimo pridobiti pogled določene osebe na neko zadevo (npr. od strokovnjaka s posameznega področja, medijske osebnosti ipd.).

V intervjuju nas je najbolj zanimalo, zakaj so mladostniki najbolj ogrožena skupina udeležencev cestnega prometa in kaj bi lahko spremenili na tem področju. Pripravili smo tudi vprašanja, povezana z opravljanjem vozniškega izpita. Zanimalo nas je, na katere težave naletijo mladi med opravljanjem vozniškega izpita, kako na mlade vplivata status mladega voznika in vožnja s spremljevalcem ter ali se je le-to izkazalo za učinkovito. Ob predhodnih vprašanjih se nam je porodilo vprašanje, ali bi intervjuvanec želel še kaj spremeniti pri postopku opravljanja vozniškega izpita ali je z njim zadovoljen. Ker smo slišali, da imajo na Hrvaškem poseben poligon, kjer lahko mladi sprostijo odvečno energijo in hitreje vozijo (Grobnik), nas je zanimalo, kaj intervjuvanec meni o postavitvi takšnega poligona v Sloveniji.

G. Žnidaršič je strokovnjak, ki dela na področju mladih v prometu in ima s tem večletne izkušnje.

Intervju

1. Kaj bi po vašem mnenju še lahko naredili za večjo varnost mladih v cestnem prometu?

Dejansko bi bilo treba vzgojo v cestnem prometu postaviti že v osnovno šolo in potem bi morali to nadgrajevati, vse dokler mlada oseba ne začne delati vozniškega izpita.

2. Zakaj so po vašem mnenju mladi najbolj ogroženi udeleženci cestnega prometa – kot vozniki?

Po mojem mnenju so mladi najbolj ogroženi predvsem zaradi premalo izkušenj v cestnem prometu, miselnosti, sigurno pa na njih dostikrat negativno vpliva tudi družba.

3. Kako se vam zdi, da status mladega voznika vpliva na mlade? Je bilo bolje pred uvedbo tega statusa in z njim povezanimi ukrepi ali po njem?

Zdi se mi, da se je pri mladih stanje v cestnem prometu izboljšalo, odkar imamo v Sloveniji uveden status mladega voznika. Razlog za to vidim v tem, ker se zdi mladim že sam postopek pridobitve vozniškega dovoljenja zastrašujoč. Ravno tako kazni in omejitve. Tudi če pogledamo na ekonomski vidik, lahko rečemo, da pridobitev vozniškega izpita ni ravno poceni in dosti mladih se finančno komaj prebije do izpita ter so zato še toliko bolj previdni pri vožnji v cestnem prometu oz. se izogibajo prekrškom.

4. Kakšen vpliv ima po vašem mnenju spremljevalec na vožnjo? Ali so po vašem mnenju tisti, ki vozijo s spremljevalcem, na dolgi rok boljši udeleženci cestnega prometa kot tisti, ki že od začetka vozijo samostojno?

Mislim, da je vožnja s spremljevalcem na dolgi rok zelo koristna tako za kandidata, ki vozi s spremljevalcem, kot tudi za spremljevalca samega. Namreč spremljevalec je tista oseba, ki mora dajati zgled bodočemu samostojnemu vozniku. Spremljevalec je tisti, ki ima izkušnje in lahko zelo pozitivno vpliva na dobro vožnjo mladega voznika. Po drugi strani pa se kandidat za samostojno vožnjo za volan usede s sveže pridobljenim znanjem CPP in na ta način lahko pripomore k obnovitvi in pridobitvi novih spremenjenih znanj cestno prometnih predpisov spremljevalca in je to idealen način, da se drug od drugega uči.

5. S katerimi težavami se mladi največkrat srečajo med opravljanjem vozniškega izpita?

Opažam, da je najpogostejša težava pri mladih, ki opravljajo vozniški izpit, trema, leta je lahko zelo pozitivna, problem nastane, ko je negativna. V veliki konkurenci šol voženj lahko mlada neizkušena oseba žal naleti na nekakovostno šolo vožnje in ima na ta način bistveno več ur ter lahko tudi več glavnih voženj kot tisti, ki se usposablja v kakovostni šoli vožnje.

Negativno na kandidata vpliva tudi, kadar ima ocenjevalec sicer dober namen, vendar malce napačno pristopi h kandidatu, ta pa lahko to vzame za negativno in tako tudi vpliva pri glavni vožnji, ker je pod vplivom treme, čeprav je bil namen ocenjevalca dober.

Danes, ko se kriza še pozna, želijo pri varčevanju pri urah voženj prihraniti in kupujejo ure vožnje, pakete vožnje ipd. prek različnih portalov (npr. Kuponko), tam pa naletijo na nekakovostno šolo vožnje in na koncu se izkaže, da plačajo enako kot drugi kandidati ali pa še celo več, omenjeni kandidati pa imajo lahko tudi težave pri opravljanju glavne izpitne vožnje.

6. Kaj bi po vašem mnenju morali spremeniti v celotnem postopku pridobitve vozniškega izpita, zlasti pri mladih osebah?

Današnja pot do pridobitve vozniškega izpita se mi zdi dobra in ne bi ničesar spreminjal. Moram pa omeniti, da se mi zdi zelo dober na novo uveden e-način preverjanja znanja.

7. Ker vemo, da imajo mladi radi hitro vožnjo, kako bi nanje vplivalo, če bi tako kot na Hrvaškem (Grobnik) tudi v Sloveniji odprli poligon, kjer bi lahko vozili brez omejitev?

Po opravljenem izpitu bi bilo zelo dobro, da se mladim omogoči, da sprostijo odvečno energijo, seveda na za to primernem poligonu ipd. V primeru, da bi imeli tudi pri nas takšen poligon, mislim, da bi bilo posledično manj nesreč, prekrškov ipd.

9 ZAKLJUČEK

Mladi večinoma naredijo izpit v času adolescence. To je za mladega človeka obdobje, v katerem se osamosvaja od staršev, se vedno več družijo s prijatelji, preizkuša svoje meje, kratka obdobje, v katerem se osebnostno razvija iz otroka v odraslo osebo. V tem obdobju se razvija mladostnikova identiteta, mlada oseba pa se čustveno in telesno razvija, kar vpliva tudi na mladega kot udeleženca v cestnem prometu.

Seveda pa sama adolescence ni edini negativni dejavnik, ki vpliva na vožnjo mlade osebe. Negativni dejavniki so tudi alkohol, droge, uporaba mobilnega telefona, karakter, motorne družbe, neizkušenost, vikend vozniki, utrujenost, motivacija itd.

Večina mladih ima namen narediti vozniški izpit čim prej, saj jim to pomeni dodatno samostojnost in mobilnost, seveda pa je čas opravljanja vozniškega izpita odvisen tudi od finančnega stanja mladega oz. njegove družine, ker ni ravno poceni.

S pisanjem diplomskega dela in z opravljenim intervjujem smo ugotovili, da bi bilo bolje, če bi se mladi začeli prometno ozaveščati že veliko prej, kot se, ker bi jim to bolj zlezlo pod kožo in bi bili na ta način boljši udeleženci v prometu.

Nekoč so bili mladi obravnavani enako kot ostali vozniki, a se je sčasoma izkazalo, da morajo biti zaradi varnosti sebe in drugih obravnavani drugače. To se je kasneje pri nas rešilo s statusom mladega voznika, ki za čas trajanja postavlja dodatne omejitve v primerjavi z ostalimi udeleženci cestnega prometa, npr. tisti, ki ima status mladega voznika, mora biti popolnoma trezen, kazenskih točk lahko pridobi le 7, preden mu odvzamejo vozniški izpit. Ta način, ki mladih ne obravnava enako kot

vseh ostalih voznikov, se nam zdi dober, saj so na ta način mladi prisiljeni bolj realno razmišljati, ker si ne želijo izgubiti izpita, ki za marsikoga predstavlja velik strošek.

Po drugi strani je izpit veliko večji strošek kot je bil pred uvedbo statusa mladega voznika, ker mora mladi, ki pridobi ta status, opraviti še urjenje na poligonu varne vožnje in plačati zavarovalnici višjo premijo, kot bi jo, če tega statusa ne bi imel.

Na podlagi intervjuja smo ugotovili, da je vožnja s spremljevalcem zelo dober praktični način uvajanja mlade osebe v dobro vožnjo, saj je spremljevalec izkušena oseba, ki je kandidatu sicer blizu in lahko zelo dober zgled. Od skupnih voženj lahko tudi spremljevalec odnese veliko, saj obnavlja teoretična znanja in se hkrati seznanja tudi s kakšnim novim pravilom cestnega prometa.

Menimo, da se vsak adolescent prej ali slej znajde v koži mladega voznika. Od njega samega in tudi njegove okolice je odvisno, kako dober voznik bo. Želimo, da bi se jim še naprej pomagalo biti boljši vozniki tako z ukrepi, delavnicami, projekti kot tudi z ostalimi pristopi.

Menimo, da je tistim mladim, ki imajo podporo doma in v družbi, veliko lažje kot pa nekemu, ki je prepuščen samemu sebi. Seveda so domači tudi tisti, ki bi morali mlade ne samo podpirati, pač pa tudi usmerjati.

LITERATURA IN VIRI

Knjige:

- Divjak, M., Markl, M., Polič, M., Zabukovec, V. in Žlender, B. (2007). *Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*. Ljubljana: Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakulteta.
- Grebenc, V., Kvaternik, I., Šabić, A., (2008). *Varna vožnja: obvladovanje tveganj in nevarnih življenskih slogov v prometu*. Ljubljana: Fakulteta za socialno delo.
- Mag. Boc, B., (2010). *Ocenjevanje na vozniskem izpitu*. Maribor: Primotehna
- Šefman, P., (1991) *Vozi in preživi*. Ljubljana: Delo.
- Žlebnik, L. (1975). *Psihologija otroka in mladostnika*. Ljubljana: Državna založba Slovenije.

Zakoni, podzakonski akti in pravilniki:

- *Pravilnik o vozniskem izpitu*. (2013). Uradni list RS, št. 38/2013 z dne 3. 5. 2013.
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPRCP), Uradni list Republike Slovenije, (št. 109/2010 z dne 30. 12. 2010)
- *Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP)*. (1998). Uradni list RS, št. 30/1998 z dne 16. 4. 1998.
- *Zakon o voznikih (ZVOZ)*. (2010). Uradni list RS, št. 109/2010 z dne 30. 12. 2010.

Spletne strani:

- Alkohol ubija, največkrat nedolžne. (2015). Pridobljeno 11. 11. 2015 z naslova <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/6187-alkohol-ubija-najvekrat-nedolne>.
- Bilban, M. (28. 3. 2013). *Zakaj oči lezejo skupaj?* Pridobljeno 11. 11. 2015 z naslova http://www.motorevija.si/si/356/1544/Zakaj_oci_lezejo_skupaj.aspx.
- Čigon, E. (2012). *Čustva, občutki in razpoloženja*. Pridobljeno 3. 11. 2015 z naslova <http://kakosi.si/wp-content/uploads/2012/10/%C4%8Custva-ob%C4%8Dutki-in-razpolo%C5%BEenja-bro%C5%A1ura.pdf>.
- Đokić, Z. (10. 10. 2007). *Veste, kaj pomeni rdeč trikotnik na vašem zdravilu?* *Dnevnik*. Pridobljeno 29. 10. 2015 z naslova <https://www.dnevnik.si/273554>.
- *Kaj je temperament?* Pridobljeno 11. 11. 2015 z naslova <http://www.tempera.si/temperamenti/kaj-je-osebnost>.
- Kategorija A. AMZS. Pridobljeno 13. 11. 2015 z naslova http://avtosola.amzs.si/si/847/Kategorija_A.aspx.
- Kategorija AM. AMZS. Pridobljeno 13. 11. 2015 z naslova http://avtosola.amzs.si/si/846/Kategorija_AM.aspx.

- Kategorija B. AMZS. Pridobljeno 13. 11. 2015 z naslova <http://avtosola.amzs.si/kategorija-b/default.aspx>.
- Markl, M. (2015a). *Hitrost – počasneje je varneje*. Pridobljeno 10. 11. 2015 z naslova http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Novice/Letak_-_Hitrost_kot_dejavnik_prometnih_nesrec_april2015.pdf.
- Markl, M. (2015b). *Mladostniki in mladi*. Pridobljeno 5. 11. 2015 z naslova <http://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/mladostniki-in-mladi/>.
- Mladi moški so v cestnem prometu 4x bolj ogroženi kot mlade ženske (25. 2. 2012). Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Pridobljeno 5. 11.2015 z naslova <http://www.avp-rs.si/mladi-moski-so-v-cestnem-prometu-4x-bolj-ogrozeni-kot-mlade-zenske/>.
- *Mladostniki v prometu*. (2015). Pridobljeno 5. 11. 2015 z naslova <http://www.varna-pot.si/si/370/Mladostniki.aspx>.
- Nanut, P, Z., Škorjanc, B, D. (2015). Kaj je motivacija?. Umetnost učenja. Pridobljeno 8. 11. 2015 z naslova http://deepblue.uni-mb.si/lukoper/umetnost_ucenja/kaj_je_motivacija.html.
- Pačnik, T. (1991) Psihološke značilnosti mladostnikov, do vzetnejših za bolezni odvisnosti. Zdrav obzor. Pridobljeno 30. 11. 2015 z naslova http://www.obzornikzdravstvenenege.si/Celoten_clanek.aspx?ID=87a24f72-025f-4691-9bdb-3cc7945e55ff.
- *Policisti lahko s hitrim testom na podlagi vzorca sline ugotavljajo prisotnost drog*. (2015). Pridobljeno 20. 11. 2015 z naslova <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/76237-policisti-lahko-s-hitrim-testom-na-podlagi-vzorca-sline-ugotavljajo-prisotnost-drog>.
- Poženel, B. (7. 11. 2012). *Varnost mladih voznikov*. Pridobljeno 5. 11. 2015 z naslova <http://www.motorevija.si/si/345/1465/default.aspx>.
- *Prometne nesreče, posledice in ukrepi policije za obdobje januar – december 2014/2013*. (2014). Pridobljeno 24. 11. 2015 z naslova <http://www.policija.si/images/stories/Statistika/PrometnaVarnost/2014/Jan-dec2014.pdf>.
- *Prometni predpisi*. (2015). Pridobljeno 30. 10. 2015 z naslova <http://www.amzs.si/si/456/6/Slovenija.aspx>.
- *Statistični podatki vožnje s spremljevalcem*. (2015). Pridobljeno 5.11.2015 z naslova <http://www.avp-rs.si/vozniki-in-vozniski-izpiti/voznja-s-spremljevalcem-2/statisticni-podatki-voznje-s-spremljevalcem-3/>.
- Strbad, E.(2008) Droge in prometna varnost. Naša lekarna. Pridobljeno 30. 10. 2015 z naslova <http://www.nasa-lekarna.si/clanki/clanek/droge-in-prometna-varnost/>.
- Teoretični del voznškega izpita. (2015). Pridobljeno 10.11.2015 za naslova <http://www.avp-rs.si/vozniki-in-vozniski-izpiti/o-vozniskem-izpitu/teoreticni-del-vozniskega-izpita/>.

- Tratnik, T. (17. 2. 2015). *Tipi osebnosti (kolerik, sangvinik, melanholik, flegmatik)*. Pridobljeno 3. 11. 2015 z naslova <http://hajskul.com/blog/2015/02/17/tipi-osebnosti-kolerik-sangvinik-melanholik-flegmatik/>.
- *Ugovor zoper oceno izpita*. (2015). Pridobljeno 6. 11. 2015 z naslova <http://www.avp-rs.si/vozniki-in-vozniski-izpiti/o-vozniskem-izpitu/practicni-del-vozniskega-izpita/ugovor-zoper-oceno-izpita/>.
- Vičič, A. (2002) Psihološke karakteristike mladostnikov [elektronska izdaja]. Trener ZKTS 2, 3, 79–86. Pridobljeno 30. 11. 2015 z naslova http://www.kosarka-dezman.com/dokumenti/gradiva/xdpVicic_psiholoske%20znacilnosti%20mladostnikov.pdf.
- *Voznik začetnik*. (2015). Pridobljeno 5. 11. 2015 z naslova <http://www.avp-rs.si/vozniki-in-vozniski-izpiti/izbira-in-pooblascanje-organizacij-s-podrocja-voznikov/vozniki-zacetniki/>.
- *Vožnja s spremljevalcem*. (2015). Pridobljeno 5. 11. 2015 z naslova <http://www.avp-rs.si/vozniki-in-vozniski-izpiti/voznja-s-spremljevalcem-2/>.

PRILOGA

Priloga 1: Vprašalnik za intervju

Moje ime je Katja Čamer. Sem študentka izrednega študija na Višji strokovni šoli B&B v Kranju, smer logistični inženir.

Današnji intervju oz. raziskavo bom uporabila v sklopu svojega diplomskega dela z naslovom Mladi v prometu.

1. Kaj bi po vašem mnenju še lahko naredili za večjo varnost mladih v cestnem prometu?
2. Zakaj so po vašem mnenju mladi najbolj ogroženi udeleženci cestnega prometa – kot vozniki?
3. Kako se vam zdi, da status mladega voznika vpliva na mlade? Je bilo bolje pred uvedbo tega statusa in z njim povezanimi ukrepi ali po njem?
4. Kakšen vpliv ima po vašem mnenju spremljevalec na vožnjo? Ali so po vašem mnenju tisti, ki vozijo s spremljevalcem na dolgi rok, boljši udeleženci cestnega prometa, kot tisti, ki že od začetka vozijo samostojno?
5. S katerimi težavami se mladi največkrat srečajo med opravljanjem vozniškega izpita?
6. Kaj bi po vašem mnenju morali spremeniti v celotnem postopku pridobitve vozniškega izpita, zlasti pri mladih osebah?
7. Ker vemo, da imajo mladi radi hitro vožnjo, kako bi nanje vplivalo, če bi tako kot na Hrvaškem (Grobnik) tudi v Sloveniji odprli poligon, kjer bi lahko vozili brez omejitev?

Najlepša hvala, ker ste si vzeli čas in odgovorili na moja vprašanja.